

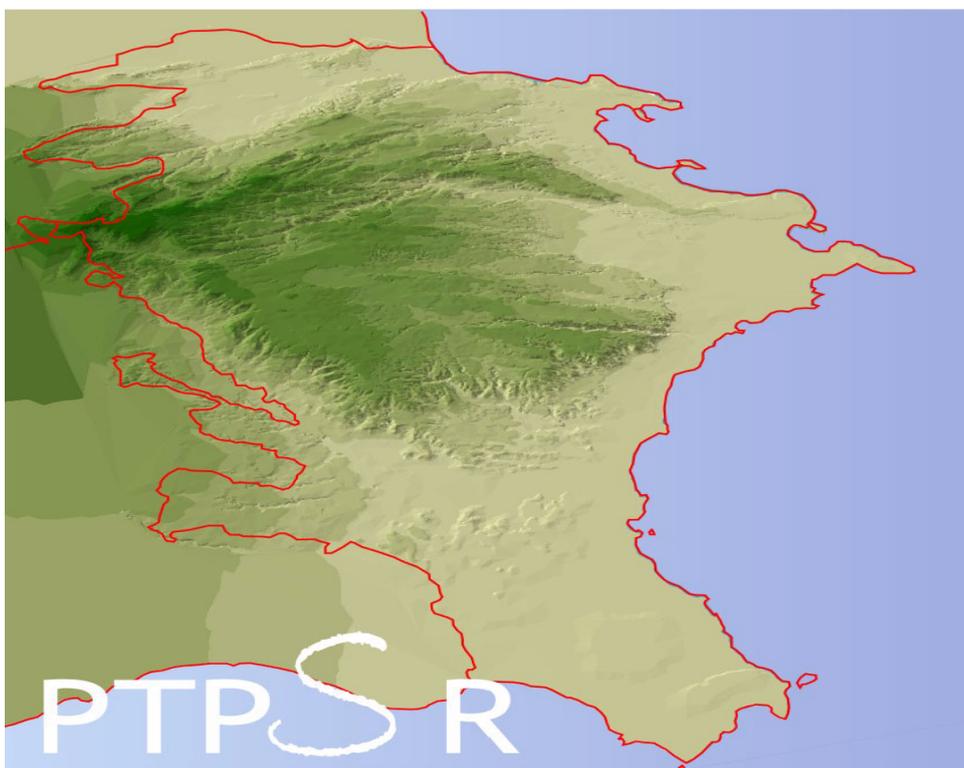


Piano Territoriale Provinciale

art. 12 L.R. 9/86
art. 5 L.R. 48/91



Norme tecniche d'attuazione



Presidente della Provincia
On. Nicola Bono

*Assessore alla Pianificazione Territoriale
e Protezione Civile*
Lidia Pannuzzo

Assessore ai Trasporti
Roberto Centaro

Assessore alla Viabilità e LLPP
Paolo Caruso

Assessore alla Tutela Ambientale
Giuseppe Poidomani

Consulenza Scientifica del PTP
D.A.U. Università degli Studi di Catania
Prof. P. La Greca, Prof. F. Martinico

Mobilità e Trasporti
Dip. ASTRA - Università degli Studi di
Catania
Prof. M. Ignaccolo

Ufficio di Piano
Responsabile e coordinatore del piano
Ing. Angelo Di Pace

Dott.ssa Marcella Mantaci
Sig. Maurizio Gatto
Sig. Francesco Lombardo
Ing. Francesco Russo

Collaboratori
Ing. Elvio Bonafede
Ing. Alessio Cannamela
Ing. Marina Di Martile
Ing. Fausto Campisi

Laboratorio LAPTA
Ing. D. La Rosa, Dr. D. Bella

Ing. S. Capri, Ing. U. Giunta, Ing. G. Inturri,
Ing. E. Rubulotta

Dicembre 2010





Norme di Attuazione

(21 Dicembre 2010, rev. gennaio 2011)

Sommario

Capo I - Obiettivi ed efficacia del PTP	5
Art. 1 – Finalità del Piano.....	5
Art. 2 – Efficacia e campo di applicazione del Piano	5
Art. 3 – Contenuti propositivi e di indirizzo del Piano.....	5
Art. 4 – Relazioni di coerenza con gli altri strumenti di pianificazione	6
Art. 5 – Elaborati del Piano.....	6
Capo II - Linee strategiche e contenuti del PTP	9
Art. 6 – Linee strategiche del PTP.....	9
Art. 7 - Salvaguardie territoriali	10
Titolo II - Il Sistema delle risorse culturali e ambientali	11
Capo I – Le risorse culturali.....	11
Art. 8 - Centri e nuclei storici	11
Art. 9 - Siti Unesco	11
Art. 10 - Beni isolati.....	12
Art. 11 - Aree archeologiche e patrimonio di valenza etnoantropologica ...	12
Art. 12 - Musei	12
Capo II – Le risorse ambientali	13
Art. 13 - Sistema delle aree protette	13
Art. 14 - Parco Nazionale degli Iblei.....	14
Art. 15 - Riserve Naturali.....	14
Art. 16 - Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale.....	14
Art. 17 - Rete ecologica e sue componenti	15
Art. 18 - Indirizzi per la costituzione della rete ecologica.....	17
Capo III – Promozione e valorizzazione delle risorse turistiche	19
Art. 19 - Progetti della programmazione negoziata	19
Art. 20 - Riuso a fini turistici dei beni isolati	19
Art. 21 - Aree attrezzate per arrampicata sportiva, percorsi ferrati e mountain bike.....	20
Art. 22 - Aree agricole	21
Art. 23 - Aree a rilevante vocazione agricola	22
Art. 24 - Aree a vocazione agricola	23
Art. 25 - Aree agricole ordinarie.....	24
Art. 26 - Interventi per la difesa del suolo e la zootecnia.....	25
Titolo III - L'armatura urbana e il sistema della produzione industriale	26
Capo I - Servizi ed attrezzature sovracomunali	26
Art. 27 - Attrezzature sovracomunali	26
Art. 28 - Altri servizi ed attrezzature sovra-comunali	27
Capo II - Concentrazioni funzionali in prossimità dei nodi di trasporto	28
Art. 29 - Concentrazione funzionale in prossimità dei nodi del trasporto su ferro.	28
Art. 30 - Concentrazione funzionale in prossimità dei nodi del trasporto su gomma.....	30
Art. 31 - Funzioni dei nodi di concentrazione	32
Capo III - Il sistema insediativo.....	35
Art. 32 - Aree degli insediamenti consolidati	35
Art. 33 - Riqualificazione degli insediamenti costieri	35

Art. 34 - Aree del consolidamento urbanistico	35
Art. 35 - Attività commerciali e grandi strutture di vendita	36
Capo IV - Risanamento dei siti industriali dismessi e aree della produzione industriale	37
Art. 36 - Grandi aree industriali	37
Art. 37 - Aree della riqualificazione industriale	37
Art. 38 - Riqualificazione e nuovi usi delle aree estrattive	38
Art. 39 – Interventi per la razionalizzazione delle risorse energetiche e per la difesa dagli inquinamenti antropici	38
Capo V – Mitigazione del rischio industriale	39
Art. 40 – LA REALIZZAZIONE dei cancelli stradali a carico delle aziende	39
Art. 41 - Obbligo del gestore di fornire informazioni	40
Art. 42 - Obbligo dei comuni di predisporre il RIR	40
Art. 43 - Aree di danno	40
Art. 44 - Compatibilità territoriale	41
Art. 45 - Valutazione di compatibilità territoriale nel caso di stabilimenti esistenti	42
Art. 46 - Valutazione di compatibilità territoriale per i nuovi stabilimenti	44
Art. 47 vulnerabilità delle infrastrutture della mobilità, delle reti tecnologiche e dei beni di carattere storico-architettonico	45
Art. 48 - Obbligo di condivisione delle informazioni di carattere territoriale	45
Art. 49 - Compatibilità ambientale: “Zone ad elevata vulnerabilità ambientale”	45
Art. 50 - Valutazione di compatibilità ambientale degli stabilimenti esistenti	46
Art. 51 - Valutazione di compatibilità ambientale di nuovi stabilimenti	46
Art. 52 - Obbligo di condivisione delle informazioni di carattere ambientale	47
Art. 53 - Criticità territoriali ed ambientali rappresentate dagli stabilimenti esistenti	47
Art. 54 - Programmi integrati di intervento e strumenti di concertazione	47
Art. 55 - Previsione di aree produttive economicamente attrezzate	47
Capo VI – Sistema di gestione dei rifiuti	48
Art. 56 - Gestione rifiuti solidi urbani	48
Art. 57 - Impianti di depurazione	49
Titolo IV – Le infrastrutture della mobilità e dei trasporti	50
Capo I – Rete Stradale	50
Art. 58 - Classificazione della rete della viabilità	50
Art. 59 - Fasce di rispetto delle infrastrutture viarie	53
Art. 60 - Norma di indirizzo	53
Art. 61 - Norme a contenuto prescrittivo	54
Art. 62 – Interventi sulla viabilità provinciale	54
Art. 63 – Direttive per la pianificazione comunale	55
Capo II - Trasporto ferroviario	56
Art. 64 – Generalità	56
Art. 65 - Prescrizioni	56
Capo III – Trasporto Pubblico Locale	56
Art. 66 – Generalità	56
Art. 67 – Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	57

Capo IV – Mobilità dolce	57
Art. 68 - Generalità.....	57
Art. 69 - Rete ciclabile provinciale	57
Art. 70 - Prescrizioni per le piste ciclabili.....	59
Art. 71 - Aree attrezzate per la sosta delle biciclette	61
Art. 72 - Nodi di interscambio gomma-mobilità dolce.....	62
Art. 73 - Fermata turistica del trasporto su ferro	63
Art. 74 - Rete sentieristica	64
Capo V – Porti	64
Art. 75 – Direttive per la portualità turistica.....	64
Art. 76 – Direttive per Il trasporto marittimo	65
Titolo V – Difesa e sicurezza del territorio e delle acque	66
Art. 77 – Generalità	66
Art. 78 – Direttive per le aree a rischio idraulico	66
Art. 79 – Direttive per le aree a rischio sismico	67
Art. 80 – Direttive per la tutela delle risorse idriche in falda	67
Art. 81 – Direttive per la protezione del reticolo idrografico principale	68
Titolo VI – Disposizioni transitorie e finali	69
Art. 82 – Adeguamento degli strumenti urbanistici e degli altri atti di pianificazione e gestione del Piano.....	69
Art. 83 – Misure di Salvaguardia.....	69
Allegato 1.....	70
Strategie di mitigazione ed adattamento ai cambiamenti climatici globali	70
Allegato 2.....	79
Schede relative alle concentrazioni funzionali in prossimità dei nodi del trasporto.....	79

Titolo I - Disposizioni Generali

Capo I - Obiettivi ed efficacia del PTP

Art. 1 – Finalità del Piano

1. La disciplina territoriale ed urbanistica del territorio della Provincia Regionale di Siracusa è regolata dal presente Piano territoriale, di seguito denominato PTP.
2. Il PTP tutela le risorse del territorio provinciale indirizzandone la trasformazione e lo sviluppo attraverso processi di gestione e pianificazione coerenti con le direttive regionali e nei limiti delle specifiche competenze della Provincia Regionale.
3. I contenuti del PTP, in conformità a quanto indicato dalla circolare DRU 2/2000, si articolano secondo le seguenti tre linee strategiche di cui al successivo art. 6.
4. Il PTP promuove la tutela e la pianificazione integrata del territorio al fine di ridurre e mitigare i rischi urbani e territoriali, sia naturali che antropici, anche nella prospettiva dell'adattamento alle conseguenze indotte dai cambiamenti climatici.
5. Il PTP si ispira a principi di cooperazione e sussidiarietà tra enti pubblici, forze sociali ed economiche. Il processo di costruzione del Piano è il risultato di un percorso teso a valorizzare gli apporti provenienti dalle amministrazioni comunali e dagli altri enti che svolgono importanti ruoli nella definizione e nel controllo delle scelte a valenza territoriale in conformità a quanto previsto dall'articolo 5 della LR. 48/91.

Art. 2 – Efficacia e campo di applicazione del Piano

1. Il presente Piano costituisce fonte normativa secondo il disposto delle Legge Regionale n. 9/86 art. 12. Per le azioni previste da tale norma il PTP ha valore prescrittivo. I comuni provvedono tempestivamente ad adeguare i propri strumenti urbanistici alle previsioni del presente Piano.
2. Qualora i comuni non provvedano ad adeguare i propri strumenti urbanistici alle previsioni del presente Piano, le deliberazioni della Provincia Regionale, relativamente alle materia di cui al citato art. 12, costituiscono variante rispetto agli strumenti urbanistici comunali.
3. Tutte le altre indicazioni contenute nel presente Piano hanno valore propositivo e di indirizzo ai fini delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali e degli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza di altri enti che hanno effetti sull'assetto del territorio provinciale.
4. Il presente Piano ha valore prescrittivo per ogni azione di programmazione e gestione del territorio di competenza specifica della Provincia Regionale, comprese le pianificazioni di settore, nonché per ogni azione relativa al patrimonio infrastrutturale ed edilizio di proprietà e di competenza della stessa e per ogni parere reso dal medesimo Ente in forza di disposizioni di Legge.
I contenuti del presente Piano costituiscono proposte per la formulazione del Piano Territoriale Regionale, ai sensi del penultimo comma dell'art. 12 della LR. 9/86.

Art. 3 – Contenuti propositivi e di indirizzo del Piano

1. Le indicazioni contenute nelle tavole progettuali, nella relazione generale e nelle presenti norme sono state definite a seguito di un percorso di conoscenza e analisi

condiviso da enti e istituzioni operanti nel territorio provinciale. Esse pertanto individuano un insieme di azioni coerenti ed integrate, utili per la predisposizione dei piani urbanistici comunali e delle relative varianti, del Piano Asi e di ogni altra pianificazione di settore che riguarda il territorio provinciale, fermo restando la potestà delle amministrazioni competenti a formulare le proprie proposte e scelte utili a dettagliare le indicazioni del presente Piano per meglio riferirle alle specificità dei contesti locali.

Art. 4 – Relazioni di coerenza con gli altri strumenti di pianificazione

1. Il PTP si conforma, nei contenuti, a quanto disposto dalla legislazione statale e regionale, nonché agli strumenti nazionali e regionali per il governo del territorio, generali e di settore.
2. Il PTP regola e disciplina il contributo della Provincia Regionale alla definizione di obiettivi, indirizzi e programmi di intervento statali e regionali.
3. La pianificazione provinciale di settore concorre al conseguimento delle strategie e delle finalità degli obiettivi del Piano. Conformemente, i Piani Settoriali Provinciali che saranno approvati successivamente all'adozione del presente PTP ne recepiscono il contenuto adeguandosi ad esso. I piani di cui al precedente comma, solo limitatamente ai profili di loro specifica competenza, possono proporre modifiche al PTP adeguatamente argomentate.

Art. 5 – Elaborati del Piano

1. Il PTP è costituito dai seguenti elaborati:

RE. Relazione

NA. Norme di Attuazione

TAVOLE

progres sivo	Numerazi one	Nome
	0	Inquadramento - Scala 1: 75000.
1	0.1	Inquadramento regionale
2	0.2	Limiti amministrativi
3	0.3	Altimetria
4	0.4	Carta delle Pendenze
5	0.5	Carta delle Esposizioni

	1	Il sistema delle risorse ambientali e culturali
6	1.1.1	carta geologica 1 - Scala 1 : 25000
7	1.1.2	carta geologica 2 - Scala 1 : 25000
8	1.1.3	carta geologica 3 - Scala 1 : 25000
9	1.1.4	carta geologica 4 - Scala 1 : 25000
10	1.1.5	carta geologica 5 - Scala 1 : 25000
11	1.1.6	carta geologica 6 - Scala 1 : 25000
12	1.1.7	carta geologica 7 - Scala 1 : 25000
13	1.1.8	carta geologica 8 - Scala 1 : 25000
14	1.2	carta Geomorfologia

15	1.3	carta Litologica
16	1.4	Bacini Idrografici
17	1.5	Uso del suolo
18	1.6	Elementi della rete ecologica
19	1.7	Elementi del patrimonio culturale

	2	Demografia e sistema insediativo – Scala 1: 75000
20	2.1	Demografia
21	2.2	Sistema insediativo
22	2.3	Evoluzione storica dei sistemi insediativi

	3	Sistema delle attività economiche – Scala 1: 75000
23	3.1	Uso dei suoli agricoli
24	3.2	Attività agricole
25	3.3	Il sistema delle aree industriali
26	3.4	Attività industriali: unità locali e addetti
27	3.5	Attività commerciali: unità locali e addetti
28	3.6	Turismo
29	3.7.1	Servizi: unità locali e addetti
30	3.7.2	Istituzioni: unità locali e addetti
31	3.8.1	Servizi ed attrezzature sovracomunali
32	3.8.2	Servizi ed attrezzature sovracomunali

	4	Reti tecnologiche e di trasporto – Scala 1: 75000
33	4.1	Rete multimodale di trasporto di persone e merci
34	4.2	Analisi dell'assetto della mobilità: volumi di traffico e linee di desiderio
35	4.3	Analisi dell'assetto della mobilità: isocrone
36	4.4	Reti tecnologiche e trasporto di energia
37	4.5	Fonti energetiche alternative: fotovoltaico e eolico

	5	Piani, programmi e progetti locali – Scala 1: 75000
38	5.1	Mosaico degli strumenti urbanistici comunali
39	5.2	Piani, programmi e progetti locali

	6	Elementi di vulnerabilità e rischio del territorio – Scala 1: 75000. Scala 1: 25000
40	6.1	Pozzi, corpi idrici e acquedotti
41	6.2	Cave e discariche
42	6.3	Inquinamento dell'aria
	6.4	Elaborato Aziende Rischio d'Incidente Rilevante
43	6.4.1	Localizzazione degli stabilimenti Seveso (artt. 6 e 8 D.Lgs. 334/99 smi) – Scala 1 : 25000
44	6.4.2	Aree di osservazione ed elementi territoriali e ambientali vulnerabilità – Scala 1 : 25000

45	6.4.3	Aree di osservazione e usi del suolo - Scala 1 : 25000
46	6.4.4	Aree di osservazione ed elementi territoriali e ambientali vulnerabili distinti per stabilimento
47	6.4.5	Aree di osservazione ed elementi di Rischio naturale- Scala 1 : 25000
48	6.5	carta Pericolosità sismica - Scala 1: 75000
49	6.6.1	Vulnerabilità del patrimonio - Scala 1: 75000
50	6.6.2	Classificazione delle aree a rischio scala 1: 75000
51	6.7.1	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
52	6.7.2	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
53	6.7.3	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
54	6.7.4	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
55	6.7.5	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
56	6.7.6	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
57	6.7.7	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
58	6.7.8	carta della Pericolosità e rischio Geomorfologico - Scala 1: 25000
59	6.8.1	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
60	6.8.2	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
61	6.8.3	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
62	6.8.4	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
63	6.8.5	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
64	6.8.6	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
65	6.8.7	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
66	6.8.8	carta della Tipologia e attività dei dissesti - Scala 1: 25000
67	6.9.1	carta della Pericolosità idraulica 1 - Scala 1 : 25000
68	6.9.2	carta della Pericolosità idraulica 2 - Scala 1 : 25000
69	6.10.1	carta del Rischio idraulico 1 - Scala 1 : 25000
70	6.10.2	Rischio idraulico 2 - Scala 1 : 25000
71	6.11.1	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
72	6.11.2	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
73	6.11.3	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
74	6.11.4	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
75	6.11.5	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
76	6.11.6	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
77	6.11.7	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
78	6.11.8	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
79	6.11.9	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
80	6.11.10	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
81	6.11.11	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
82	6.11.12	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
83	6.11.13	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
84	6.11.14	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
85	6.11.15	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
86	6.11.16	Unità fisiografiche Scala 1: 5000
87	6.12.1	Criticità, cancelli e monitoraggio 1 – Scala 1:25000
88	6.12.2	Criticità, cancelli e monitoraggio 2 – Scala 1:25000
89	6.12.3	Criticità, cancelli e monitoraggio 3 – Scala 1:25000

90	6.12.4	Criticità, cancelli e monitoraggio 4 – Scala 1:25000
91	6.12.5	Criticità, cancelli e monitoraggio 5 – Scala 1:25000
92	6.12.6	Criticità, cancelli e monitoraggio 6 – Scala 1:25000
93	6.12.7	Criticità, cancelli e monitoraggio 7 – Scala 1:25000
94	6.12.8	Criticità, cancelli e monitoraggio 8 – Scala 1:25000

	7	Progetto del territorio – Scala 1: 75000. Scala 1: 25000
95	7.1	Articolazione funzionale dei centri urbani
96	7.2	L'armatura urbana e il sistema della produzione industriale
97	7.3	Il sistema ambientale e delle risorse culturali
98	7.4.1	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
99	7.4.2	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
100	7.4.3	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
101	7.4.4	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
102	7.4.5	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
103	7.4.6	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
104	7.4.7	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
105	7.4.8	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000
106	7.4.9	Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio. 1: 25000 - <i>Legenda</i>

Capo II - Linee strategiche e contenuti del PTP

Art. 6 – Linee strategiche del PTP

1. In coerenza con le direttive regionali e limitatamente al campo degli interessi provinciali, il PTP indirizza e promuove i valori del territorio attraverso processi di trasformazione e sviluppo articolati in 3 Linee strategiche suddivise in 13 Obiettivi, come di seguito elencati:

- *Sistema ambientale e delle risorse culturali:*
 - Promozione e valorizzazione delle grandi risorse turistiche;
 - Tutela e nuove occasioni di fruizione delle risorse ambientali, sistemi di connessione e reti ecologiche;
 - Riqualificazione del territorio costiero;
 - Attribuzione di un nuovo ruolo alle aree interne; ambiente, paesaggio e agricoltura di qualità;
 - Razionalizzazione delle risorse energetiche;
 - Mitigazione dei rischi naturali (sismico, idrogeologico, da conseguenze del cambiamento climatico) e miglioramento della gestione delle acque;
 - Riqualificazione e nuovi usi delle cave.
- *L'armatura urbana e il sistema della produzione industriale:*

- Potenziamento e razionalizzazione del sistema dei servizi urbani di scala sovralocale;
- Riduzione del consumo di suolo;
- Risanamento dei siti industriali dismessi, innovazione e qualità territoriale a servizio della produzione industriale;
- Mitigazione del rischio industriale;
- Razionalizzazione del sistema della gestione dei rifiuti solidi urbani.
- *Le infrastrutture della mobilità e dei trasporti:*
 - Riorganizzazione del sistema multimodale dei trasporti.
 - Costituzione di una rete di percorsi per la mobilità lenta

2. Le indicazioni sulle infrastrutture della mobilità e dei trasporti sono conformi ai contenuti del documento di *Analisi e Progetto del Sistema dei Trasporti*, che costituisce parte integrante del presente Piano.

Art. 7 - Salvaguardie territoriali

1. Il PTP fornisce il quadro di riferimento delle salvaguardie di interesse sovracomunale vigenti sul territorio provinciale e recepisce quelle di cui alla legislazione e ai piani vigenti, riportate nei successivi commi.

2. Il PTP recepisce le salvaguardie, e i rispettivi regimi autorizzatori, relativi alle reti e/o agli impianti tecnologici, in particolare:

- le aree interessate da elettrodotti, per i quali è prevista una fascia di rispetto in funzione della tensione dello stesso, ai sensi del DPCM del 23 aprile 1992, sulla base delle caratteristiche e della localizzazione degli impianti fornite dai gestori o, in mancanza di tali informazioni, secondo criteri precauzionali e sulla base di localizzazioni effettuate dai comuni;
- le aree interessate da oleodotti, gasdotti e metanodotti, per i quali sono previste fasce di rispetto, sulla base delle caratteristiche e della localizzazione degli impianti, fornite dai gestori o, in mancanza di tali informazioni, secondo criteri precauzionali e sulla base di localizzazioni effettuate dai comuni;
- le aree interessate dai pozzi depuratori, e scarichi fognanti per i quali è prevista una zona di tutela assoluta ed un'area di salvaguardia ai sensi del DPR 236/88 e s.m.i. (Attuazione della Dir. CEE 80/778 concernente la Qualità delle Acque per il consumo umano) e della LR. 27/1986 e s.m.i. (Disciplina degli scarichi e delle Pubbliche fognature) sulla base delle caratteristiche e della localizzazione degli impianti fornite dai gestori o, in mancanza di tali informazioni, secondo criteri precauzionali e sulla base di localizzazioni effettuate dai comuni;
- le aree interessate da impianti e/o attività a rischio d'incidente rilevante ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 334/99, per le quali il PTP disciplina, sulla scorta dei criteri definiti dal DM 9/5/2001, le relazioni tra gli stabilimenti e gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili e le reti e i nodi infrastrutturali di trasporto, tecnologici ed energetici, tenendo conto delle aree a rischio di catastrofi naturali indicate nel Piano di protezione civile come meglio specificato al Titolo III Capo V delle presenti norme.

2. Il PTP recepisce le salvaguardie, e i rispettivi regimi autorizzatori, relativi alle infrastrutture della mobilità come meglio specificati al titolo IV delle presenti norme.

3. Il PTP recepisce le salvaguardie, e i rispettivi regimi autorizzatori, relativi a cimiteri (DPR 285/90), servitù militari (DPR 780/79) e cave estrattive (DPR 128/59) come identificati negli strumenti urbanistici comunali.

Titolo II - Il Sistema delle risorse culturali e ambientali

Capo I – Le risorse culturali

Art. 8 - Centri e nuclei storici

1. Il PTP assume come principali finalità la conservazione integrale dei caratteri strutturali degli insediamenti dei centri e nuclei storici, la loro fruibilità nonché, ove possibile, il ripristino degli stessi attraverso idonei interventi sugli elementi degradati o alterati a seguito di interventi impropri.
2. Il PTP individua i centri e nuclei storici come definiti negli strumenti urbanistici comunali e nel Piano Paesaggistico.
3. I PRG normano, nel rispetto della disciplina paesaggistica vigente, gli interventi di tutela e di recupero e le trasformazioni ammissibili nei centri e nuclei storici. Le indicazioni dei PRG si adeguano in ogni caso alle indicazioni discendenti dal Piano Paesaggistico.
4. Tutti gli interventi all'interno o in prossimità visuale dei centri storici effettuati su immobili, attrezzature e impianti di competenza della Provincia Regionale, con particolare riferimento agli interventi stradali, sono realizzati ponendo particolare attenzione all'inserimento architettonico e paesaggistico degli stessi. La progettazione di tali interventi è condotta prediligendo l'utilizzazione di tecniche e materiali tradizionali e garantendo un'adeguata presenza di verde di arredo. Gli interventi relativi a nuove realizzazioni nonché quelli di riqualificazione, recupero e trasformazione di immobili ed attrezzature esistenti, qualora prevedano l'inserimento o il recupero di aree a verde, sono realizzati privilegiando l'uso di essenze arboree e vegetali autoctone e garantendo sempre il più elevato livello possibile di permeabilità delle sistemazioni esterne.
5. Tutti gli interventi su edifici esistenti, o le eventuali nuove costruzioni, di proprietà e competenza dell'Amministrazione Provinciale ricadenti nel perimetro dei centri storici sono realizzati secondo i principi del restauro conservativo, per quanto riguarda gli edifici vincolati e di pregio o parti di essi. Se necessario deve essere prevista la demolizione di superfetazioni recenti.
6. Tutti gli interventi di cui ai commi precedenti sono inoltre conformi alle indicazioni del Piano Paesaggistico Provinciale, anche in assenza del recepimento negli strumenti comunali di tale Piano.

Art. 9 - Siti Unesco

1. Il perimetro dei siti Unesco e delle rispettive aree di protezione è definito dagli atti istitutivi dei siti, con le eventuali estensioni indicate negli elaborati di progetto del Piano Paesaggistico.
2. Nelle aree in oggetto devono essere evitati tutti gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture. Gli interventi di manutenzione e/o di riqualificazione di manufatti edilizi o di strade di competenza della Provincia Regionale devono essere ispirati ai principi del restauro delle condizioni originali degli immobili, conformemente alle indicazioni della Soprintendenza. Deve prevedersi l'eliminazione degli elementi detrattori delle qualità paesaggistiche, soprattutto per quanto riguarda le opere stradali.

Art. 10 - Beni isolati

1. I beni isolati comprendono i complessi edilizi non urbani di tipo religioso, militare, civile, produttivo o turistico, i giardini, i parchi storici, i fabbricati ed attrezzature agricole caratterizzati da un particolare valore culturale e documentale. Per essi sono consentiti interventi miranti alla loro valorizzazione e fruizione, nel rispetto delle indicazioni del Piano Paesaggistico.

Art. 11 - Aree archeologiche e patrimonio di valenza etnoantropologica

1. Il PTP persegue la salvaguardia dei beni di interesse storico-archeologico, comprensivi sia delle presenze archeologiche accertate e vincolate ai sensi del Piano Paesaggistico che delle aree.

2. Gli strumenti urbanistici comunali devono prevedere adeguate norme finalizzate alla tutela delle testimonianze delle attività agricole e produttive ed in particolare il sistema delle opere realizzate in pietra a secco, come testimonianza unica del patrimonio etnoantropologico del territorio provinciale. Costituiscono parte integrante di tale patrimonio le antiche neviere individuate negli elaborati grafici del PTP.

3. Ai beni di cui ai precedenti commi si applicano direttamente le norme, le prescrizioni e le limitazioni di cui ai rispettivi decreti e dichiarazioni di vincolo o quelle del Piano Paesaggistico, se più restrittive.

Art. 12 - Musei

1. Il PTP promuove la realizzazione di una rete museale come strumento per la promozione e la valorizzazione del patrimonio culturale maggiore e diffuso.

2. Sono elencati di seguito i 27 musei esistenti e previsti che costituiscono la rete museale della provincia di Siracusa, fatta salva la possibilità di ampliare tale rete anche mediante la predisposizione di un adeguato Piano di settore da predisporre di concerto con la Soprintendenza, le amministrazioni locali ed altre rilevanti istituzioni e associazioni pubbliche o private competenti.

Buccheri
1. Museo naturalistico dell'Altopiano Ibleo - sezione flora.
Buscemi
1. Museo "I luoghi del lavoro contadino"*. Museo itinerante tra Buscemi e Palazzolo.
Canicattini Bagni
1. Associazione "Casa dell'emigrante" e Museo del tessuto;
2. Museo dei sensi e dell'arte lapidea (azione PIT28).
Carlentini
1. Museo paleontologico;
2. Museo enogastronomico Borgo Rizza.
Cassaro
1. Museo visivo e documentaristico dell'Altopiano Ibleo siracusano.
Ferla
1. Museo Naturalistico dell'Altopiano Ibleo - sezione fauna, in fase di allestimento.

Floridia
1. Museo della civiltà contadina;
2. Villa museo "Cozzu zu' cola".
Lentini
1. Museo archeologico.
Melilli
1. Museo di storia naturale.
Noto
1. Museo comunale.
Sortino
1. Museo civico dell'opera dei pupi*;
2. Casa museo dell'apicoltura tradizionale* "Casa Fasciddaru";
3. Associazione culturale "Civiltà iblea", ex convento dei Padri francescani;
4. Antiquarium del medioevo sortinese;
5. Ex Convento dei Carmelitani (azione PIT28).
Solarino
1. Ecomuseo Hyblon, museo laboratorio etnologico (ex frantoio), tramite azione PIT 28.
Pachino
1. Museo di archeologia industriale.
Palazzo Acreide
1. Casa Museo "Antonino Uccello";
2. Museo dei Viaggiatori in Sicilia;
3. Museo del Set Cinematografico, in fase di allestimento.
Siracusa
1. Museo Archeologico Regionale "Paolo Orsi";
2. Museo del Cinema;
3. Museo Nazionale di Palazzo Bellomo;
4. Teatro e Museo dei Pupi;
5. Museo del Papiro.
6. Museo del Limone
7. Museo di Archimede
8. Struttura polivalente con annesso museo dello sport presso l'area dell'ITC "F.Insolera" di Siracusa. (Da Piano Triennale OO PP Provincia)

3. Per la rete museale di cui al comma precedente si possono avviare attività di promozione attraverso interventi quali:

- istituzione di una card dei musei provinciali;
- fornitura di servizi di accesso da realizzare, anche tramite autobus o navette, a cura dell'amministrazione provinciale.

4. La localizzazione delle strutture di cui alla precedente tabella, qualora non indicata nelle tavole di progetto, sarà definita con procedure di Variante al presente PTP previa concertazione con le amministrazioni competenti.

Capo II – Le risorse ambientali

Art. 13 - Sistema delle aree protette

1. Il PTP promuove la tutela attiva e la valorizzazione degli elementi naturali in correlazione con le attività antropiche tradizionali. Le componenti del paesaggio vegetale, sia naturale che agricolo, concorrono in maniera altamente significativa alla

definizione dei caratteri paesaggistici, ambientali e culturali e, come tali, devono essere rispettate e valorizzate sia con riferimento ai valori più propriamente ambientali e naturalistici, che con riferimento ai valori che si esprimono attraverso il verde agricolo tradizionale e ornamentale, tenuto conto degli aspetti dinamici ed evolutivi della copertura vegetale e del paesaggio. Data la rarefazione delle formazioni boschive, sia naturali che artificiali, queste ultime, ancorché di origine antropica, data la loro prevalente funzione ecologica di presidio idrogeologico e di caratterizzazione del paesaggio, vengono, ai fini del presente Piano, considerate fra le componenti del paesaggio vegetale, all'interno del sottosistema biotico.

2. In questa prospettiva il PTP recepisce le previsioni di tutela delle aree protette discendenti dall'applicazione di norme nazionali e regionali con le specificazioni di cui agli articoli successivi.

Art. 14 - Parco Nazionale degli Iblei

1. Il PTP recepisce la perimetrazione e la zonizzazione del costituendo Parco Nazionale degli Iblei, successivamente alla definitiva approvazione del Parco da parte delle istituzioni competenti. I vincoli e le prescrizioni indicate negli atti istitutivi e nel Piano del Parco prevalgono sulle indicazioni del presente Piano e non richiedono l'approvazione di una Variante.

Art. 15 - Riserve Naturali

1. Il PTP recepisce, oltre all'Area Marina Protetta del Plemmirio, le Riserve istituite nella Provincia di seguito elencate:

- Riserva Naturale Integrale Complesso speleologico Villasmundo-Sant'Alfio;
- Riserva Naturale Integrale Grotta del Monello;
- Riserva Naturale Integrale Grotta Palombara;
- Riserva Naturale Orientata Cavagrande del Cassibile;
- Riserva Naturale Fiume Ciane e Saline di Siracusa;
- Riserva Naturale Orientata Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande;
- Riserva Naturale Oasi Faunistica di Vendicari;
- Riserva Naturale Orientata Saline di Priolo.

2. Il Piano riconosce carattere primario alle Riserve Naturali individuate ai sensi dalla LR. n. 98/1981 e s.m.i. e dal Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve approvato con D.A. n. 970/1991.

3. I Piani di Gestione e di Utilizzazione delle Riserve e delle pre-riserve vengono recepite dal presente PTP, a seguito della loro approvazione e non richiedono l'approvazione di una Variante.

Art. 16 - Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale

1. Il PTP recepisce gli areali dei Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS) presenti nel territorio della Provincia, di seguito elencati con il relativo codice identificativo della rete Natura 2000.

CODICE	NOME
ITA090027	Fondali di Vendicari
ITA090025	Invaso di Lentini

ITA090024	Cozzo Ogliastri
ITA090023	Monte Lauro
ITA090022	Bosco Pisano
ITA090021	Cava Contessa - Cugno Lupo
ITA090020	Monti Climiti
ITA090019	Cava Cardinale
ITA090018	Fiume Tellesimo
ITA090016	Alto corso del fiume Asinaro, Cava Piraro e Cava Carosello
ITA090015	Torrente Sapillone
ITA090014	Saline di Augusta
ITA090013	Saline di Priolo
ITA090012	Grotta Palombara
ITA090011	Grotta Monello
ITA090010	Isola Correnti, Pantani di p. Pilieri, Chiusa dell'Alga e Parrino
ITA090009	Valle del fiume Anapo, Cavagrande del Calcinara, Cugni di Sortino
ITA090008	Capo Murro di Porco, penisola della Maddalena e Grotta Pellegrino
ITA090007	Cava Grande del Cassibile, c. Cinque porte, Cava e Bosco di Bauli
ITA090006	Saline di Siracusa e fiume Ciane
ITA090005	Pantano di Marzamemi
ITA090004	Pantano Morghella
ITA090003	Pantani della Sicilia sud-orientale
ITA090002	Vendicari
ITA080009	Cava d'Ispica
ITA090001	Isola di Capo Passero
ITA090028	Fondali dell'isola di Capo Passero
ITA090026	Fondali di Brucoli - Agnone
ITA090002	Vendicari
ITA090027	Fondali di Vendicari

2. Il PTP recepisce le indicazioni della Regione Siciliana volte ad assicurare per SIC e ZPS opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, come previsto dal Regolamento di attuazione della direttiva 92/43/CEE (DPR n. 397/1997), e le misure di conservazione come previsto dalle Linee Guida per la gestione dei siti Natura 2000 (D.M. 3.9.2002).

3. I progetti degli interventi previsti all'interno dei SIC e/o ZPS devono essere compatibili con i Piani di Gestione dei proposti siti. Tali Piani, ai sensi dell'art. 6 della Direttiva europea Habitat, definiscono opportune misure di conservazione della risorsa.

Art. 17 - Rete ecologica e sue componenti

1. L'individuazione della rete ecologica provinciale è dettata dalle necessità di conservazione della biodiversità e di contenimento degli usi antropici del territorio, contrastando un indiscriminato consumo dei suoli, valorizzando le aree agricole di pregio e il patrimonio forestale attraverso il consolidamento, il recupero e la riqualificazione, degli ambiti di connessione, fisica e biologica fra gli ambienti naturali.

2. La rete ecologica ha come obiettivo primario quello di contrastare la frammentazione degli ambienti naturali per cause antropiche, superando la separazione tra aree tutela e aree agricole non tutelate.

3. Le indicazioni contenute nel presente articolo, ai sensi dell'art. 4 comma 2 delle presenti norme, costituiscono un primo contributo della Provincia Regionale alla definizione di una rete ecologica regionale.

4. Il PTP individua nel dettaglio gli elementi di base della Rete Ecologica Provinciale, rappresentati dagli areali georiferiti che individuano i diversi elementi territoriali soggetti a tutela ambientale e le aree di pregio naturalistico. Gli elementi del patrimonio naturale strutturanti la Rete Ecologica sono individuati come segue:

- Riserve;
- Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS);
- Biotopi;
- Boschi;
- Principali aree a vegetazione arbustiva e/o erbacea;
- Zone aperte con vegetazione rada o assente;
- Aree agricole;
- Laghi e stagni;
- Pantani e zone umide;
- Elementi connettivi del reticolo idrografico.

5. La rete ecologica provinciale si struttura in nodi (di primo e secondo livello) e connessioni (terrestri, fluviali, terrestri/fluviali).

6. I nodi sono aree con caratteristiche naturalistiche e paesaggistiche omogenee, caratterizzati da un'elevata valenza ambientale e/o dalla specificità delle specie in esse presenti. I nodi vengono distinti, in base alla loro rilevanza naturalistica e territoriale, in due livelli.

Nodi di primo livello

Comprendono le riserve e i SIC/ZPS di seguito elencati:

- Valle del fiume Anapo, Cavagrande del Calcinara, Cugni di Sortino;
- Riserva di Vendicari;
- Cavagrande del Cassibile, Cava Cinque porte, Cava e Bosco di Bauli;
- Alto corso del fiume Asinaro, Cava Piraro e Cava Carosello;
- Megara e Saline;
- Saline di Augusta.

Nodi di secondo livello

Sono costituiti dai SIC e ZPS nonché da altre aree naturalistiche rilevanti, seppure non oggetto di specifica tutela, di seguito elencate:

1 Invaso di Lentini;	2 Cozzo Ogliastri;
3 Saline di Augusta;	4 Monti Climiti;
5 Saline di Priolo;	6 Grotta Palombara;
7 Capo Murro di Porco, penisola della Maddalena e Grotta Pellegrino;	8 Saline di Siracusa e fiume Ciane;
9 Cava Cardinale;	10 Grotta Monello;
11 Cava Contessa - Cugno Lupo;	12 Monte Lauro;
13 Cava d'Ispica;	14 Isola correnti, pantani di p. Pilieri, chiusa dell'Alga e Parrino;
15 Pantano Morchella;	16 Pantani della Sicilia sud-orientale;
17 Pantano di Marzamemi;	18 Fiume Tellesimo;
19 Capo Campolato;	20 Fiume Tellaro;
21 Monti Climiti;	22 Grotta Monello;
23 Pinete - Fiume Tellaro;	24 Buscemi;
25 Torrente Prainito;	26 Corso del fiume Cavadonna;
27 Ampliamento del biotopo Cava Grande.	

7. I nodi sono collegati tra loro attraverso un articolato sistema di connessioni, in grado di assicurare continuità ecologica e possibili spostamenti di specie animali. Le connessioni sono costituite da porzioni di territorio a medio o basso grado di naturalità, ove i principali usi del suolo sono quelli dell'incolto, della vegetazione arbustiva e spontanea o anche dell'agricolo. Tali aree sono caratterizzate da un basso livello di interferenza antropica, motivo per il quale esse possono svolgere una funzione connettiva tra i nodi della rete ecologica.

Ambiti di connessione terrestre

Sono le connessioni tra i nodi che avvengono prevalentemente attraverso aree agricole o seminaturali o naturali.

Ambiti di connessione fluviale

Sono le connessioni tra i nodi che avvengono prevalentemente attraverso aree fluviali che comprendono gli alvei e le aree adiacenti così come indicate in cartografia.

Ambiti di connessione terrestre/fluviale

Sono le connessioni tra i nodi che comprendono sia ambiti terrestri che fluviali.

Rete idrografica provinciale

Rappresenta l'insieme delle connessioni tra i nodi che avvengono attraverso gli alvei fluviali, costituiti dai principali rami della rete idrografica provinciale.

Art. 18 - Indirizzi per la costituzione della rete ecologica

1. Le amministrazioni comunali disciplinano gli usi del suolo nelle aree interessate dalla rete ecologica in conformità con le indicazioni contenute nel presente articolo, provvedendo all'individuazione di dettaglio dei perimetri delle diverse componenti della rete, sulla base delle risultanze di adeguati studi scientifici. Fino alla definizione di specifiche modalità di tutela definite dai competenti organi ed enti nazionali e regionali, i comuni devono impedire tutte le iniziative di modificazione od usi territoriali non compatibili che ostruiscano i varchi di connessione o riducano significativamente le aree costituenti i nodi e le connessioni di cui al precedente articolo.

2. *Nodi di primo e secondo livello*

In tali aree vigono i regimi di tutela ad esse relativi e si applicano le norme definite nei rispettivi regolamenti e piani, anche qualora essi risultino maggiormente estesi rispetto alla originale delimitazione dell'esistente vincolo. Per le aree non oggetto di normativa di tutela, gli strumenti urbanistici comunali dettano norme finalizzate a garantire la continuità ecologica e territoriale anche attraverso il divieto degli usi del suolo non compatibili.

In tali zone si può consentire la pratica dell'agriturismo nelle strutture esistenti annesse ad aziende agricole produttive e il turismo rurale, nel rispetto della vigente normativa regionale, qualora tali attività non siano espressamente vietate dal regime di tutela vigente, con la possibilità di creare nuovi volumi accessori esclusivamente per accogliere servizi igienici, impianti e volumi tecnici.

Il mantenimento, il restauro e il ripristino del paesaggio agricolo, ivi compresa la rimozione delle serre esistenti, possono essere perseguiti con opportune Norme Tecniche di Attuazione degli strumenti urbanistici generali, ovvero del Piano di Assetto Idrogeologico, ovvero nell'ambito dei piani paesaggistici di dettaglio o di piani particolareggiati finalizzati all'ottimizzazione della fruizione del paesaggio, della conservazione dell'uso agricolo. Si possono anche prevedere interventi di riforestazione, in alternativa all'uso agricolo, prediligendo l'impianto di essenze autoctone.

3. *Ambiti di connessione terrestre*

Sono ambiti prevalentemente agricoli che svolgono la funzione essenziale di corridoi ecologici e consentono la creazione delle maglie principali della rete ecologica e paesaggistica dell'ambito locale.

In tali aree il PTP promuove:

- la conservazione degli usi agricoli dei suoli;
- la previsione di interventi di riforestazione, in alternativa all'uso agricolo, prediligendo l'impianto di essenze autoctone, ai fini di aumentare le strutture naturali necessarie a favorire la migrazione delle specie;
- la protezione del suolo mediante opportune misure atte alla riduzione dell'erosione superficiale;
- il mantenimento di importanti funzioni ambientali che il suolo stesso ricopre, quali la preservazione della biodiversità e la riduzione del dissesto idrogeologico;
- il mantenimento dei livelli di sostanza organica del suolo mediante opportune pratiche agricole;
- il mantenimento delle dimensioni aziendali esistenti, per evitare processi di frammentazione del tessuto agricolo e la conseguente perdita di redditività.

4. *Ambiti di connessione fluviale*

Svolgono la funzione essenziale di corridoi ecologici e consentono il movimento delle specie tra i nodi della rete ecologica. Nelle aree identificate come connessioni fluviali, vige il regime dettato dalle norme del Piano Territoriale Paesaggistico con le eventuali modifiche introdotte rispetto alla tutela di cui all'art. 142 lett. c) Fiumi e Torrenti del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (larghezza di 150 m dalle sponde).

In tali aree il PTP promuove:

- la conservazione degli usi agricoli dei suoli;
- la previsione di interventi di riforestazione delle sponde, in alternativa all'uso agricolo, con l'impianto di essenze autoctone tipiche degli ambiti riparali, al fine di aumentare le strutture naturali necessarie a favorire la migrazione delle specie;
- il mantenimento dei livelli di sostanza organica del suolo mediante opportune pratiche agricole;
- la protezione delle sponde mediante opportune misure atte alla riduzione dell'erosione superficiale, da realizzare esclusivamente con tecniche di ingegneria naturalistica prevedendo il divieto esplicito all'uso materiali incongrui.

I comuni possono prevedere, negli strumenti urbanistici, fasce di rispetto di adeguata ampiezza all'interno delle quali non sono consentite nuove edificazioni; ammettendo interventi di rinaturazione delle sponde e percorsi che consentano l'aumento dell'accessibilità ciclopedonale agli ambiti fluviali.

5. *Ambiti di connessione terrestre e fluviale*

Sono ambiti sia agricoli che fluviali che svolgono la funzione essenziale di corridoi ecologici e consentono il movimento delle specie tra i nodi della rete ecologica. In tali aree vige il combinato disposto degli indirizzi di cui ai precedenti commi 3 e 4 del presente articolo, ad esclusione del punto relativo al mantenimento delle dimensioni aziendali.

6. *Rete idrografica provinciale*

All'interno delle aste fluviali identificate come rete idrografica provinciale vigono gli indirizzi di cui al precedente comma 4.

Capo III – Promozione e valorizzazione delle risorse turistiche

Art. 19 - Progetti della programmazione negoziata

1. Il PTP conferma le scelte attuate e in itinere degli interventi di cui alla seguente tabella, che discendono dalle azioni della Programmazione negoziata (PIT 9, PIT 28, Progetto Integrato di Sviluppo Sostenibile, Piano di disinquinamento, Patto territoriale Agricolo Val d'Anapo). Tali attrezzature fanno parte integrante delle strategie del presente PTP per i vari ambiti di competenza.

Strumento di programmazione	Comune	Denominazione intervento	Descrizione intervento e Destinazione d'uso
pit9	Pachino	Parco di archeologia industriale	Restauro della struttura da adibire a museo di "archeologia industriale"
pit9	Siracusa	Restauro del Convento di San Francesco di Paola	Restauro del Convento dei minimi e chiesa di S. Francesco da destinare a museo del papiro
pit9	Siracusa	Restauro dell'ex Convento di Sant'Agostino	Università
pit9	Portopalo di Capopassero	Forte di Capo Passero	Museo
pit28	Buccheri	Museo Naturalistico dell'Atopiano Ibleo - sezione flora	Rete museale iblea
pit28	Cassaro	Museo visivo e documentaristico dell'Altipiano Ibleo Siracusano	Rete museale iblea
pit28	Palazzolo Acreide	Recupero, valorizzazione e fruizione del complesso "Vaccaro"	Centro di Formazione e Produzione Multimediale
pit28	Canicattini Bagni	Museo dei sensi e dell'arte lapidea	Rete museale iblea
piss	Noto	Recupero e restauro di un edificio da adibire a centro per il recupero della fauna selvatica	
piss	Noto	Restauro del Giardino Botanico Ibleo S.Chiera	
pit9	Avola	Parco archeologico S.Venera	Parco archeologico. Intervento consistente nella perimetrazione dell'area archeologica
piano di disinquinamento	Floridia	Allestimento museale di tipo etnoantropologico ed implementazione funzionale dell'ex caserma dei carabinieri	Rete museale iblea
patto terr.agr. Val d'anapo	Palazzolo Acreide	Frigo-macello del comprensorio ibleo	Macello
pit28	Sortino	Strutture per l'accesso regolato all'area di riserva	Ingressi alla riserva di Pantalica
pit28	Sortino	Rifunzionalizzazione delle ex stazioni di Pantalica e Giambra	
piss	Sortino	Restauro di un complesso di immobili da destinare a rifugi, punti di ristoro e di esposizione nell'area di Riserva di Pantalica	
pit28	Sortino	Rifunzionalizzazione casoggiato rurale dell'Anaktoron	
pir	Sortino	Rifunzionalizzazione dell'ex stazione di Fusco, Villa delle Rose, Casello San Nicola e Casello Bisanti	
piss	Palazzolo Acreide	Manutenzione straordinaria della viabilità di accesso al mattatoio comunale di nuova realizzazione	

Art. 20 - Riuso a fini turistici dei beni isolati

1. Il PTP prevede il riuso a fini turistici dei beni individuati nelle tavole di progetto con la finalità di consentire e/o migliorare la fruizione dei valori paesaggistici tutelati, in coerenza con le indicazioni contenute nel Piano Paesaggistico.

2. Tali interventi potranno consentire una fruizione integrata delle notevoli valenze paesaggistiche e ambientali connesse, con particolare riferimento alle emergenze archeologiche e naturalistiche.

3. Tutti gli interventi di riuso dovranno essere realizzati nel rispetto delle tutele vigenti relative agli immobili in questione. La destinazione finale degli immobili dovrà essere definita in coerenza con le indicazioni di tutela della Soprintendenza e potrà comprendere usi ricettivi vari (ristorazione, ostelli e piccoli alberghi, bar e punti di ristoro), punti informativi e didattici, strutture museali e quant'altro connesso con la fruizione ricreativa, sportiva e culturale del territorio.

4. Devono essere esclusi tutti gli ampliamenti degli immobili esistenti, ad esclusione di eventuali interventi di realizzazione di strutture minime destinate alla fruizione dell'immobile principale (volumi tecnici, tettoie, pergolati ecc.).

5. Gli immobili dovranno sempre essere accessibili dalle reti di percorsi di mobilità dolce. Le aree adiacenti all'immobile dovranno essere adeguatamente progettate in modo da valorizzare le caratteristiche dell'immobile, utilizzando tecniche e materiali tradizionali e garantendo un'elevata permeabilità delle sistemazioni esterne. Sono da preferire gli interventi di ripristino e incremento della copertura vegetale anche con rimboschimento da realizzare utilizzando essenze autoctone.

Art. 21 - Aree attrezzate per arrampicata sportiva, percorsi ferrati e mountain bike

1. Il PTP prevede interventi di promozione delle attività di turismo dell'arrampicata sportiva, dei percorsi di *trekking* e *biking*,

2. Tali azioni sono volte alla promozione di aree poco note del territorio provinciale e alla incentivazione di nuove modalità di fruizione di siti adeguati, ai fini di una fruizione turistico-sportiva, anche estrema, e che trova nel territorio provinciale grandi potenzialità di sviluppo, anche grazie alle favorevoli condizioni climatiche.

3. Gli interventi di cui al presente articolo prevedono la realizzazione di infrastrutture minime di basso impatto sull'ambiente e dal costo contenuto (parcheggi, sentieri, pulizia e attrezzatura delle falesie) atti a garantire la fruibilità in sicurezza secondo le normative vigenti.

4. Le aree destinate a parcheggio devono essere di dimensioni contenute, pavimentate con materiali permeabili, dotate di alberature e adeguatamente inserite nel contesto paesaggistico.

5. Le *Falesie attrezzate per l'arrampicata sportiva*, sono costituite da pareti rocciose, preventivamente ripulite da vegetazione e da massi instabili (disgaggio) ed opportunamente attrezzate con chiodi ad espansione per gli ancoraggi di sicurezza e per i punti di sosta e calata, da destinare all'uso sportivo dell'arrampicata. Si elencano di seguito le aree individuate e gli interventi previsti, come identificati nelle tavole di progetto:

- *Scogliera di Santa Panagia*: realizzazione parcheggio, tracciatura sentiero, disgaggio e attrezzatura falesia (possibili circa 40 itinerari);
- *Cava Donna*: realizzazione parcheggio, tracciatura sentiero, disgaggio e attrezzatura falesia (possibili circa 200 itinerari);
- *Comprensorio Cave Villa Bibbia*: realizzazione parcheggi, tracciatura sentieri d'accesso, disgaggio e attrezzatura falesia (possibili circa 500 itinerari, dislocati in tre diverse valli).

6. *Le Ferrate e percorsi attrezzati* sono delle vie attrezzate su alte pareti rocciose, pendii scoscesi e strette gole fluviali. Gli itinerari, ripuliti da vegetazione e da massi instabili, sono attrezzati con scalette metalliche sui tratti verticali e con pioli e cavi d'acciaio lungo i ripidi pendii; inoltre passerelle e ponti in legno e cavi di acciaio (detti *ponti tibetani*) permettono di attraversare gole o particolari strutture rocciose (torrioni staccati). Alcuni di questi itinerari permettono di visitare in sicurezza alcuni siti di interesse storico e naturalistico, altri sono finalizzati a realizzare, in un luogo suggestivo e panoramico, un percorso avventura per gli appassionati di attività all'aperto. Si elencano di seguito le aree individuate e gli interventi previsti, così come anche identificati nelle tavole di progetto:

- *Dieri di Cava Grande del Cassibile* (interesse storico): tracciatura sentiero, disaggio e attrezzatura percorso.
- *Dieri di Palazzolo* (interesse storico): realizzazione parcheggio, tracciatura sentiero, disaggio e attrezzatura percorso.
- *Pantalica, Gole del Calcinara* (interesse paesaggistico): tracciatura sentiero, disaggio e attrezzatura percorso.
- *Buccheri Gole della stretta* (Parco avventura): realizzazione parcheggio, tracciatura sentiero, disaggio e attrezzatura percorso.
- *Buccheri Valle Cupa* (interesse paesaggistico): realizzazione parcheggio, tracciatura sentiero, disaggio e attrezzatura percorso.
- *Monti Climiti* (Parco avventura): realizzazione parcheggio, tracciatura sentiero, disaggio e attrezzatura percorso.

7. *I Percorsi per mountain bike* sono costituiti da itinerari ciclabili su sterrato distinti dalle piste ciclabili di cui al successivo Titolo IV, da percorrere in mountain bike, che prevedono anche l'utilizzo di zattere mobili per l'attraversamento di corsi d'acqua e passerelle sospese per l'attraversamento di saline e pantani. Si elencano di seguito le aree individuate e gli interventi previsti, così come anche identificati nelle tavole progettuali.

- *Siracusa, Ciane e Saline*: realizzazione parcheggio, individuazione e tracciatura sentiero, realizzazione zattera per l'attraversamento della foce dell'Anapo, realizzazione passerella in legno per l'attraversamento delle saline di Siracusa, realizzazione ponte metallico per l'attraversamento della SS 115.
- *Sortino, Monti Climiti*: realizzazione parcheggio, individuazione e realizzazione pista ciclabile per connettere l'esistente pista forestale con la SP 28.

Art. 22 - Aree agricole

1. Il PTP promuove la conservazione e la promozione del paesaggio agrario e dell'insieme delle attività connesse alle filiere agricole, nel riconoscimento degli aspetti multifunzionali di una moderna agricoltura. In tal senso, il PTP promuove lo sviluppo di attività agricole e produttive di qualità caratterizzate da pratiche agricole multi-obiettivo, anche in connessione alle possibilità di realizzazione di circuiti di turismo di qualità nei centri minori e nelle aree interne.

2. Il PTP richiama, condividendolo, il criterio fondativo della Legislazione Regionale Siciliana laddove per la formazione dei Piani regolatori generali, sancisce all'art. 2 della LR. n 71/1978 il divieto a destinare ad "usi extra agricoli i suoli utilizzati per colture specializzate, irrigue o dotati di infrastrutture ed impianti a supporto dell'attività agricola, se non in via eccezionale, quando manchino ragionevoli possibilità di localizzazioni alternative".

3. Gli strumenti urbanistici comunali e le azioni di programmazione di altri enti introducono specifiche norme e previsioni relative a funzioni e nuovi usi delle aree agricole in prossimità dei centri urbani, definite come agricoltura periurbana.

4. Le forme di agricoltura periurbana di cui al comma precedente comprendono le seguenti:

- Parco agricolo: strumento che guarda alla dimensione sovracomunale o metropolitana con l'obiettivo fondamentale di garantire uno sviluppo dinamico e sostenibile dell'agricoltura periurbana e degli spazi in cui viene praticata. Condizione necessaria è che i diversi territori periurbani si uniscano e si dotino di un organismo che persegua, come obiettivo fondamentale, non solo la difesa ma anche il rilancio degli spazi e delle attività agricole, mediante piani sovracomunali di conservazione, uso e gestione del suolo;
- Aree in cui è previsto e incentivato lo sviluppo di forme di partenariato commerciale diretto tra uno o più agricoltori ed una comunità di sostenitori/consumatori uniti tra loro in rete, intese come forme di comunità agricola, le cui finalità e obiettivi sono più dettagliatamente descritte nella relazione generale del presente PTP;
- Orti urbani: lottizzazioni di piccoli appezzamenti di terreno dove praticare l'orticoltura e la floricoltura. Essi si inseriscono nell'ambito della fruizione e del tempo libero e, soprattutto per le fasce più deboli (anziani, giovani e immigrati) rappresentano anche l'occasione per eventuali integrazioni di reddito, consentendo la produzione di frutta e ortaggi almeno per il consumo familiare.

3. Al fine di meglio indirizzare le scelte agricole, il PTP classifica le diverse aree del territorio provinciale in base alla loro vocazione, quantificata secondo il numero di denominazioni (DOC, DOP e IGP) che ricadono in ciascuna di esse. Sono considerate le seguenti denominazioni:

- IGP Arancia Rossa di Sicilia;
- IGP Limone di Siracusa;
- IGP Pomodoro di Pachino;
- DOP – Olio extravergine di oliva: Frigintini, Trigona Pancali, Monte Lauro, Valle del Tellaro;
- DOC – Moscato di Noto, Eloro.

Dalla sovrapposizione delle diverse aree a denominazione, il territorio agricolo provinciale è classificato nelle seguenti categorie: *Aree a rilevante vocazione agricola, Aree a vocazione agricola, Aree agricole ordinarie.*

Art. 23 - Aree a rilevante vocazione agricola

1. Comprendono le aree caratterizzate da un elevato numero di colture pregiate e all'interno delle quali ricadono 5 denominazioni (DOC, DOP e IGP). Esse sono caratterizzate da un alto valore ambientale e paesaggistico, nonché pedologico, in grado di ospitare l'intera gamma di produzioni di qualità presenti nella provincia di Siracusa. Per tali aree, a rilevante vocazione agricola, il PTP, fermo restando il rispetto delle indicazioni del Piano Paesaggistico, definisce i seguenti indirizzi che devono informare le scelte urbanistiche comunali:

- a. in conformità a quanto richiamato al comma 2 del precedente art. 22, le attività edilizie devono essere limitate a quelle relative alla conduzione agricola escludendo usi di tipo residenziale o produttivo di altro genere; tali aree, inoltre, non possono essere incluse tra quelle in cui sono consentiti gli interventi di

realizzazione di manufatti per la trasformazione dei prodotti agricoli e naturali di cui all' art. 22 della LR. n. 71/1978, tranne che nei casi previsti al successivo comma 3 del presente articolo. In ogni caso la progettazione di tali manufatti deve conformarsi al contesto paesaggistico privilegiando scelte morfologico – compositive che si caratterizzino per l'elevata qualità architettonica, unita a sistemazioni esterne in cui la presenza di verde, di piantumazioni con essenze autoctone e l'uso dei materiali locali contribuiscano a mitigarne l'impatto;

- b. il divieto di consentire tutti gli interventi che possono alterare o compromettere, direttamente o indirettamente, la percezione paesaggistica d'insieme o dei singoli elementi; in particolare sono vietati gli interventi di livellamento del terreno e/o di modifica dei profili dei suoli, che possano quindi modificare le loro caratteristiche morfologiche e pedologiche e quindi alterarne le capacità produttive;
- c. l'immodificabilità degli esistenti ordinamenti colturali, ovvero l'espianto delle esistenti colture e l'impianto di una coltura non compresa tra quelle previste dalle denominazioni esistenti nell'area;
- d. consentire la realizzazione di elementi strettamente connessi con la pratica agricola, quali strade interpoderali, muri di sostegno, rampe di raccordo, impianti meccanici per la coltivazione dei terrazzi e il trasporto dei prodotti;
- e. il mantenimento della permeabilità della viabilità poderale, dei sentieri, delle mulattiere e delle carrarecce;

2. Per i pareri di competenza dell'amministrazione provinciale relativi ai progetti di impianti fotovoltaici ed eolici, tali aree sono da considerare escluse dalla realizzazione dei suddetti impianti, ad esclusione di quelli posti al di sopra di edifici esistenti non di pregio o di capannoni industriali o di altre attrezzature per la trasformazione dei prodotti agricoli o per l'esercizio della zootecnia.

3. In deroga a quanto previsto dal precedente comma, qualora si dimostri con adeguati studi agronomici redatti da esperti agronomi, che le suddette aree non siano adatte ad una delle colture per le quali risultano vocate, ovvero degradate delle capacità di produzione agronomica, è consentita la realizzazione di impianti fotovoltaici con le modalità di cui all'art. 39.

Art. 24 - Aree a vocazione agricola

1. Comprendono le aree caratterizzate da un elevato numero di colture pregiate e all'interno delle quali ricadono almeno 3 denominazioni (DOC, DOP e IGP). Per tali aree, a vocazione agricola, il PTP, fermo restando il rispetto delle indicazioni del Piano Paesaggistico, definisce i seguenti indirizzi che devono informare le scelte urbanistiche comunali:

- a. in conformità a quanto richiamato al comma 2 del precedente art. 22, le attività edilizie devono essere limitate a quelle relative alla conduzione agricola escludendo usi di tipo residenziale o produttivo di altro genere; in tali aree gli interventi di realizzazione di manufatti per la trasformazione dei prodotti agricoli e naturali di cui all' art. 22 della LR. n. 71/1978, devono conformarsi al contesto paesaggistico privilegiando scelte morfologico – compositive che si caratterizzino per l'elevata qualità architettonica, unita a sistemazioni esterne in cui la presenza di verde, di piantumazioni con essenze autoctone e l'uso dei materiali locali contribuiscano a mitigarne l'impatto;
- b. il divieto di consentire tutti gli interventi che possono alterare o compromettere, direttamente o indirettamente, la percezione paesaggistica d'insieme o dei singoli elementi; in particolare sono vietati gli interventi di livellamento del terreno e/o di modifica dei profili dei suoli, che possano quindi modificare le loro

- caratteristiche morfologiche e pedologiche e quindi alterarne le capacità produttive;
- c. l'immodificabilità degli esistenti ordinamenti colturali, ovvero l'espianto delle esistenti colture e l'impianto di una coltura non compresa tra quelle previste dalle denominazioni esistenti nell'area;
 - d. consentire la realizzazione di elementi strettamente connessi con la pratica agricola, quali strade interpoderali, muri di sostegno, rampe di raccordo, impianti meccanici per la coltivazione dei terrazzi e il trasporto dei prodotti;
 - e. il mantenimento della permeabilità della viabilità poderale, dei sentieri, delle mulattiere e delle carrarecce.
2. Per i pareri di competenza dell'amministrazione provinciale relativi ai progetti di impianti fotovoltaici ed eolici, tali aree sono da considerare escluse dalla realizzazione dei suddetti impianti, ad esclusione di quelli posti al di sopra di edifici esistenti non di pregio o di capannoni industriali o di altre attrezzature per la trasformazione dei prodotti agricoli o per l'esercizio della zootecnia localizzati in areali limitati di terreno agricolo, ponendo particolare cura alla disposizione dei pannelli da alternare alle zone coltivate.
3. In deroga a quanto previsto dal precedente comma, qualora si dimostri con adeguati studi agronomici redatti da esperti agronomi che le suddette aree non siano adatte ad una delle colture per le quali risultano vocate, ovvero degradate delle capacità di produzione agronomica, è consentita la realizzazione di impianti fotovoltaici con le modalità di cui all'art 39.

Art. 25 - Aree agricole ordinarie

1. Comprendono tutte le rimanenti aree agricole. Per tali aree agricole ordinarie, il PTP, fermo restando il rispetto delle indicazioni del Piano Paesaggistico, definisce i seguenti indirizzi che devono informare le scelte urbanistiche comunali:
- a. l'edificabilità è consentita secondo quanto previsto dai Piani Regolatori comunali, fermo restando che le attività edilizie devono conformarsi ai criteri di progettazione richiamati al precedente art. 24, comma 1 lettera a).
 - b. consentire la realizzazione di elementi strettamente connessi con la pratica agricola, quali strade interpoderali, muri di sostegno, rampe di raccordo, impianti meccanici per la coltivazione dei terrazzi e il trasporto dei prodotti .
 - c. mantenere, ove possibile, della permeabilità della viabilità poderale, dei sentieri, delle mulattiere e delle carrarecce.
2. In considerazione della valenza ambientale che tali aree assumono per il contesto urbanizzato, dal punto di vista ecologico (rigenerazione aria, acqua, suolo) e, in alcuni casi, anche dal punto di vista paesaggistico, i PRG possono inoltre provvedere:
- ad individuare e delimitare le aree idonee a garantire la continuità delle attività agricole;
 - ad individuare le aree da destinare alla realizzazione di attrezzature ricreative e per il tempo libero, prevalentemente non edificate (aree di verde attrezzato, attrezzature per lo sport;...), riducendo al minimo indispensabile la sottrazione di aree agricole;
 - a salvaguardare le aree di maggiore fertilità o utilizzate per colture specializzate o considerate rilevanti dal punto di vista paesaggistico, secondo specifici studi da contenere negli Studi Agricolo Forestali;
 - ad individuare e salvaguardare le infrastrutture verdi esistenti favorendo la connessione di aree agricole nei margini, urbane o intercluse anche con utilizzazioni del suolo per funzioni ricreative e del tempo libero;

- ad individuare quelle aree ove promuovere attività di agricoltura urbana di cui al precedente art. 22.

3. Inoltre nelle aree di cui al presente articolo i PRG possono individuare zone a destinazione d'uso extragricola purché di estensione contenuta, in sostanziale contiguità con il territorio urbanizzato e soltanto se si dimostri:

- a. l'esistenza e/o il permanere di quote di fabbisogno non altrimenti soddisfacibili;
- b. la compatibilità delle predette individuazioni con la tutela delle caratteristiche paesaggistiche generali e di singoli elementi fisici, biologici, antropici di interesse culturale in essi presenti.

4. In tali casi i PRG individuano un adeguato numero di aree di compensazione ecologica, ove prevedere interventi di aumento della dotazione agro-forestale, di aumento delle superfici evapotraspiranti e permeabili.

Art. 26 - Interventi per la difesa del suolo e la zootecnia

1. Le attrezzature ed infrastrutture a valenza sovracomunale, elencate nella successiva tabella in conformità a quanto previsto dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2010-2012, costituiscono opere ed impianti di interesse sovracomunale ai sensi dell'art. 12 della LR 9/1986.

2. Le localizzazioni degli interventi individuati nel PTP possono subire modifiche marginali a seguito della concertazione con le amministrazioni comunali interessate. Tutti gli interventi previsti devono essere conformi alle indicazioni del Piano Paesaggistico.

Categoria	Tipologia
<i>Infrastrutture per l'agricoltura</i>	<ol style="list-style-type: none">1. Nuova costruzione:<ul style="list-style-type: none">○ Mattatoio con valenza sovracomunale di Palazzolo Acreide;○ Costruzione e realizzazione impianti, opere e costruzioni per la valorizzazione dei territori comunali ex comunità montane LR 9/86.2. Nuova costruzione:<ul style="list-style-type: none">○ Recupero e riqualificazione del tratto di costa antistante la località c.da Falconara nel comune di Noto;○ Recupero e riqualificazione del tratto di costa a nord dell'abitato di Marzamemi e in località San Lorenzo nei comuni di Noto e Pachino.
<i>Interventi per la difesa del suolo</i>	<ol style="list-style-type: none">3. Ristrutturazione:<ul style="list-style-type: none">○ Mitigazione del rischio esondazione del fiume San Leonardo nel territorio della provincia di Siracusa.4. Recupero:<ul style="list-style-type: none">○ Recupero e riqualificazione del tratto di costa a Sud di Capo Stornello nel Comune di Augusta.

Titolo III - L'armatura urbana e il sistema della produzione industriale

Capo I - Servizi ed attrezzature sovracomunali

Art. 27 - Attrezzature sovracomunali

1. Le attrezzature ed infrastrutture a valenza sovracomunale, elencate nella successiva tabella che derivano dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2010-2012, costituiscono opere ed impianti di interesse sovracomunale ai sensi dell'art. 12 della LR 9/1986. Esse comprendono le attrezzature funzionali alle attività istituzionali della Provincia, ovvero quelle per l'istruzione superiore all'obbligo, i centri d'assistenza e della sanità, le attrezzature e gli impianti sportivi ricreativi e turistici.

2. Le opere relative alla viabilità provinciale sono normate dal successivo Titolo IV.

3. Le localizzazioni individuate nel PTP possono subire modifiche marginali a seguito della concertazione con le amministrazioni comunali interessate. Tutti gli interventi previsti devono essere conformi alle indicazioni del Piano Paesaggistico.

Categoria	Tipologia
<i>Edilizia scolastica</i>	1. Nuova costruzione: <ul style="list-style-type: none"> ○ Plesso scolastico polivalente a servizio degli istituti superiori del Comune di Rosolini ITI e IPA; ○ Istituto scolastico polivalente di Augusta; ○ Istituto polivalente di Pachino; ○ Istituto professionale alberghiero di Siracusa. • Ampliamento: <ul style="list-style-type: none"> ○ Liceo Scientifico di Avola - 1° stralcio + 2° stralcio; ○ ITG di Noto da destinare a sede dell' IPSIA di Noto. • Manutenzione straordinaria - realizzazione di centrali fotovoltaiche: <ul style="list-style-type: none"> ○ Istituto scolastico "Quintiliano" di Siracusa; ○ Istituto scolastico "F.Juvara" di Siracusa; ○ Istituto scolastico "Polivalente di Noto"; ○ Istituto scolastico "ITG Carnilivari" di Noto; ○ Istituto scolastico "ITC E.Mattei" di Avola; ○ ITIS di Lentini; ○ Istituto polivalente di Francofonte; ○ ITIS di Augusta; ○ Istituto polivalente di Palazzolo Acreide.
<i>Attrezzature sportive, ricreative e turistiche</i>	2. Nuova costruzione: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ostello della Gioventù di Siracusa; ○ Auditorium per attività musicale a carattere sovracomunale in territorio di Canicattini Bagni. • Completamento: <ul style="list-style-type: none"> ○ Completamento e adeguamento del Circuito Automobilistico di Siracusa. • Ristrutturazione: <ul style="list-style-type: none"> ○ Parco urbano di Pedagaggi.
<i>Infrastrutture pubbliche</i>	3. Nuova costruzione: <ul style="list-style-type: none"> ○ Centro di coordinamento della programmazione integrata provinciale c.da Fusco in Siracusa.

4. I progetti delle opere di cui al presente articolo devono essere conformi alle prescrizioni di cui ai commi 3 e successivi dell' art 28 delle presenti norme.

Art. 28 - Altri servizi ed attrezzature sovra-comunali

1. Il PTP individua gli ulteriori servizi ed infrastrutture destinate a varie funzioni sovra-comunali così come definite nel successivo elenco e come riportate nelle tavole allegate. In generale esse comprendono opere conformi agli strumenti urbanistici vigenti la cui destinazione di dettaglio dovrà essere oggetto di accordo con le amministrazioni comunali, finalizzato alla definizione di eventuali varianti allo strumento urbanistico. Tutti gli interventi previsti devono essere conformi alle indicazioni del Piano Paesaggistico.

2. I progetti delle opere di cui al presente articolo devono essere conformi alle prescrizioni di cui ai commi successivi.

3. *Attrezzature sportive*

Comprendono attrezzature di vario tipo destinate alla fruizione dello sport. Il dimensionamento delle stesse dovrà essere effettuato tenendo conto dei fabbisogni pregressi e delle future esigenze di incremento delle opportunità di accesso ad attrezzature sportive. Queste nuove attrezzature saranno indirizzate non solo alla componente più giovane della popolazione ma anche a garantire una maggiore diffusione della pratica sportiva tra le altre fasce di età, ed in particolare tra gli anziani. Tutte le attrezzature dovranno essere progettate includendo, sin dal primo stralcio funzionale, tutte quelle opere che consentono un agevole accesso degli utenti mediante il trasporto pubblico e le forme di mobilità dolce. Dovranno essere quindi inclusi nel progetto gli spazi per adeguate fermate per autobus, dotate di pensiline e arredi. Tutte le aree dovranno essere sempre connesse al centro urbano più prossimo mediante percorsi pedonali sicuri, ampi ed adeguatamente ombreggiati, da realizzare in adiacenza alla viabilità esistente o in sede propria. Tutti gli spazi pavimentati esterni, inclusi i parcheggi, dovranno essere realizzati con materiali permeabili e le sistemazioni a verde di arredo dovranno essere non inferiori al 20% della superficie complessiva dell'intervento.

4. *Attrezzature per la protezione civile/Mercato/Spettacoli*

Tali aree potranno ospitare mercatini settimanali "pianta e spiante", aree per spettacoli circensi, sagre, feste e spettacoli estivi e attività assimilate. Esse dovranno essere attrezzate per assolvere ad esigenze di protezione civile in caso di eventi calamitosi. Le aree devono comunque essere pavimentate con materiali permeabili (almeno per il 20% della superficie complessiva) e dotate di adeguate alberature (almeno il 5% della superficie complessiva).

5. *Ospedali*

Il PTP conferma le previsioni di attrezzature ospedaliere provenienti dagli strumenti urbanistici vigenti al Giugno 2010. Tali previsioni dovranno essere verificate e confermate in base ai piani e programmi dell'Assessorato regionale competente. Le attrezzature dovranno essere progettate includendo, sin dal primo stralcio funzionale, tutte quelle opere che consentono un agevole accesso degli utenti mediante il trasporto pubblico. Dovranno essere quindi inclusi nel progetto gli spazi per adeguate fermate per autobus, dotate di pensiline e arredi. Tutti gli spazi pavimentati esterni, inclusi i parcheggi, dovranno essere realizzati con materiali permeabili e le sistemazioni a verde di arredo dovranno essere non inferiori al 20% della superficie complessiva dell'intervento. Le coperture degli edifici e dei parcheggi esterni dovranno essere dotati di pannelli fotovoltaici.

6. *Servizi fieristici/uffici*

Sono aree da destinare ad attività di supporto a quelle produttive, soprattutto agricole, in relazione ad eventi commerciali ed espositivi. Tutte le attrezzature dovranno essere progettate includendo, sin dal primo stralcio funzionale, tutte quelle opere che consentono un agevole accesso degli utenti mediante il trasporto pubblico e le forme di mobilità dolce. Dovranno essere quindi inclusi nel progetto gli spazi per adeguate fermate per autobus, dotate di pensiline e arredi. Tutte le aree dovranno essere sempre connesse al centro urbano più prossimo mediante percorsi pedonali sicuri, ampi ed adeguatamente ombreggiati da realizzare in adiacenza alla viabilità esistente o in sede propria. Tutti gli spazi pavimentati esterni, inclusi i parcheggi, dovranno essere realizzati con materiali permeabili e le sistemazioni a verde di arredo dovranno essere non inferiori al 20% della superficie complessiva dell'intervento.

7. Parco urbano fluviale

Sono quelle aree fluviali a particolare valenza naturalistica da destinare alla fruizione in prossimità dei centri urbani. Tali aree devono prevedere una rete ciclabile collegata al centro urbano, la densificazione della copertura arborea e la creazione di aree per il tempo libero. I parcheggi previsti e le sistemazioni a verde di arredo dovranno essere realizzati con materiali permeabili che dovranno essere non inferiori al 50% della superficie complessiva dell'intervento. Le aree indicate nelle tavole di progetto possono essere ampliate qualora in connessione funzionale con gli elementi della rete ecologica senza che ciò costituisca variante al presente PTP.

8. Scuole superiori

Sono aree da destinare ad attrezzature per l'istruzione superiore, così come previste dagli strumenti urbanistici comunali. Il collegamento pedonale tra l'attrezzatura e la stazione/fermata deve essere sicuro, ampio, adeguatamente pavimentato e coperto e/o adeguatamente ombreggiato. Per l'ombreggiatura è preferibile utilizzare adeguate essenze arboree e/o pergole. Tutti gli spazi pavimentati esterni, inclusi i parcheggi, dovranno essere realizzati con materiali permeabili e le sistemazioni a verde di arredo dovranno essere non inferiori al 30% della superficie complessiva dell'intervento.

9. Mercato

Sono aree da destinare ad attrezzature per mercati settimanali, piccole fiere o esposizioni legati ad esempio alle filiere agroalimentari di qualità, nonché alla vendita diretta dei prodotti da parte delle imprese agricole (Mercati dei produttori). Le attrezzature dovranno essere progettate includendo, sin dal primo stralcio funzionale, tutte quelle opere che consentono un agevole accesso degli utenti mediante il trasporto pubblico e le forme di mobilità dolce. Tutte le aree dovranno essere sempre connesse al centro urbano più prossimo mediante percorsi pedonali sicuri ampi ed adeguatamente ombreggiati, da realizzare in adiacenza alla viabilità esistente o in sede propria. Gli spazi pavimentati esterni, inclusi i parcheggi, dovranno essere realizzati con materiali permeabili e le sistemazioni a verde di arredo dovranno essere non inferiori al 20% della superficie complessiva dell'intervento.

Capo II - Concentrazioni funzionali in prossimità dei nodi di trasporto

Art. 29 - Concentrazione funzionale in prossimità dei nodi del trasporto su ferro

1. Gli strumenti urbanistici comunali prevedono nelle aree in prossimità delle stazioni ferroviarie l'allocazione e/o potenziamento di funzioni direzionali e di servizi, nonché di

attività di vendita, quest'ultime appartenenti esclusivamente alle categorie "esercizi di vicinato" e "medie strutture di vendita", come definite dall'art. 2 della LR 28/1999.

2. Tali funzioni devono essere integrate con attività residenziali da attuare in comparti di nuova edificazione e/o ristrutturazione e riqualificazione o riconversione di edifici esistenti, prevedendo ove possibile aumenti di cubatura mirati ad incentivare tali processi

3. La realizzazione di tali nuove funzioni in prossimità dei nodi del trasporto su ferro deve costituire un'occasione per interventi di riqualificazione urbana ed ambientale. Per tale motivo i nodi devono prevedere:

- dimensioni e morfologie tali da favorire la fruizione pedonale e ciclabile delle aree;
- un'adeguata dotazione di parcheggi preferibilmente interrati o multipiano;
- la dotazione di ulteriori infrastrutture per consentire e favorire l'interscambio modale nelle aree della stazione tra le quali: fermate coperte ed adeguatamente arredate per bus navetta o altri mezzi di trasporto pubblico con accessi a corsie preferenziali, stalli per lo scambio bici-auto (*bike sharing*) e deposito biciclette direttamente accessibili dalle piste ciclabili, sottopassi e scale pedonali, marciapiedi adeguatamente ampi ed alberati;
- una particolare attenzione alla riduzione di consumo di suolo, alla qualità architettonica dell'intervento, con l'uso di tecniche e tecnologie proprie dell'architettura bioclimatica;
- un'adeguata permeabilità dei percorsi pedonali e delle aree a parcheggio, non inferiore al 30%;
- la presenza di un'adeguata percentuale di coperture evapotraspiranti (alberature, pergole e similari), pari ad almeno il 10% della superficie complessiva dell'area.

4. La tabella seguente riporta i previsti nodi di concentrazione funzionale di cui al presente articolo così come anche riportato nelle relative tavole progettuali e, con maggior dettaglio, nelle schede allegate alle presenti norme (allegato 2).

COMUNE	TIPOLOGIA	FUNZIONI	CARATTERISTICHE
Lentini	Stazione Esistente	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Espositivo/fieristico Produttivo	Servizi e funzioni legati alla filiera agricola dell'Arancia Rossa (ad esempio formazione treni promozionali)
Augusta	Stazione esistente	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce Produttivo	Servizi e funzioni legati alla filiera della produzione industriale e della logistica
Rosolini	Stazione esistente	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Espositivo/fieristico Turismo e mobilità dolce Formazione Parco urbano / Sovracomunale	Servizi e funzioni legati alla filiera agricola
Priolo	Stazione esistente	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce	Servizi e funzioni legati alla filiera della produzione industriale e della logistica

		Produttivo Formazione Parco urbano / Sovracomunale	
Siracusa	Stazione Esistente (Targia)	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce Produttivo	Servizi e funzioni legati alla filiera della produzione industriale e della logistica Nodo del sistema di accessibilità al capoluogo
Siracusa	Stazione esistente (Centrale)	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce Formazione	Servizi e funzioni legate al rafforzamento del ruolo di polo culturale e direzionale di livello regionale Nodo del sistema di accessibilità al capoluogo
Siracusa	Stazione Esistente (Pantanelli)	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Espositivo/fieristico Turismo e mobilità dolce Produttivo Congressuale	Servizi e funzioni legate al rafforzamento del ruolo di polo culturale e direzionale di livello regionale Nodo del sistema di accessibilità al capoluogo
Siracusa	Nuove fermate in galleria tra Targia e Tremila	Parcheggio Commercio Turismo e mobilità dolce	Nodo del sistema di accessibilità al capoluogo
Avola	Stazione esistente	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce Formazione	Servizi e funzioni legati alla filiera agricola
Noto	Stazione esistente	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Espositivo/fieristico Turismo e mobilità dolce	Servizi e funzioni legati al turismo ed all'agricoltura

5. Le localizzazioni individuate nel PTP possono subire modifiche marginali a seguito della concertazione con le amministrazioni comunali interessate.

Art. 30 - Concentrazione funzionale in prossimità dei nodi del trasporto su gomma

1. Gli strumenti urbanistici comunali introducono l'allocazione e il potenziamento di funzioni direzionali e/o commerciali nelle aree in prossimità dei nodi di accesso alla viabilità autostradale o ad altri assi viari di collegamento tra centri urbani. Tali aree dovranno prioritariamente ospitare attività produttive e logistiche ed in particolare i servizi di tipo consortile associati a tali attività. Può essere comunque valutata, in sede di redazione e/o revisione degli strumenti urbanistici comunali, la possibilità di integrazione con attività residenziali, da attuare in comparti di nuova edificazione e/o ristrutturazione e riqualificazione o riconversione di edifici esistenti prevedendo ove possibile aumenti di cubatura mirati ad incentivare tali processi.

2. Tali aree devono avere le seguenti caratteristiche:
- adeguata dotazione di parcheggi, preferibilmente interrati o multipiano;
 - dimensioni e morfologie tali da favorire la fruizione pedonale e ciclabile delle aree;
 - un adeguato collegamento pedociclabile con i centri urbani limitrofi e le infrastrutture per consentire e favorire l'interscambio modale con il trasporto pubblico locale (fermate coperte ed adeguatamente arredate per bus navetta o altri mezzi di trasporto pubblico con accessi a corsie preferenziali, stalli per il bike sharing e deposito biciclette direttamente accessibili dalle piste ciclabili, sottopassi e scale pedonali, marciapiedi adeguatamente ampi ed alberati).
3. La tabella seguente riporta i previsti nodi di concentrazione funzionale di cui al presente articolo così come anche riportato nelle relative tavole progettuali e, con maggior dettaglio, nelle schede allegate.

COMUNE	TIPOLOGIA	FUNZIONI	CARATTERISTICHE
Melilli	Svincolo Augusta Villasmundo	Parcheggio Commercio Car Sharing Turismo e mobilità dolce	Servizi e funzioni legati alla filiera della produzione industriale e della logistica
Melilli	Svincolo Melilli	Parcheggio Commercio Car Sharing Produttive Servizi alla produzione Espositivo/fieristico	Servizi e funzioni legati alla filiera della produzione industriale e della logistica
Augusta	Autoporto Esistente	Produttive	Riqualficazione e potenziamento delle funzioni legate alla filiera logistica
Sortino	Accesso Est Centro Urbano	Parcheggio Commercio Car Sharing Servizi alla produzione Produttive	Servizi e funzioni legati alla filiera agricola ed al turismo
Francofonte	Svincolo Francofonte su nuova SS 194	Parcheggio Commercio Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce Car Sharing Produttive	Servizi e funzioni legati alla filiera agricola
Palazzolo Acreide	Area a Est del centro urbano	Parcheggio Commercio Car Sharing Servizi alla produzione Espositivo/fieristico Turismo e mobilità dolce Formazione Parco urbano / Sovracomunale	Servizi e funzioni legati alla filiera agricola ed al rafforzamento del ruolo della polarità funzionale per il sistema montano
Pachino	Area su viabilità ad	Parcheggio Commercio	Attività legate alla filiera agroalimentare (ortofrutta e

	Ovest del centro urbano	Car Sharing Produttive Espositivo/fieristico Servizi alla produzione	vino)
Portopalo	Area in prossimità del porto peschereccio	Parcheggio Commercio Produttive Servizi alla produzione Espositivo/fieristico Turismo e mobilità dolce Parco urbano / Sovracomunale	Attività legate alla filiera agroalimentare, dell'industria ittica e del turismo
Siracusa	Area lungo SS 124 tra Siracusa e Florida	Parcheggio Commercio Car Sharing Produttive Turismo e mobilità dolce	
Solarino	Area lungo SS 124 a Est del centro Urbano	Parcheggio Commercio Car Sharing Produttive Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce Parco urbano / Sovracomunale	Attività legate alla filiera agroalimentare
Avola	In prossimità di aree per la protezione civile	Parcheggio Car Sharing Produttive Servizi alla produzione Turismo e mobilità dolce Parco urbano / Sovracomunale	

4. Le localizzazioni individuate nel PTP possono subire modifiche marginali a seguito della concertazione con le amministrazioni comunali interessate.

Art. 31 - Funzioni dei nodi di concentrazione

1. Nei nodi di concentrazione funzionale di cui ai precedenti artt. 29 e 30 possono essere previste aree per le funzioni di cui ai commi successivi. Il presente articolo definisce le caratteristiche che devono conformare la progettazione delle stesse aree.

2. In conformità con le strategie di cui all'allegato 1 delle presenti norme la progettazione architettonica degli edifici e degli spazi esterni deve essere informata al massimo risparmio energetico ed alla utilizzazione di fonti energetiche rinnovabili da perseguire attraverso sistemi passivi e attivi.

3. P- Parcheggio

Tutte le aree destinate a concentrazione funzionale in prossimità dei nodi del trasporto devono essere dotate di adeguate infrastrutture di parcheggio, dimensionate in funzione del volume dei potenziali utenti del trasporto pubblico,

valutato ove necessario con riferimento alla scala sovracomunale. I criteri di dimensionamento devono considerare bacini di utenza di adeguata dimensione la cui potenzialità deve essere valutata tenendo in considerazione la tipologia degli insediamenti residenziali. Particolare cura dovrà, quindi, essere posta nella valutazione dell'utenza proveniente dai sistemi insediativi della diffusione urbana a bassa densità. Le infrastrutture di parcheggio saranno prevalentemente di tipo multipiano fuori terra o interrato. Il progetto dell'infrastruttura dovrà comunque tenere conto dell'inserimento ambientale e paesaggistico. Sono da preferire le strutture che integrano nella facciata o sulla copertura il verde e i pannelli fotovoltaici. Le strutture di parcheggio devono essere prossime o integrate con la stazione/fermata del treno e da esse facilmente accessibili pedonalmente. Il collegamento pedonale tra il parcheggio e la stazione/fermata deve essere sicuro, ampio, adeguatamente pavimentato e coperto e/o ombreggiato. Per l'ombreggiatura è preferibile utilizzare adeguate essenze arboree e/o pergole, a garanzia di un elevato effetto evapotraspirante. Qualora si preveda la realizzazione di parcheggi a raso, essi devono essere sempre realizzati con superfici permeabili, adeguate alberature e/o pensiline dotate di pannelli fotovoltaici. Le zone di margine della superficie destinata al parcheggio devono essere dotate di adeguata copertura vegetale. La progettazione deve comunque essere finalizzata all'inserimento paesaggistico dell'attrezzatura ed alla riduzione del suo impatto visivo.

4. *CO - Commercio*

Le attività commerciali consentite in corrispondenza dei nodi del trasporto su gomma devono essere esclusivamente strutture di vendita facenti parte delle categorie "esercizi di vicinato" e "medie strutture di vendita", come definite dall'art. 2 della LR 28/1999. I settori merceologici prevalenti devono essere quelli connessi agli acquisti tipici degli utenti del trasporto pubblico (ad es. generi alimentari, pubblici esercizi, rivendite di giornali e tabacchi ecc.) al fine di ridurre l'utilizzazione dell'auto privata da parte degli utenti del commercio. È possibile prevedere attività di vendita di carburante. Le aree da destinare a tali attività devono essere preferibilmente integrate nelle stazioni/fermate del treno o negli edifici di parcheggio e comunque sempre accessibili pedonalmente attraverso percorsi sicuri, comodi e ombreggiati.

5. *SP - Servizi alla produzione*

Comprende tutte quelle funzioni e attrezzature connesse alle varie attività produttive presenti nell'area servita dalla fermata/stazione o dallo svincolo stradale. Esse saranno quindi attività rivolte ai settori industriale o agricolo o turistico (limitatamente ai servizi per gli operatori del turismo) in funzione del settore/settori prevalenti nell'area di riferimento. La definizione di dettaglio delle attività da prevedere dovrà essere elaborata a seguito di studi specifici atti a definire la potenzialità di mercato di tali attività. In corrispondenza dei nodi del trasporto su ferro si dovranno prediligere, comunque, le funzioni che richiedono una presenza di personale e di utenti che possono accedere pedonalmente (attività riconducibili ai settori terziario e quaternario come servizi di consulenza e laboratori). Per i nodi del trasporto su gomma si potranno localizzare le attività che richiedono anche l'accesso con mezzi su gomma (ad esempio vendita di attrezzature e macchinari o servizi).

6. *EX - Espositivo/fieristico*

Sono aree da destinare ad attività di supporto a quelle produttive, soprattutto agricole, finalizzate a garantire spazi adeguati allo svolgimento di eventi commerciali ed espositivi. Allo scopo di evitare la monofunzionalità e l'utilizzazione in periodi limitati di tempo, dovrà essere previsto un uso multiplo delle stesse, da realizzare mediante un'adeguata progettazione. Tali aree potranno anche ospitare mercatini settimanali "pianta e spianta", aree per spettacoli circensi, sagre, feste e spettacoli estivi. Esse dovranno essere inoltre attrezzate per assolvere ad esigenze di

protezione civile in caso di eventi calamitosi. Le aree devono comunque essere pavimentate con materiali permeabili e dotate di adeguate alberature.

7. *TU - Turismo e mobilità dolce*

Comprende tutte le attrezzature a servizio dei turisti (chioschi e uffici informativi, box per prenotazione delle strutture alberghiere e ricettive, aree per sosta e servizio camper) e le attrezzature per la mobilità dolce (*bike sharing*, noleggio bici, pannelli informativi su percorsi pedonali e ciclabili, attrezzature per ippoturismo).

8. *PR – Produttivo*

Le funzioni produttive costituiscono una categoria secondaria; riguardano prevalentemente i nodi del trasporto su gomma e comprendono attività riconducibili al settore artigianale a basso impatto ambientale. Sono da prediligere le attività ad elevata intensità di manodopera, e conseguente necessità di accesso da parte di forza lavoro, o quelle di tipo logistico connesse al trasporto di merci e prodotti quali centri di distribuzione di merci destinati a centri storici e nelle zone a traffico limitato, attività di confezionamento e stoccaggio di prodotti agricoli e/o industriali. La localizzazione deve tenere conto delle necessità di accesso e le attrezzature devono essere progettate in modo da ridurre l'impatto paesaggistico delle stesse. Le coperture piane dei capannoni devono essere attrezzate con tetto – giardino e/o pannelli fotovoltaici, le aree esterne devono essere arredate con verde e adeguate alberature.

9. *FO – Formazione*

Sono aree da destinare ad attrezzature per la formazione superiore, professionale e universitaria da localizzare in prossimità dei nodi del trasporto su ferro, in modo da agevolare l'accesso degli studenti e dei docenti mediante l'utilizzazione dei sistemi di trasporto pubblico su ferro. Il collegamento pedonale tra l'attrezzatura e la stazione/fermata deve essere sicuro, ampio, adeguatamente pavimentato e coperto e/o ombreggiato. Per l'ombreggiatura è preferibile utilizzare adeguate essenze arboree e/o pergole, a garanzia di un elevato effetto evapotraspirante.

10. *CG - Congressuale*

L'infrastruttura è prevista, in conformità alla previsione del Prg della città di Siracusa, in corrispondenza dell'area ad Ovest dell'attuale stazione centrale e/o dello scalo Pantanelli. La sua realizzazione deve essere oggetto di un progetto di dettaglio finalizzato alla creazione di un polo di interesse di livello regionale che consenta lo sviluppo del turismo congressuale di alto livello. Il piano di dettaglio dovrà prevedere una progettazione di elevata qualità architettonica e paesaggistica con una dotazione di spazi verdi connessi con le aree della costa ed in particolare con le attrezzature della nautica da diporto.

11. *CS - Car Sharing*

L'infrastruttura consiste in un'area di parcheggio destinata ad accogliere le attività di autonoleggio tradizionale e noleggio breve (*car sharing*), di mezzi ad alimentazione tradizionale o elettrica (auto, motocicli o altre tipologie, ad es. *segway* o mezzi simili). Essa può assumere sia la forma di un'area dedicata a questa funzione che essere ospitata all'interno di un'area di parcheggio a raso o multipiano. Nel caso di attrezzatura dedicata a raso la pavimentazione deve essere di tipo permeabile e l'area deve essere adeguatamente alberata e/o coperta da tettoie dotate di pannelli fotovoltaici.

12. *PA – Parco Urbano*

Sono aree verdi che hanno origine in prossimità dei nodi del trasporto su ferro e che costituiscono elementi di connessione verso la rete ecologica provinciale. Essi sono sempre attraversati da percorsi pedonali e ciclabili. Rappresentano quindi elementi di connessione con la rete ecologica e punti di accesso al sistema della mobilità dolce.

Il progetto del parco dovrà tenere in adeguata considerazione tali caratteristiche, mantenendo una condizione di naturalità elevata. Esso dovrà essere preceduto da adeguati studi naturalistici al fine di garantire un corretto inserimento delle essenze vegetali. Le superfici pavimentate devono comunque essere realizzate con materiali permeabili e non devono superare il 10% della superficie complessiva del parco.

Capo III - Il sistema insediativo

Art. 32 - Aree degli insediamenti consolidati

1. Sono le aree interessate dagli insediamenti urbani di recente formazione, normate dagli strumenti urbanistici comunali. Nella pianificazione delle suddette aree gli strumenti urbanistici devono dare priorità agli interventi di riqualificazione e recupero delle parti degradate, alla realizzazione dei nuovi servizi e al completamento di quelli esistenti. Le previsioni dei piani devono porre particolare attenzione alla dotazione di verde urbano.

2. Nella pianificazione degli interventi di cui ai commi precedenti le amministrazioni comunali devono operare dando priorità a quelle azioni che consentano la riduzione dei rischi urbani e territoriali con particolare riferimento al rischio sismico ed ai rischi da conseguenze del cambiamento climatico applicando gli indirizzi di cui all'allegato 1 delle presenti norme.

3. Gli interventi relativi ad immobili e a strade di competenza della Provincia Regionale qualora ricadano all'interno dei perimetri di cui al presente articolo sono progettati secondo principi prevedendo l'inserimento o il recupero di aree a verde, privilegiando l'uso di essenze arboree e vegetali autoctone e garantendo sempre il più elevato possibile livello di permeabilità delle sistemazioni esterne.

Art. 33 - Riqualificazione degli insediamenti costieri

1. Il PTP individua le aree di riqualificazione degli insediamenti costieri di seconde case, per i quali è indispensabile delineare uno scenario di recupero e trasformazione, di concerto con le amministrazioni comunali.

2. Fatto salvo quanto previsto dal Piano Paesaggistico, gli strumenti urbanistici comunali normano l'attività urbanistica in tali aree secondo i principi indicati al par 4.3 – Azioni della Relazione Generale del Presente PTP. Essi vanno attuati anche mediante la redazione di piani particolareggiati di iniziativa pubblica o privata. Ai sensi dell'art. 2 delle presenti norme tali indicazioni hanno valore propositivo e di indirizzo ai fini delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali.

Art. 34 - Aree del consolidamento urbanistico

1. Sono aree caratterizzate da insediamenti urbani di recente formazione a bassa densità con elevata presenza di lotti ineditati e spazi agricoli interclusi di diversa estensione, un'inadeguata organizzazione degli spazi pubblici ed una diffusa carenza di qualità urbana.

2. Per tali aree è indispensabile delineare uno scenario di contenimento del consumo di suolo, con interventi di ristrutturazione urbanistica e completamento finalizzati al ridisegno e alla riqualificazione dell'assetto complessivo. In tali aree i piani urbanistici devono incentivare l'utilizzazione dei vuoti urbani esistenti e delle aree dismesse o

sotto-utilizzate, proporre un disegno dell'insediamento che configuri una maggiore compattezza del perimetro delle aree urbane e una ridefinizione del confine tra sistemi urbani e aree agricole al margine degli insediamenti esistenti.

3. I Comuni disciplinano tali aree, nell'ambito della stesura o della revisione dei PRG nel rispetto della disciplina paesaggistica vigente, finalizzando le trasformazioni alla riqualificazione urbanistica, ambientale e paesaggistica e configurando gli interventi di ristrutturazione urbanistica e di completamento come occasione per ridisegnarne e qualificarne l'assetto. A tali fini, le nuove edificazioni, ed in particolare quelle residenziali, devono essere previste all'interno di una strategia di consolidamento dell'impianto urbano e di incremento della dotazione di servizi ed attrezzature al fine di migliorare le condizioni complessive dell'esistente e di rafforzarne le relazioni con il contesto urbano. Tali previsioni devono evitare ulteriori consumi di suolo, puntando prioritariamente alla ricucitura del costruito e programmando eventuali nuove edificazioni in contiguità con l'edificato esistente.

4. La progettazione architettonica degli edifici e degli spazi esterni, in conformità con le strategie di cui all' allegato 1 delle presenti norme, deve essere informata al massimo risparmio energetico ed alla utilizzazione di fonti energetiche rinnovabili da perseguire attraverso sistemi passivi e attivi. Devono essere improntati a criteri di sostenibilità ambientale assicurando una sufficiente quantità di aree verdi e permeabili e incentivando l'utilizzo di materiali edilizi ecosostenibili.

5. Nelle previsioni degli interventi in tali aree, i PRG devono inoltre tendere alla riqualificazione e/o alla realizzazione di un adeguato sistema degli spazi pubblici e di percorsi pedonali e piste ciclabili come elementi strutturanti connessi con il sistema di mobilità dolce extraurbana previsto dal presente PTP.

Art. 35 - Attività commerciali e grandi strutture di vendita

1. Il PTP indirizza le scelte urbanistiche dei comuni affinché nei loro strumenti di piano assicurino un'equilibrata organizzazione del sistema della distribuzione commerciale promuovendo lo sviluppo dei centri commerciali naturali, come fattore di frequentazione e vivibilità dei centri storici, favorendo la pedonalizzazione e l'accessibilità degli stessi, la cura degli spazi pubblici e dei servizi ai clienti e gestori anche attraverso accordi di collaborazione pubblico - privato.

2. Per quanto attiene l'insediamento delle grandi strutture di vendita, come definite dalla L.R. 28/1999, devono essere privilegiate le parti del territorio già interessate da trasformazioni riusando insediamenti commerciali industriali e artigianali dismessi o altre aree degradate che richiedono interventi di bonifica e riqualificazione.

3. In conformità a quanto previsto dall'art. 2 comma 4 delle presenti norme la Provincia Regionale esprime i propri pareri nelle Conferenze di Servizio di cui all'art. 9 comma 3 della L.R. 28/1999, relativi all'autorizzazione delle grandi strutture di vendita attenendosi ai principi definiti nel presente articolo.

4. Sono in ogni caso da escludere dall'insediamento delle grandi strutture di vendita tutte le aree assoggettate a tutele nel Piano Paesaggistico vigente nonché quelle individuate dal presente Piano come "Aree a rilevante vocazione agricola" di cui all'art. 23 delle presenti norme.

5. I progetti delle grandi strutture di vendita devono conformarsi a criteri di compatibilità paesaggistica privilegiando le scelte morfologico – compositive che si caratterizzino per la cura dell'inserimento nel paesaggio, la presenza di verde di arredo, il mantenimento di elevate condizioni di permeabilità delle sistemazioni esterne,

anche in coerenza a quanto indicato all'allegato 1 "Strategie di mitigazione ed adattamento ai cambiamenti climatici globali".

6. La Provincia Regionale può predisporre uno studio di carattere scientifico mirato a definire in dettaglio la programmazione delle grandi strutture di vendita valutando le condizioni riferite ad un'area estesa anche alle province contermini che costituirà variante al presente PTP.

Capo IV - Risanamento dei siti industriali dismessi e aree della produzione industriale

Art. 36 - Grandi aree industriali

1. Comprendono le aree industriali degli agglomerati Asi, normate dal Piano di competenza del Consorzio, o di altre istituzioni che ne assumeranno le funzioni, e dal Piano Paesaggistico. I suddetti strumenti definiscono gli usi consentiti e le parti assoggettate a vincoli.

2. Nel caso in cui le attività industriali che in esse si svolgono dovessero essere oggetto di dismissione, il Piano Asi può prevederne destinazioni diverse, prediligendo, ove possibile, attività di tipo innovativo (industrie leggere o ad alta tecnologia, centri di ricerca, produzione di energia da fonti rinnovabili, incubatori di impresa o altri a questi assimilabili, aziende che operano nella filiera della bonifica dei siti inquinati). La pianificazione di tali usi dovrà tenere in considerazione le limitazioni che discendono dalla presenza degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante (RIR) di cui al Titolo III Capo V delle presenti norme.

3. La riorganizzazione delle attività produttive deve essere ispirata ai principi che governano le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) come definite ai sensi dell'articolo 26 del D.Lgs. 112/1998, secondo quanto meglio indicato all'art. 54 delle presenti norme. Sono quindi da privilegiare gli insediamenti di aziende che utilizzano materie seconde o che operano all'interno di filiere di produzione integrate con altre aziende locali.

Art. 37 - Aree della riqualificazione industriale

1. Sono le parti del territorio attualmente interessate da attività industriali di cui è auspicabile la dismissione al fine di ridurre l'impatto sul paesaggio e sull'ambiente dell'insediamento industriale. Sono normate dal Piano Asi e dal Piano Paesaggistico. I suddetti strumenti definiscono gli usi consentiti e le parti assoggettate a vincoli.

2. L'assetto territoriale e gli usi da consentire in tali aree, nel caso in cui le attività attualmente presenti dovessero cessare, dovranno essere oggetto di un pianificazione di dettaglio da parte delle istituzioni competenti. Tali piani devono tenere in adeguata considerazione gli aspetti paesaggistici e ambientali, e devono essere conformi alle indicazioni del Piano Paesaggistico.

3. L'assetto complessivo di queste aree deve essere definito in modo da integrarsi con le destinazioni delle aree adiacenti, sia quando queste siano destinate ad accogliere le attività produttive innovative di cui all'articolo precedente che nel caso in cui siano presenti gli stabilimenti RIR di cui al Titolo III Capo V delle presenti norme.

4. Possono essere consentiti usi turistici e ricreativi se tali aree ricadono al di fuori dei perimetri delle aree di osservazione degli stabilimenti RIR definite nelle tavole del presente PTP. L'assetto complessivo di tali aree deve garantire l'accessibilità alle aree

costiere e la ricostituzione, ove possibile, di spazi di pertinenza dei corsi d'acqua presenti prima dell'insediamento industriale. Tali spazi devono essere destinati a parco garantendone l'accessibilità, anche nel caso in cui rimangano di proprietà privata, prevedendo la realizzazione di piste ciclabili, ippovie e percorsi pedonali integrati con il sistema di mobilità dolce definiti nel presente PTP di cui al Titolo IV Capo IV delle presenti norme.

5. La progettazione di tali aree deve garantire una notevole copertura vegetale, la permeabilità dei suoli e la continuità ecologica e percettiva tra la costa e le aree retrostanti, riconnettendo le zone sottoposte a tutela archeologica ed ambientale attualmente presenti all'interno degli agglomerati industriali. La progettazione delle aree a verde deve tenere conto delle caratteristiche pedologiche dando priorità alle essenze arboree autoctone, consentendo ove possibile la coltivazione di specie vegetali destinate alla formazione di biomasse. La bonifica dei siti industriali inquinati presenti in tali zone deve essere condotta utilizzando, ove possibile, tecniche di biofitodepurazione.

Art. 38 - Riqualficazione e nuovi usi delle aree estrattive

1. Il PTP individua le aree di cava ove prevedere interventi di riqualficazione e individuazione di nuovi usi a seguito della cessazione delle attività estrattive. Tali usi includono:

- a. usi a carattere turistico e ricreativo, come "parchi di fruizione urbana" nel caso in cui i siti estrattivi si trovino in zone limitrofe ai centri urbani e produttivi, da connettere ad attività di recupero di materiali o ad attività artigianali (quali la creazione di laboratori per la lavorazione della pietra);
- b. usi speciali a carattere territoriale, come discariche per inerti o altro genere di rifiuti di pubblica provenienza, nel rispetto delle norme dei piani settoriali vigenti, previo adeguato coordinamento sovracomunale.

2. Gli interventi di restauro del paesaggio e di restauro ambientale integrale saranno finalizzati alla ricostituzione dell'identità ambientale e culturale dell'area, si baseranno sui principi dell'ingegneria naturalistica, e avranno particolare riguardo alla ricostituzione della vegetazione autoctona e/o dell'agricoltura tradizionale.

3. Per le aree ove siano ancora in essere le attività estrattive, devono essere realizzati interventi di mitigazione dell'impatto visivo delle attrezzature esistenti mediante rinaturazione e rimboschimento dei versanti esterni degli argini, rimodellazione delle aree adiacenti, costituzione di schermature alberate.

Art. 39 – Interventi per la razionalizzazione delle risorse energetiche e per la difesa dagli inquinamenti antropici

1. Nella more della definizione della programmazione energetica provinciale, in attuazione del disposto dell'art. 31 del D.Lgs. 112/98, le scelte e le politiche energetiche nel territorio provinciale, nel rispetto del Piano Energetico Regionale, sono ispirate a criteri di sostenibilità territoriale e ambientale e comprendono azioni dirette e indirette mirate a favorire il risparmio energetico e l'uso di fonti alternative, come meglio specificato nei commi successivi. La localizzazione degli impianti con potenza superiore ad 1 MW deve in ogni caso tenere in adeguata considerazione l'assetto della produzione e del consumo relativo ad un territorio di scala provinciale o sub provinciale.

2. Le indicazioni di cui al presente articolo sono vincolanti per tutti gli interventi che riguardano il patrimonio immobiliare di proprietà della Provincia Regionale.
3. Le amministrazioni comunali, nel rispetto di quanto previsto dal Piano Paesaggistico, adeguano i loro strumenti urbanistici ed in particolare i regolamenti edilizi comunali e le norme tecniche di attuazione al fine di normare ed agevolare le azioni finalizzate al risparmio energetico e di indicare le localizzazioni preferenziali per gli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, privilegiando la realizzazione di impianti minieolici e minifotovoltaici all'interno delle zone urbane. con potenze installate corrispondenti ad utenze di tipo domestico mono o plurifamiliare.
4. Le indicazioni con valore prescrittivo per le proprietà della Provincia e con valore propositivo e di indirizzo ai fini delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali sono quelle contenute nella Relazione Generale del presente PTP al par. 4.5 – azioni.
5. Gli eventuali impianti fotovoltaici fissi al di fuori dei centri abitati, assentibili con le limitazioni di cui al Piano Paesaggistico ed agli artt. 23 e 24 delle presenti norme, devono essere improntati alla massima semplicità costruttiva, privilegiando strutture di sostegno dei pannelli in acciaio zincato costituite da semplici palificazioni infisse nel terreno su cui attestare gli elementi di fissaggio. Sono comunque vietate le soluzioni invasive quali, ad esempio, le opere di fondazione in conglomerato cementizio o altre tipologie di impianto che determinano mutamenti del terreno compromettendone le caratteristiche morfo-pedologiche e non consentano un'agevole manutenzione dei fondi stessi e la rimessa in pristino dei luoghi successiva alla dismissione dell'impianto.
6. Gli impianti eolici, realizzabili al di fuori delle aree escluse indicate nel Piano Paesaggistico e localizzati nel rispetto dei criteri di cui alle Linee Guida a suo tempo approvate, devono privilegiare soluzioni progettuali che prevedano elevate potenze al palo al fine di limitare il numero complessivo dei generatori. La distanza minima tra due campi eolici non può essere inferiore al doppio della circonferenza che racchiude il campo eolico. Tutti i progetti di impianti di potenza superiore ad un MW devono comprendere adeguate misure di compensazione ambientale da realizzare anche al di fuori del perimetro dell'impianto.

Capo V – Mitigazione del rischio industriale

Art. 40 – Realizzazione dei cancelli stradali a carico delle aziende e previsione di un posto medico avanzato

1. Le Aziende a Rischio di Incidente Rilevante ex D.Lgs. 334/1999, artt. 6 e 8, hanno l'onere della realizzazione di cancelli stradali, realizzati in coincidenza dei cancelli individuati nei pressi delle strade statali, provinciali e comunali intersecanti o nelle immediate vicinanze alla zona industriale di cui al Piano di Emergenza Esterna dalla Prefettura di Siracusa.
2. Tali cancelli, da realizzare nel rispetto delle norme vigenti sulla sicurezza stradale devono comprendere un adeguato portale in acciaio ed un apparato luci di segnalazione e di tabelloni elettronici a led, allo scopo di avvisare la popolazione in caso di incidente industriale, attivabili dalla centrale operativa della protezione civile.
3. I comuni, nella redazione/revisione del Piano Regolatore Generale, valuteranno l'opportunità, d'accordo con la Provincia Regionale, di destinare un'adeguata area a Posto Medico Avanzato da attrezzare in eventi di emergenza.

4. Nuovi stabilimenti potranno sorgere utilizzando i sedimi dismessi e, comunque, al fine di evitare effetti domino, dovranno farsi carico dell'adeguamento delle strutture contermini per una distanza dal proprio confine pari al doppio del diametro dell'area di danno.

Art. 41 - Obbligo del gestore di fornire informazioni

1. I gestori degli stabilimenti soggetti agli obblighi di cui all'articolo 6 ed all'articolo 8 del D.Lgs. 334/99 e s.m.i. trasmettono al comune le informazioni di cui al punto 7.1 - "Informazioni fornite dal gestore" dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001.
2. Nel caso di stabilimenti che vengano a ricadere nell'ambito di applicazione dell'articolo 6 del D.Lgs. 334/99 e s.m.i., le informazioni di cui al primo comma sono trasmesse al comune contestualmente alla richiesta dei titoli abilitativi edilizi, o in ogni caso prima di procedere alla realizzazione delle modifiche, anche nel caso in cui le aree di danno individuate non superino i confini dello stabilimento.

Art. 42 - Obbligo dei comuni di predisporre il RIR

1. Ai sensi dell'articolo 4 del D.M. 9 maggio 2001, gli strumenti urbanistici dei comuni sul cui territorio è presente o è prevista la localizzazione di uno stabilimento soggetto agli obblighi di cui agli articoli 6 o 8 del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i., devono comprendere l'Elaborato tecnico denominato "Rischi di Incidenti rilevanti" – RIR, relativo al controllo dell'urbanizzazione. Il RIR deve contenere la valutazione della compatibilità territoriale ed ambientale dello stabilimento.
2. Il suddetto elaborato tecnico deve essere trasmesso obbligatoriamente alla Provincia ed ai comuni adiacenti che sono interessati, anche marginalmente, da ricadute ambientali e territoriali, perché possano a loro volta adottare le misure ritenute opportune al fine di rendere minimi gli effetti nel caso di incidente ed attivare, se del caso, le procedure di adeguamento degli strumenti urbanistici di loro competenza.
3. All'obbligo della predisposizione dell'elaborato "RIR" come documento facente parte integrante e sostanziale dello strumento urbanistico sono tenuti anche i comuni sui quali ricadono, sia pure parzialmente, le "aree di danno" individuate ai sensi del punto 6.2 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001, anche se relative a stabilimenti ubicati in comuni contermini.
4. Il comune trasmette altresì alla Provincia gli esiti delle valutazioni di compatibilità territoriale ed ambientale che hanno condotto all'esclusione della presenza o della localizzazione di nuovi stabilimenti e perciò non facenti parte di un RIR.

Art. 43 - Aree di danno

1. Si intende per area di danno l'area all'interno della quale gli effetti fisici derivati dagli scenari incidentali ipotizzabili possono determinare danni a persone che vanno dalla "elevata letalità" alle "lesioni reversibili" o danni a strutture, sulla base del superamento dei valori di soglia espressi nella Tabella 2 del punto 6.2 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001, di seguito riportata.

<i>Scenario incidentale</i>	<i>Elevata letalità</i>	<i>Inizio letalità</i>	<i>Lesioni irreversibili</i>	<i>Lesioni reversibili</i>	<i>Danni a strutture/ Effetti domino</i>
<i>Incendio (radiazione termica)</i>	12,5 kW/mq	7 kW/mq	5 kW/mq	3 kW/mq	12,5 kW/mq

<i>stazionaria)</i>					
<i>BLEVE/Fireball (radiazione termica variabile)</i>	Raggio Fireball	350 kJ/mq	200 kJ/mq	125 kJ/mq	200-800 m
<i>Flash-fire (radiazione termica istantanea)</i>	LFL	0,5 LFL			
<i>VCE (sovrapressione di picco)</i>	0,3 bar (0,6 spazi aperti)	0,14 bar	0,07 bar	0,03 bar	0,3 bar
<i>Rilascio tossico (dose assorbita)</i>	LC50 (30min,hmn)		IDLH		

2. La determinazione delle aree di danno deve essere eseguita dal gestore dello stabilimento, considerando le specificità della propria situazione, secondo quanto indicato al punto 6.2.2 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001.

Art. 44 - Compatibilità territoriale

1 - Definizione delle aree di osservazione

1. Si definisce area di osservazione l'area sulla quale il presente Piano prescrive di effettuare specifica "valutazione di compatibilità territoriale", come meglio specificato agli art. 44 e 45 delle presenti norme.

2. L'area di osservazione si intende estesa alle infrastrutture della mobilità indicate nelle tavole RIR-2 (Aree di osservazione ed elementi territoriali e ambientali vulnerabili) e RIR-4 (Aree di osservazione ed elementi territoriali e ambientali vulnerabili distinti per stabilimento) o individuate secondo i criteri di cui all'art. 46 delle presenti norme. Per i soli nuovi stabilimenti, l'area di osservazione si intende altresì estesa alle reti tecnologiche vulnerabili.

2 - Individuazione dell'area di osservazione relativa agli stabilimenti esistenti

1. Il presente Piano alla tavola RIR-1 elenca gli stabilimenti già classificati a pericolo di incidente rilevante ex artt. 6 o 8 del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i. e per ciascuno di essi individua alle tavole da RIR-2 a RIR-5 l'area di osservazione rispetto alla quale effettuare specifica valutazione di compatibilità territoriale e ambientale.

3 - Individuazione dell'area di osservazione relativa a nuovi stabilimenti

1. Per i nuovi stabilimenti l'area di osservazione deve essere individuata sulla base dei seguenti criteri:

- per gli stabilimenti a pericolo di eventi incidentali di tipo energetico (quali incendio ed esplosione, i cui effetti sono principalmente di tipo fisico e limitati dalla quantità di sostanza coinvolta), l'area di osservazione deve avere un'ampiezza, misurata dal centro di pericolo, pari ad almeno tre volte il raggio dell'area di danno con effetti irreversibili di cui alla Tabella 2 del D.M. 9 maggio 2001;
- per gli stabilimenti a pericolo di eventi incidentali di tipo tossico, poiché il rilascio tossico è un fenomeno influenzato dalle condizioni meteorologiche e quindi suscettibile di maggiori variazioni, l'area di osservazione deve avere un'ampiezza, misurata dal centro di pericolo, pari ad almeno tre volte il raggio

dell'area di danno con effetti irreversibili di cui alla Tabella 2 del D.M. 9 maggio 2001 e, comunque, non inferiore a 500 metri;

- in ogni caso, la perimetrazione dell'area di osservazione dovrà estendersi fino a comprendere eventuali elementi territoriali vulnerabili o criticità situati a margine, evitando discontinuità tra aree omogenee contigue, nonché degli elementi lineari e puntuali di cui all'art. 46 delle presenti norme.

2. L'amministrazione provinciale procederà alla redazione di apposita Variante al presente Piano finalizzata a considerare la diversa situazione determinata dalla presenza di nuovi stabilimenti.

3. Il comune, verificato che vengano compresi nell'area di osservazione tutti gli elementi territoriali vulnerabili o criticità situati a margine, adotta la relativa perimetrazione. Analogamente si procede nei casi di modifica previsti dall'articolo 10 del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i. che richiedono il nulla osta di fattibilità descritto all'articolo 9 del decreto medesimo.

Art. 45 - Valutazione di compatibilità territoriale nel caso di stabilimenti esistenti

1. I comuni devono garantire le migliori condizioni di coesistenza tra gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante esistenti e gli elementi territoriali vulnerabili.

2. A tal fine i comuni, nel predisporre e/o modificare il RIR, devono:

- a. sovrapporre all'involuppo delle aree di danno fornito dal gestore la categorizzazione delle tipologie di insediamento esistenti o previste da PRG e definite secondo i termini di vulnerabilità di cui alla Tabella 1 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001. Ciò al fine della verifica della compatibilità territoriale dello stabilimento con gli usi esistenti e previsti, secondo quanto disposto dall'Allegato al D.M. 9 maggio 2001;
- b. verificare che la perimetrazione delle aree di osservazione individuate nelle tavole RIR-2 e RIR-4 del presente Piano si estenda fino a comprendere anche gli eventuali elementi territoriali vulnerabili o le criticità situate a margine e, a tal fine se opportuno, procedere alla modifica con comunicazione motivata alla Provincia;
- c. escludere, tenuto conto della categoria di pericolo dello stabilimento, la nuova localizzazione degli elementi territoriali vulnerabili appartenenti alle categorie A e B della Tabella 1 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001 riportata a conclusione del presente articolo, all'interno delle aree circostanti gli stabilimenti industriali come di seguito definite:
 - per gli stabilimenti a pericolo di eventi incidentali energetici (incendio, esplosione...):
 - entro un'area di 100 metri misurata dal limite dell'area di danno individuata dagli stabilimenti;
 - entro un'area di raggio pari a 100 metri misurati dai confini dello stabilimento qualora maggiormente cautelativa;
 - per gli stabilimenti a pericolo di eventi incidentali di tipo tossico:
 - entro un'area di 200 metri misurata dal limite dell'area di danno individuata dagli stabilimenti;
 - entro un'area di raggio pari a 200 metri misurati dai confini dello stabilimento qualora maggiormente cautelativa;
- d. individuare e valutare la compatibilità, all'interno delle aree di osservazione, delle "categorie territoriali" presenti o in previsione da PRGC di seguito elencate:

- zone a destinazione prevalentemente residenziale con indice fondiario maggiore o uguale a 4,5 mc/mq;
 - luoghi con concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità (oltre 25 posti letto o 100 persone): ospedali, case di cura, case di riposo, asili, scuole inferiori...;
 - luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto (oltre 300 persone): mercati stabili o altre destinazioni commerciali;
 - luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso (oltre 500 persone): centri commerciali, terziari, direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università...;
 - luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio (oltre 500 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 se al chiuso): luoghi di spettacolo destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose;
 - stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (con movimento passeggeri superiore a 1000 persone/giorno);
 - ulteriori elementi ritenuti vulnerabili a scala locale, individuati dai comuni sulla base dei criteri generali definiti al punto 6.1.1, comma 3 dell'Allegato al D.M. 9/5/2001.
- e. tradurre le soglie espresse in termini di "quantità" di persone di cui al punto 4 precedente, in valori massimi consentiti dei parametri urbanistici ed edilizi nelle singole zone di PRG ricadenti all'interno dell'area di osservazione;
- f. valutare la compatibilità territoriale rispetto al sistema delle infrastrutture della mobilità secondo quanto disposto al successivo art. x - "Vulnerabilità delle infrastrutture della mobilità, delle reti tecnologiche e dei beni di carattere storico architettonico";
- g. adeguare lo strumento urbanistico con opportune e specifiche prescrizioni normative e cartografiche riguardanti l'intera estensione delle aree di osservazione, prevedendo in esse preferenzialmente l'esclusione di tutte le attività di cui alle categorie A e B della Tabella 1 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001, nonché proporre per tali aree soluzioni progettuali o strutturali che garantiscano la compatibile coesistenza tra lo stabilimento e gli altri insediamenti esistenti o previsti, in modo da tenere conto degli effetti indotti dalla percezione dell'evento, dal riflesso sulla circolazione viaria e dall'attivazione delle procedure di emergenza.
- Eventuali deroghe all'esclusione delle attività di cui alle categorie A e B devono essere opportunamente motivate con studi scientifici.

CATEGORIA A
1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia superiore a $4,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
2. Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità - ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (oltre 25 posti letto o 100 persone presenti).
3. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto - ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (oltre 500 persone presenti).
CATEGORIA B
1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra $4,5$ e $1,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
2. Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità - ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (fino a 25 posti letto o 100 persone presenti).
3. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto - ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (fino a 500 persone presenti).
4. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (oltre 500 persone presenti).
5. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio - ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (oltre 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 al chiuso).
6. Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri superiore a 1000 persone/giorno).

Art. 46 - Valutazione di compatibilità territoriale per i nuovi stabilimenti

1. Il comune ammette la localizzazione o la presenza di nuovi stabilimenti, solo previa verifica della compatibilità territoriale rispetto agli usi esistenti e agli elementi territoriali vulnerabili.
2. A tal fine il gestore, all'atto della richiesta del titolo abilitativo comunque denominato:
 - a. fornisce al comune una preliminare valutazione di compatibilità territoriale redatta sulla base dei criteri del precedente articolo, punti 1, 4 e 6 relativa all'area di osservazione individuata;
 - b. trasmette inoltre al comune le informazioni di cui al punto 7 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001.
3. Il comune, valutata la proposta, ammette eventualmente sulla base della suddetta valutazione di compatibilità la presenza o la localizzazione del nuovo stabilimento.
4. In ogni caso il comune, fermi restando i criteri definiti dall'Allegato al D.M. 9 maggio 2001 in merito alla compatibilità nelle aree di danno, deve sempre escludere la localizzazione e la presenza dei nuovi stabilimenti, qualora siano presenti elementi territoriali vulnerabili di categoria A e B come definiti dalla Tabella 1 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001 precedentemente riportata, all'interno delle aree circostanti gli stabilimenti industriali come di seguito definite:
 - per gli stabilimenti a pericolo di eventi incidentali energetici (incendio, esplosione...):
 - entro un'area di 100 metri misurata dal limite dell'area di danno individuata dagli stabilimenti;
 - entro un'area di raggio pari a 100 metri misurati dai confini dello stabilimento qualora maggiormente cautelativa;
 - per gli stabilimenti a pericolo di eventi incidentali di tipo tossico:
 - entro un'area di 200 metri misurata dal limite dell'area di danno individuata dagli stabilimenti;
 - entro un'area di raggio pari a 200 metri misurati dai confini dello stabilimento qualora maggiormente cautelativa.

5. Il rilascio del titolo abilitativo o l'approvazione dello strumento urbanistico esecutivo, se previsto, deve essere corredato da uno specifico documento, che entra a far parte del Piano, contenente le disposizioni di sicurezza che lo stabilimento e gli insediamenti ad esso adiacenti devono garantire e rispettare per una maggiore protezione degli individui in caso di incidente.

6. La scelta localizzativa degli stabilimenti deve di norma privilegiare, se individuate dallo strumento urbanistico, le aree ecologicamente attrezzate ai sensi dell'articolo 26 del D.Lgs. 112/1998, per il loro specifico equipaggiamento di dispositivi di sicurezza, prevenzione e controlli di qualità.

7. I disposti del presente articolo si applicano anche nei casi di modifiche di uno stabilimento previste dall'articolo 10 del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i., che richiedono il "nulla osta di fattibilità" di cui all'articolo 9 del Decreto medesimo.

Art. 47 - Vulnerabilità delle infrastrutture della mobilità, delle reti tecnologiche e dei beni di carattere storico-architettonico

1. Il comune valuta gli effetti di danno sulla rete viaria, nelle diverse direzioni, sino al limite delle aree di osservazione. Tali valutazioni dovranno anche tenere conto degli aspetti relativi al trasporto di merci pericolose in coesistenza o in commistione con altro traffico pesante o leggero insistente sul medesimo sistema viario anche per effetto della presenza di aree industriali o commerciali. In tal senso, l'ambito di analisi va esteso sino a considerare la presenza sul territorio di centri di attrazione/agggregazione esistenti o previsti che possono indurre importanti flussi di traffico sulla viabilità fruita dallo stabilimento. L'analisi dovrà tenere conto anche delle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione dell'emergenza.

2. Il comune deve adeguare lo strumento urbanistico, tenendo conto degli elementi della rete e dei nodi di possibile criticità, con soluzioni progettuali o strutturali che garantiscono la compatibile coesistenza tra lo stabilimento e gli altri insediamenti esistenti o previsti. Allo stesso modo deve tradurre in specifiche previsioni urbanistiche, ove richiesto dal caso, le esigenze manifestate nei Piani di Emergenza Esterna di cui all'articolo 20 del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i. e valutare le eventuali azioni di soccorso da inserire negli strumenti comunali di pianificazione dell'emergenza.

3. Per i nuovi stabilimenti, con riferimento alle reti tecnologiche e agli elementi di carattere storico e culturale valgono analoghe considerazioni di valutazione della compatibilità di coesistenza, tenuto presente che eventi di natura energetica (incendio di pozza, BLEVE, fireball, flash fire, UVCE) possono arrecare danni gravi alle strutture secondo i valori e le distanze definite in applicazione della Tabella 2, ultima colonna, dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001 ("Danni alle strutture/Effetti domino").

Art. 48 - Obbligo di condivisione delle informazioni di carattere territoriale

1. Nei casi in cui l'area di osservazione ricada su porzioni di territorio appartenenti a più comuni, ciascun soggetto interessato dovrà mettere a disposizione tutti gli elementi di conoscenza necessari per la valutazione della vulnerabilità territoriale, cosicché possano essere adottate le misure ritenute opportune al fine di minimizzare gli effetti nel caso di incidente e affinché i comuni ne possano tenere conto nella predisposizione delle proprie varianti urbanistiche.

Art. 49 - Compatibilità ambientale: "Zone ad elevata vulnerabilità ambientale"

1. Il presente Piano definisce zone ad elevata vulnerabilità ambientale le aree caratterizzate dalla presenza dei seguenti fattori ambientali e paesaggistici limitanti:

- a. Aree naturali protette (nazionali, regionali, provinciali) istituite o in previsione;
- b. Siti Natura 2000 ex Direttiva 92/43/CEE "Habitat";
- c. Aree vincolate ex L. 1497/1939;
- d. Beni monumentali ex L. 1089/1939;
- e. Aree di interesse paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142 c. 1 lett. a, vincolo paesaggistico di costa, lett. b, fascia di 300 m intorno ai laghi, lett. c, vincolo paesaggistico di fiume e lett. m, zone di interesse archeologico;
- f. Ulteriori aree tutelate dal piano Paesaggistico;
- g. Siti Unesco;
- h. I seguenti Usi del Suolo definiti dal presente Piano:
 - Terreni boscati;
 - Ambienti seminaturali;
 - Corpi idrici;
 - Territori agricoli interni alle aree di osservazione degli stabilimenti industriali a rischio di incidente rilevante, così come definite nell'articolo 43, punti 2 e 3;
- i. Aree soggette a rischio naturale:
 - Aree con Pericolosità sismica di categoria 3 (0,291601 - 0,340200: Pericolosità sismica di riferimento per il territorio provinciale 84 percentile, espressa in termini di accelerazione max al suolo con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni - Ordinanza PCM 3519 del 28 aprile 2006, Allegato 1b).
 - Siti di attenzione soggetti a Pericolosità idraulica (Regione Siciliana - Piano di Assetto Idrogeologico approvato dall'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente nel 2004);
 - Aree a Rischio di rottura diga (Regione Siciliana - Piano di Assetto Idrogeologico);
 - Aree a Rischio geomorfologico (Regione Siciliana - Piano di Assetto Idrogeologico).

Art. 50 - Valutazione di compatibilità ambientale degli stabilimenti esistenti

1. Il comune, nel predisporre e/o modificare il RIR, relativamente agli stabilimenti esistenti:
 - a. Acquisisce le informazioni o le valutazioni di cui al punto 7 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001 ("Informazioni relative al controllo dell'urbanizzazione");
 - b. Verifica eventuali condizioni di criticità ambientale e paesaggistica con riferimento agli elementi di vulnerabilità ambientale e naturale di cui al precedente articolo;
 - c. Invita il gestore a documentare il rispetto delle condizioni indicate. Il gestore trasmette la predetta documentazione entro 90 giorni dalla richiesta del comune;
 - d. Chiede al gestore di adottare le necessarie misure di prevenzione;
 - e. Se necessario rivede le previsioni urbanistiche di carattere generale o puntuale e assume misure di tutela volte a rendere minimi gli effetti di eventi incidentali;
 - f. Inserisce gli esiti delle valutazioni come parte integrante della documentazione del RIR.
2. Per le attività relative al presente articolo, come previsto dal D.M. 9 maggio 2001, il comune può chiedere un parere consultivo all'autorità competente di cui all'art. 21 del D.Lgs. 334/99 ("Procedura per la valutazione del rapporto di sicurezza").

Art. 51 - Valutazione di compatibilità ambientale di nuovi stabilimenti

1. Nelle zone ad elevata vulnerabilità ambientale di cui all'articolo 48 delle presenti norme, è fatto divieto di ammettere o localizzare nuovi stabilimenti di cui agli articoli 6 o 8 del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i..

Art. 52 - Obbligo di condivisione delle informazioni di carattere ambientale

1. Nei casi in cui gli “elementi di vulnerabilità ambientale” interessino territori appartenenti a più comuni, ciascun soggetto coinvolto dovrà mettere a disposizione tutti gli elementi di conoscenza necessari per la valutazione della vulnerabilità ambientale, cosicché ognuno possa adottare le misure opportune al fine di minimizzare gli effetti in caso di incidente, e affinché i comuni ne possano tenere conto nella predisposizione delle proprie varianti urbanistiche.

Art. 53 - Criticità territoriali ed ambientali rappresentate dagli stabilimenti esistenti

1. Se il comune verifica condizioni di criticità ambientale e/o territoriale derivanti dalla presenza di uno stabilimento già esistente, in prima istanza invita il gestore a proporre ai sensi dell'articolo 14, comma 6, del D.Lgs. 334/99 e s.m.i., le misure che possono essere adottate per contenere ulteriormente i rischi per le persone e per l'ambiente.

2. Ove gli interventi proposti non siano in grado, a parere dell'autorità competente di cui all'art. 21 del D.Lgs. 334/99 e s.m.i., di ridurre concretamente la condizione di incompatibilità in essere o non sia ragionevolmente prevedibile una riduzione del rischio senza pregiudizio per la stessa attività, il comune può valutare l'ipotesi di rilocalizzazione dello stabilimento a rischio di incidente rilevante, attivando strumenti e percorsi concertativi tesi a contemperare i diversi interessi, compreso il Programma integrato di cui all'articolo seguente.

Art. 54 - Programmi integrati di intervento e strumenti di concertazione

1. Per affrontare situazioni di elevata complessità, ovvero nei casi di cui al precedente articolo, la Provincia o il comune promuovono l'attivazione di Programmi integrati di intervento, o di strumenti equivalenti, ai sensi del punto 4 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001 (“Programmi integrati”), da attivare d'intesa con gli Enti ed i soggetti interessati, per definire un insieme coordinato di interventi al fine di conseguire migliori livelli di sicurezza.

2. Altre forme di concertazione sono altresì adottate per promuovere la soluzione congiunta di problematiche che coinvolgono più comuni.

Art. 55 - Previsione di aree produttive ecologicamente attrezzate

1. Ai fini di promuovere la prevenzione del rischio industriale nel territorio attraverso la trasformazione degli ambiti specializzati per attività produttive, i comuni devono privilegiare la costituzione, ai sensi dell'articolo 26 del D.Lgs. 112/1998, di aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA), definendo una normativa in cui saranno indicati gli obiettivi prestazionali da conseguire in riferimento alla salubrità dei luoghi di lavoro, alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del terreno, allo smaltimento e recupero dei rifiuti, al trattamento delle acque reflue, al contenimento del consumo dell'energia, all'equipaggiamento di dispositivi di sicurezza e prevenzione, ai controlli di qualità, alla prevenzione e gestione dei rischi di incidenti rilevanti e alla adeguata accessibilità di persone e merci.

2. Le APEA devono essere caratterizzate da forme di gestione, infrastrutture, sistemi tecnologici e servizi comuni tali da rendere minimi le interferenze con l'ambiente ed il paesaggio. Tali aree devono rispondere a precisi requisiti urbanistici, territoriali, edilizi ed ambientali di qualità, tra i quali la presenza di un soggetto unico gestore dell'area, delle infrastrutture e dei servizi comuni in esse presenti.
3. La gestione di tali aree deve essere improntata ai seguenti criteri:
 - agevolare le piccole e medie imprese a raggiungere un miglioramento delle proprie prestazioni ambientali, attraverso la dotazione di infrastrutture e di servizi comuni di qualità elevata che non sarebbero in grado di possedere e gestire singolarmente;
 - consentire il controllo e la riduzione degli impatti cumulativi, generati dall'insieme delle piccole e medie imprese;
 - consentire alle autorità competenti un più agevole controllo degli impatti ambientali;
 - facilitare dal punto di vista tecnico ed economico la certificazione ambientale delle singole imprese, attraverso la gestione ambientale dell'area produttiva;
 - agevolare o esonerare le imprese nell'ottenimento delle autorizzazioni ambientali sia in sede di rilascio che di rinnovo;
 - semplificare le procedure di costituzione e insediamento delle imprese nell'area produttiva;
 - applicare i principi di precauzione, prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
 - coinvolgere le imprese nel processo di miglioramento continuo delle prestazioni ambientali dell'area produttiva ed in un percorso di responsabilità ambientale.

Capo VI – Sistema di gestione dei rifiuti

Art. 56 - Gestione rifiuti solidi urbani

1. La gestione dei rifiuti deve essere svolta assicurando un'elevata protezione dell'ambiente e controlli efficaci, perseguendo le seguenti finalità generali, in coerenza con le direttive comunitarie, nazionali e regionali:
 - a. riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti;
 - b. riutilizzo e valorizzazione dei rifiuti anche attraverso l'incremento della raccolta differenziata;
 - c. individuazione e realizzazione di un sistema di gestione dei rifiuti che dia priorità al reimpiego, al riciclaggio ed ad altre forme di recupero di materia e del contenuto energetico degli stessi;
 - d. smaltimento, in condizioni di sicurezza, dei soli rifiuti che non hanno altra possibilità di recupero o trattamento.
2. Il PTP recepisce le indicazioni del Piano Regionale dei Rifiuti in relazione a tutte le scelte localizzative di impianti per il trattamento e la gestione degli stessi.
3. Nel rispetto delle indicazioni discendenti da piani e programmi nazionali e regionali la Provincia regionale collabora attivamente con le amministrazioni comunali e alla definizione delle scelte localizzative degli impianti per la gestione ed il trattamento dei rifiuti, anche mettendo a disposizione i dati del Sistema Informativo Territoriale del PTP.
4. La provincia Regionale esercita attraverso i propri organi di vigilanza il controllo del territorio al fine di evitare la formazione di accumuli e discariche non autorizzate anche attraverso l'utilizzazione di strumenti di telerilevamento e il costante aggiornamento delle cartografie.

Art. 57 - Impianti di depurazione

1. Il PTP recepisce le previsioni del Piano d'Ambito dell'Ato idrico n. 8 (SAI 8) relative ai depuratori e agli interventi per:

- nuovi depuratori (Villasmundo, Portopalo);
- adeguamento / ristrutturazione depuratori esistenti (Rosolini, Noto – Testa dell'acqua, Ferla, Palazzolo, Canicattini).

2. Le nuove opere da realizzare, incluse nel Piano d'Ambito, saranno tali da coprire la carenza attuale del servizio di depurazione. Sono stati pertanto considerati quali nuove opere i depuratori a servizio di tutti i centri e nuclei dotati di fognature dinamiche in esercizio privi di impianto di trattamento; è inoltre previsto l'adeguamento degli impianti rispetto a quanto previsto dal D.Lgs 152/99.

3. Nella realizzazione dei nuovi depuratori vigono le distanze e le fasce di rispetto di cui alle normative richiamate all'art. 7 delle presenti norme.

Titolo IV – Le infrastrutture della mobilità e dei trasporti

Capo I – Rete Stradale

Art. 58 - Classificazione della rete della viabilità

1. La viabilità individuata dal PTP si articola, come specificato nelle tabelle seguenti, in relazione all'uso ed alla tipologia dei collegamenti svolti, come indicato dall'art. 2 del Codice della Strada (D.L. 30/04/1992 n. 285 e successivo aggiornamento L. 29/07/2010 n. 0120) in:

- rete primaria caratterizzata da un movimento di transito e da una funzione di collegamento a scala regionale;
- rete principale caratterizzata da un movimento di scorrimento e di distribuzione ed una funzione di collegamento a scala interprovinciale;
- rete secondaria caratterizzata da un movimento di penetrazione e di accesso e da una funzione di collegamento a scala intercomunale.

RETE PRIMARIA	
Autostrada Catania - Siracusa	Riguarda il tratto di strada che va dall'interconnessione con la Tangenziale Ovest di Catania allo svincolo di Augusta. Allo stato priva di denominazione in quanto non assegnata dal Ministero. Ai sensi del D.M. 5/11/2001, è classificata come Autostrada Extraurbana di tipo A.
SS 114 Orientale Sicula	(Intero tracciato: Messina – Siracusa) Strada statale che nel tratto da Augusta a Siracusa assume caratteristiche di Autostrada Extraurbana di tipo A.
Autostrada A 18	(Intero tracciato: Messina – Gela) Autostrada Siracusa - Gela, in esercizio fino a Rosolini. Ai sensi del D.M. 5/11/2001, è classificata come Autostrada Extraurbana di tipo A.
SS 115	(Intero tracciato: Siracusa – Trapani) Tratto da Rosolini in direzione Ragusa

RETE PRINCIPALE	
SS 193	Collega il centro megarase con lo svincolo della SS 114 di Augusta.
SS 194	(Intero tracciato: Catania – Pozzallo) Strada che va da Lentini in direzione di Vizzini
SS 194 Variante	(Intero tracciato: Lentini – Agnone) Tronco stradale che va da Lentini all'innesto sull'autostrada Catania Siracusa
SS 124	(Intero tracciato: Siracusa – Bivio Gigliotto) In territorio provinciale tratti: Siracusa – Sv. Aut. SS 114 e intersezione con SS 287 – SP 23 nei pressi di Palazzolo Acreide
SS 287	(Intero tracciato: Noto – Palazzolo Acreide) Tronco SS 124 – incrocio SP 14
SS 115	(Intero tracciato Siracusa -Trapani) Tratto in prossimità dello svincolo autostradale di Cassibile

RETE PRINCIPALE	
SV Melilli	Strada dallo svincolo autostradale Melilli all'incrocio con la SP 114
SV Priolo Gargallo	Strada dallo svincolo autostradale Priolo Gargallo all'incrocio con la SP 95
SP 55	Tratto dallo svincolo autostradale Siracusa Nord all'incrocio con la SP 114
SP 114	Tratto dall'incrocio con la SP 55 all'inizio della periferia Nord di Siracusa
SV Avola	Strada di collegamento dello svincolo autostradale di Avola con la SS 115
SP 23	Strada provinciale che collega Palazzolo Acreide con Giarratana in territorio ragusano.
SP 14	Strada provinciale che collega il capoluogo con l'incrocio con la SS 287 in direzione di Palazzolo Acreide.
SP 59	(Intero tracciato Avola – Calabernardo – Noto) Strada provinciale che collega la città di Noto con lo svincolo autostradale della A 18

RETE SECONDARIA	
SP 16	Strada provinciale che collega la SS 194, in prossimità di Lentini, con la SS 385
SP 69	Tratto dalla SS 385 alla SP 56/II
SP 56/II	Tratto dalla SP 69/II alla SP 74
SP 74/II	Tratto dalla SP 56/II alla SS 417
SP 114	Tronco stradale che va dall'intersezione con la SS 193 fino all'incrocio con la SP 55
SP 95	La strada di collegamento Priolo Lentini attraverso i comuni di Melilli, Villasmundo e Carlentini.
SP 9	Strada di collegamento Sortino Carlentini
SP 32	Strada che collega Francofonte con la provinciale 29
SP 96	Tronco stradale che va dall'intersezione con la provinciale 95 e l'intersezione con la provinciale 114 nella zona di Melilli
SP 29	Tronco stradale che va da Sortino all'intersezione con la provinciale 10
SP 10	Strada che collega Buccheri e Cassaro
SP 30	Strada che collega Sortino con Melilli
SP 76	Strada che va dalla SP 25 alla SP 30 nella zona di Melilli
SP 7	Strada che va da Cassaro all'intersezione con la SS 124
SP 45	Strada che va dall'intersezione con la SS 124 alla provinciale 29 attraverso Cassaro e Ferla
SP 46	Tronco stradale che va dall'intersezione con la SP 25 all'intersezione con la SP 77 114 in zona Siracusa

RETE SECONDARIA	
SP 25	Tronco stradale che va da Floridia alla SP 114
SP 77	Tronco stradale che va dall'intersezione con la SP 46 all'intersezione con la SS 124 in zona Siracusa
SP 74	Strada che collega Floridia con Canicattini Bagni
SP 12	Strada che collega Floridia con Cassibile
SP 104	Strada che va dall'intersezione con la SS 115 all'altezza di Carrozzieri all'intersezione con la SS 115 all'altezza di Fontane Bianche
SP 24	Strada di collegamento Noto Palazzolo Acreide
SP 15	Strada di collegamento Noto Avola
SP 18	Noto - Giarratana. Tronco che va dall'intersezione con la SS 115 all'intersezione con la SP 24
SP 19	Noto – Pachino
SP 49/22	Pachino – Rosolini
SP 26	Tronco che va da Rosolini all'intersezione con la SP 19
SP 21	Strada di collegamento Portopalo - Pachino
SS 385	(Intero tracciato: Catania – Caltagirone) Strada che attraversa a Nord il territorio provinciale dirigendosi verso Palagonia
SS 114	Dalla provincia di Catania all'intersezione con la SP 93
SS 194 Variante	Tronco stradale compreso tra lo svincolo con l'autostrada Catania Siracusa e l'intersezione con la SS 114
SS 194	Tronco costituito dal tracciato che va dall'intersezione con la SS 114 all'intersezione con la SS 194 Variante
SS 115	Tratto Siracusa – Rosolini
SS 124	Tratto che va dallo svincolo autostradale di Siracusa a Palazzolo Acreide
SS 287	Tratto che va dall'incrocio con la SP 14 a Noto

2. Le strade sopra elencate vanno adeguate nella sezione, ai sensi del D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", secondo la rete di appartenenza in ossequio alle priorità indicate nella tavole del presente PTP. I nuovi assi, compresi tra le Azioni di Piano, come appresso elencati, vanno realizzati secondo le indicazioni contenute nel paragrafo 4.3 "Criticità (azioni di Piano)" del documento Analisi e progetto del Sistema dei Trasporti:

- nuova arteria, funzionalmente classificata strada urbana di scorrimento ed appartenente alla rete principale che si attesta a Nord in corrispondenza dell'intersezione con la SS 12 e si arresta, a Sud, sulla SS 115 in zona Pantanelli;
- realizzazione di 5 rotatorie per migliorare la viabilità attorno allo svincolo autostradale di Noto;
- realizzazione di un asse viario di collegamento dello svincolo autostradale di Noto con la provinciale 19 (Ente proponente Consorzio Autostrade Siciliane).
- Catania - Ragusa (nuovo tracciato);
- Rosolini - Pachino (SP 49);

- Noto – Palazzolo - Cassibile - Carroziere (SP 104);
- Brucoli - SS 193;
- Palazzolo – Giarratana;
- Presidi ospedalieri (Noto - Avola);
- Catania – Caltagirone;
- Autostrada-Siracusa (SS 124).

Art. 59 - Fasce di rispetto delle infrastrutture viarie

1. Le fasce di rispetto delle strade devono essere perimetrare dai comuni nei loro P.R.G., in coerenza con i disposti del D.M. n. 1404/58 e del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 495/92 con le modifiche introdotte dal D.P.R. 610/96 e 153/2006) ai sensi dell'art. 26 per i tratti di competenza esterni ai centri abitati e dell'art. 28 per l'edificazione nei centri abitati conformemente alla classificazione contenuta nell'art. 2 del D.Lgs 285/92 Nuovo Codice della Strada. Le distanze da rispettare in sede di formazione degli strumenti urbanistici, e comunque immediatamente vincolanti per il rilascio di qualsiasi autorizzazione a soggetti privati e pubblici sono indicate nei successivi commi.

2. Con riferimento alla classificazione operata nel presente PTP, di cui al precedente art. 57 delle presenti norme, vigono le seguenti salvaguardie sulle strade di maggiore rilevanza:

- a. fuori dei centri abitati, come delimitati ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs 285/92, le distanze dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:
 - 60 m per le strade di cui alla *rete primaria* (autostrade o statali assimilate);
 - 40 m per le strade di cui alla *rete principale* (strade extraurbane principali e strade urbane di scorrimento);
 - 30 m per le strade di cui alla *rete secondaria* (strade extraurbane secondarie);
 - 20 m per le strade di tipo F (strade locali), ad eccezione delle "strade vicinali" come definite al n. 52, punto 1, art. 3 del D.Lgs. 285/92;
 - 10 m per le "strade vicinali" di tipo F;
- b. fuori dei centri abitati, come delimitati ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 285/92 ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dal PRG, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:
 - 30 m per le strade di cui alla *rete primaria* (autostrade);
 - 20 m per le strade di cui alla *rete principale* (strade extraurbane principali e strade urbane di scorrimento);
 - 10 m per le strade di cui alla *rete secondaria* (strade extraurbane secondarie).

3. Per i restanti casi valgono le distanze ex art. 26 del DPR 495/92, commi 2 - ter - quater - quinquies, 3, 4, 5.

Art. 60 - Norma di indirizzo

1. Lo schema della viabilità del PTP assume carattere ordinatorio per l'approvazione di progetti di nuovi tracciati.

2. Per l'approvazione di progetti di nuova viabilità da parte dei competenti organi regionali o statali nonché per le modifiche ai tracciati che assicurino comunque la funzione di collegamento previste dal Piano Territoriale, si applicano gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni del PTP.

Art. 61 - Norme a contenuto prescrittivo

1. Le caratteristiche tecniche degli assi stradali dovranno rispettare le sezioni tipo di cui al D.M. 2/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Alla data di approvazione del PTP i comuni non possono adottare varianti ai P.R.G. che contengano previsioni in contrasto con le indicazioni planimetriche di "corridoi di percorrenza" (ipotesi di tracciato avente sezione trasversale pari a 50 m) riportati sulla tavola della viabilità; è tuttavia possibile proporre modifiche ai tracciati previsti a condizione che siano assicurate le funzioni di collegamento ipotizzate dal PTP, in conformità ai seguenti criteri:

- soddisfare esigenze derivanti da valutazioni di impatto ambientale e/o in caso di rilevante difficoltà di realizzazione;
- per ragioni di carattere economico;

2. Lungo i tronchi stradali dove è previsto l'inserimento di una linea bidirezionale del tipo BRT (Bus Rapid Transit) l'adeguamento della sezione trasversale del tronco stesso dovrà prevedere due corsie (una per ogni verso di percorrenza) riservate all'esercizio del bus in questione, ognuna di larghezza pari a 3,50 m.

Art. 62 – Interventi sulla viabilità provinciale

1. Gli interventi elencati nella successiva tabella, che derivano dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2010-2012, costituiscono parte delle rete delle principali vie di comunicazione stradale ai sensi dell'art. 12 della LR 9/1986.

2. Le localizzazioni individuate nel PTP possono subire modifiche marginali a seguito della concertazione con le amministrazioni comunali interessate. Tutti gli interventi previsti devono essere conformi alle indicazioni del Piano Paesaggistico.

<i>Opere stradali</i>	<p>1. Nuova costruzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Costruzione della strada di circonvallazione di Fontane Bianche; o Strada di collegamento lungomare Agnone con ex trazzera, per circuito e posteggio. <p>2. Ristrutturazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Sistemazione della SP 75 Lentini – Brugugliareto; o Sistemazione della SP 45 Cassaro – Montegrosso; o Sistemazione della SP 95 Priolo - Lentini Km 1+700 a Km 2+800; o Ammodernamento della SP 88 Ciriò - Passo Viola; o Sistemazione e manutenzione SP 16 Lentini – Scordia; o Sistemazione e manutenzione SP 95 Carlentini – Villasmundo; o Intervento strutturale del corpo stradale SP 78 Balatazza - Trigona; o Intervento strutturale sulle opere d'arte SP 46 Siracusa - Belvedere - Carancino; o Intervento strutturale del corpo stradale e delle opere d'arte SP 23 Palazzolo - Giarratana; o Intervento strutturale e funzionale SP 44 Pachino - Marzamemi; o Intervento strutturale e funzionale SP 56 Bimmisca - Agliastro; o Intervento strutturale del corpo stradale e delle opere d'arte SP 90 Palazzolo - Falabia; o Intervento strutturale e funzionale SP 26 Rosolini – Pachino;
-----------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Intervento strutturale e funzionale SP 22 Pachino - Ispica; ○ Intervento strutturale per la realizzazione del cavalcavia ferroviario sulla SP 51 S.Nicola - Belludia Km. 351+112 linea ferroviaria Siracusa - Modica e miglioramento del livello di sicurezza intrinseca dell'infrastruttura viaria; ○ Intervento strutturale e funzionale SP 18 Noto - Giarratana; ○ Intervento di adeguamento funzionale SP 24 Palazzolo - Testa dell'Acqua - Noto; ○ Intervento strutturale e funzionale SP 27 S. Alessandra – Rosolini. <p>3. Completamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Cavalcavia ferroviario a servizio della SP 26 Rosolini-Pachino; ○ Riqualficazione, ammodernamento e collegamento allo svincolo autostradale del sistema viario del nodo di Noto e completamento 1° tratto SP19 Noto-Pachino; ○ Completamento SP 32 Carlentini – Pedagaggi.
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. Nella realizzazione di interventi di manutenzione e adeguamento della viabilità provinciale sono da privilegiare le tecniche a basso impatto. In particolare la pavimentazione dei tratti secondari, ove possibile, deve essere realizzata utilizzando materiali alternativi al conglomerato bituminoso.

4. I progetti di nuova viabilità e gli adeguamenti delle strade esistenti devono porre particolare cura alle opere di allontanamento delle acque meteoriche dal piano stradale garantendone il corretto assorbimento in falda o il recapito nella rete idrografica anche in caso di eventi eccezionali. Nella sistemazione di fossi, canali, rilevati, scarpate e trincee ed opere varie di contenimento delle terre devono comunque essere privilegiati gli interventi a basso impatto ambientale e le tecniche di ingegneria naturalistica, quali l'uso di terre armate e di muri a secco realizzati con materiali locali e con assetti planoaltimetrici che tengano conto della tradizione locale.

5. Al fine di aumentare il livello di sicurezza, le principali intersezioni stradali devono essere dotate di impianti di illuminazione ad elevata efficienza progettati in modo da minimizzare l'inquinamento luminoso e alimentati da piccoli impianti fotovoltaici al fine di ridurre il costo di gestione e l'impatto complessivo sull'ambiente.

6. La cartellonistica stradale di ogni genere sulle strade provinciali dovrà essere oggetto di un apposito regolamento provinciale che dovrà disciplinare la razionalizzazione degli impianti esistenti e normare la realizzazione di nuovi impianti prevedendo la concentrazione dei cartelli pubblicitari in strutture dedicate progettate e localizzate secondo criteri conformi alle norme sulla sicurezza stradale e atti a garantirne una elevata qualità estetica e la riduzione delle interferenze con la percezione del paesaggio.

Art. 63 – Direttive per la pianificazione comunale

1. I comuni, attraverso la normativa degli strumenti urbanistici, subordinano l'attuazione degli interventi anche privati di significativa entità ricadenti in aree di espansione o trasformazione urbanistica, alla verifica, a carico del proponente, delle ricadute sul sistema della mobilità. Sono considerati di significativa entità gli interventi con superficie territoriale superiore a 5 ettari o volume edificabile pari ad almeno 50.000 mc o che comportino la realizzazione di spazi a parcheggio in misura superiore a 5.000 mq, destinati a funzione di tipo residenziale, industriale, commerciale e ricreativo.

2. Nel caso di localizzazione di zone di espansione o di significativa trasformazione urbanistica, la viabilità locale a servizio di tali insediamenti dovrà avere caratteristiche tali da garantire adeguati livelli di scorrevolezza del traffico, caratterizzandosi inoltre per una adeguata organizzazione gerarchica. Al fine di non pregiudicare il livello di servizio della rete viabilistica sovra-comunale, la nuova viabilità dovrà connettersi

all'arteria principale solo attraverso il tratto gerarchicamente più elevato. Tale tratto deve avere caratteristiche al massimo immediatamente inferiori alla viabilità sovra-comunale alla quale si connette, in uno o più punti, garantendo comunque la corretta progettazione e realizzazione dell'intersezione con la rete sovra-comunale, da realizzarsi a carico del proponente. In ogni caso, non deve essere consentito alcun accesso diretto dai singoli lotti del nuovo insediamento alla rete viabilistica sovra-comunale, prevedendo eventualmente la realizzazione di un tratto stradale complanare che riconduca tale innesto all'intersezione principale.

Capo II - Trasporto ferroviario

Art. 64 – Generalità

1. Il PTP ribadisce il ruolo e la priorità del sistema ferroviario; viene pertanto sottolineata la necessità di intervenire su di esso con azioni di adeguamento e strutturazione volti a realizzare un efficiente esercizio con caratteristiche metropolitane e suburbane. Il PTP persegue pertanto la realizzazione dei seguenti interventi indicati nella cartografia di progetto:

- a. Interventi infrastrutturali:
 - Nuova stazione ferroviaria sotterranea di Brugaletta (Siracusa);
 - Nuove fermate turistiche come da elenco al successivo articolo 72.
- b. Nuove ipotesi di esercizio:
 - Servizio suburbano nella tratta Siracusa – Lentini;
 - Servizio suburbano nella tratta Siracusa – Rosolini;
 - Servizio metropolitano tra Targia e Fontane Bianche;
 - Collegamento con l'aeroporto Fontanarossa di Catania;
 - Collegamento con il porto di Augusta;
 - Servizio Treno – Mobilità dolce.

Art. 65 - Prescrizioni

1. Lungo i tracciati, ai sensi dell'art. 49 e seguenti del DPR 753/80, non è consentito costruire o ampliare edifici e comunque realizzare qualsiasi tipo di manufatto ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di 30 m dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.

2. Nei casi in cui il PTP prevede eventuali nuove linee, nuove stazioni e nuove fermate turistiche, in assenza di progetto dell'Autorità competente, i P.R.G. devono prevedere corridoi inedificabili di larghezza pari a 30 m. Le fasce di rispetto di cui al comma precedente, si applicano a partire dal limite esterno dei suddetti corridoi.

3. Alla data di approvazione del PTP i comuni non possono adottare varianti ai P.R.G. che contengano previsioni in contrasto con le indicazioni degli interventi contenuti nello schema della mobilità ferroviaria.

4. In assenza di impegni delle Autorità competenti per il ripristino del tracciato ferroviario, i P.R.G. devono destinare il sedime ferroviario ad usi pubblici e di preferenza a percorsi pedonali e ciclabili.

Capo III – Trasporto Pubblico Locale

Art. 66 – Generalità

1. Gli strumenti urbanistici comunali devono prevedere apposite disposizioni per favorire la realizzazione e il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi a favore del

Trasporto Pubblico Locale, secondo le competenze previste per l'ente, con particolare riferimento all'incremento delle corsie preferenziali, alla realizzazione di sistemi di priorità alle intersezioni e di parcheggi di interscambio, anche in conformità a quanto previsto nel Titolo III Capo II delle presenti norme.

Art. 67 – Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale

1. La Provincia si dota di un apposito Piano di settore per il Trasporto Pubblico Locale (TPL), che in conformità con la definizione di "unità di rete" prevista dal disegno di legge regionale di attuazione del D.Lgs. 422/97, e in coerenza con l'eventuale Piano Provinciale dei Trasporti e della Mobilità, prevede con maggiore dettaglio le caratteristiche tecniche e l'integrazione funzionale delle reti e dei servizi di trasporto indicati dal Piano.

2. Il Piano di settore di cui al comma precedente prevede in particolare:

- la riorganizzazione della rete del Trasporto Pubblico Locale di tipo gerarchico con linee ferroviarie ed autolinee di tipo espresso ad alta frequenza lungo le relazioni a forte di domanda di mobilità, autolinee primarie con funzioni *feeder* della linea ferroviaria a servizio delle relazioni non servite dalla linea ferroviaria, e autolinee secondarie con funzioni di servizio locale;
- la coerente gerarchizzazione dei nodi di interscambio modale per favorire l'intermodalità TPL/bici, TPL/treno, TPL /TPL e TPL/auto mediante un'adeguata localizzazione ed attrezzatura funzionale;
- una organizzazione degli orari per il coordinamento temporale dei servizi ferroviari e automobilistici;
- linee di indirizzo per l'attuazione dell'integrazione tariffaria tra i vettori che gestiscono il servizio di trasporto pubblico locale;
- linee di indirizzo per l'organizzazione di servizi flessibili tipo "bus a chiamata" per le aree a debole domanda.

Capo IV – Mobilità dolce

Art. 68 - Generalità

1. Il PTP promuove una rete integrata di itinerari ciclopedonali che svolga funzioni legate al tempo libero e costituisca una alternativa a livello comunale per le modalità di accesso a luoghi di lavoro, servizi pubblici e attrezzature per la formazione.

2. Le finalità di tale rete includono la connessione tra i principali sistemi ambientali e le aree protette anche in riferimento alla rete ecologica provinciale di cui agli articoli 17 e 18 delle presenti norme, assolvendo in tal modo alla funzione di favorire la fruizione lenta del paesaggio e dell'ambiente naturale.

3. I contenuti di cui al presente Capo costituiscono norme prescrittive ai sensi dell'art. 12 della LR 9/86, in quanto parte della rete della viabilità provinciale ai sensi del Codice della Strada.

Art. 69 - Rete ciclabile provinciale

1. La mobilità ciclistica e la conseguente fruizione del territorio provinciale sono tra gli obiettivi principali del Piano, che si attuano attraverso:

- il potenziamento delle attrattive turistiche e valorizzazione del paesaggio;

- la fruizione turistica e paesaggistica ecologicamente compatibile;
 - la realizzazione di una rete ciclabile di percorsi verdi che sia complementare o alternativa alla rete delle strade veicolari.
2. Per rete ciclabile si intende l'insieme di percorsi protetti in sede esclusiva (propria o su corsia riservata) inclusi i percorsi ciclabili realizzati sui sedimi ferroviari dismessi. Tale rete deve essere integrata con le modalità di trasporto pubblico su ferro e di trasporto pubblico e privato su gomma.
3. L'attuazione della rete ciclabile deve essere condotta:
- privilegiando gli ambiti di maggiore interesse paesistico o naturalistico;
 - dando continuità e connessione alle reti ciclabili (esistenti o in progetto) dei territori limitrofi;
 - garantendo lo scambio modale tra la bicicletta ed i mezzi di trasporto su ferro e su gomma;
 - privilegiando la realizzazione di percorsi ciclabili lungo le infrastrutture dismesse esistenti;
 - privilegiando la realizzazione di percorsi ciclabili caratterizzati da una pendenza longitudinale moderata.
4. La rete ciclabile della provincia di Siracusa comprende le seguenti direttrici ed assi:
- a. la “direttrice ionica” attraversa il territorio provinciale partendo dall'estremo lembo meridionale della piana di Catania. Tale direttrice, procedendo verso Sud, attraversa, parallelamente alla costa, il territorio della provincia in tutta la sua lunghezza, interessando la parte più densamente edificata del territorio in cui coesistono insediamenti residenziali e industriali, residenze stagionali, strutture alberghiere... Le aree costiere del territorio provinciale si caratterizzano altresì per una forte vocazione naturalistica, basti pensare alle riserve naturali orientate di Cavagrande del Cassibile e di Vendicari. Lungo la costa si contano inoltre numerosi centri balneari la cui presenza, soprattutto durante il periodo estivo, porta spesso ad una congestione delle infrastrutture stradali. Essa, garantisce un'offerta di mobilità in pieno accordo con gli obiettivi propri della mobilità dolce in quanto consente la fruizione turistica e naturalistica del territorio e si propone come alternativa alla rete delle strade veicolari per una zona del territorio fortemente antropizzata (ambiti urbano e periurbano);
 - b. la “direttrice mare-monti” che attraversa interamente il territorio in direzione Est-Ovest, da realizzarsi lungo la linea ferroviaria dismessa Siracusa – Vizzini (da Siracusa al confine col Ragusano), consente la fruizione di paesaggi e aree ecologiche di grande valore, in particolare nel territorio della Riserva Naturale Orientata di Pantalica;
 - c. l’“asse ciclabile Pantalica - Mare Nord”, che parte dalla direttrice ciclabile ionica nei pressi di Megara Hyblea e attraversa il territorio comunale di Sortino fino al comune di Ferla;
 - d. l’“asse ciclabile Pantalica - Mare Sud”, dalla direttrice ciclabile ionica in località Cassibile, procede in direzione Sud Est – Nord Ovest, fino a Canicattini Bagni e si congiunge con l’asse ciclabile Pantalica-Mare Nord sia nel territorio comunale di Sortino che di Ferla, formando così un circuito attorno alla Riserva Naturale di Pantalica.
 - e. Nella parte meridionale del territorio provinciale la rete ciclabile collega i comuni di Pachino e Rosolini e continua sulla ferrovia dismessa Noto – Pachino, in sistema con la tratta ferroviaria in esercizio Rosolini – Noto, in modo da consentire ai ciclo-turisti di compiere un percorso ad anello tra le località di Noto, Pachino e Rosolini.

5. Le amministrazioni comunali, oltre a fare proprie le indicazioni contenute nel presente articolo, devono curare il collegamento delle eventuali ulteriori piste ciclabili con quelle indicate nel presente articolo.

Art. 70 - Prescrizioni per le piste ciclabili

1. Le caratteristiche geometriche degli elementi della rete ciclabile devono essere conformi a quanto previsto dal presente articolo, con le ulteriori indicazioni contenute nel documento di *Analisi e Progetto del Sistema dei Trasporti*, che costituisce parte integrante del presente Piano.

2. *Pendenza longitudinale delle corsie ciclabili*

Si intendono qui integralmente richiamati i dettami del “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” (D.M. 30 novembre 1999, n. 557). Gli elementi della rete sono classificati in conformità alle indicazioni della successiva tabella “Classificazione altimetrica degli itinerari”. Tali indicazioni devono essere riportate nell’apposita segnaletica e nei materiali informativi rivolti agli utenti.

Tipologia di percorso	Descrizione sintetica
T (turistico)	Percorso ciclabile di massima pianeggiante caratterizzato da una pendenza longitudinale media non superiore all' 1%
E (escursionistico)	Percorso ciclabile caratterizzato da una pendenza longitudinale media compresa fra 1% e 3%, con tratti di breve durata con punte superiori al 5%
EA (per ciclo-escursionisti allenati)	Percorso ciclabile caratterizzato da una pendenza longitudinale media superiore al 3%, con lunghi tratti con pendenze dell'ordine del 4-5% e punte che possono raggiungere il 10%

3. *Allocazione di percorrenze ciclabili*

La rete provinciale di percorsi ciclabili qui proposta, escludendo gli interventi lungo le linee delle ferrovie dismesse, con riferimento al vigente D.M. 5 Novembre 2001, prevede la realizzazione di itinerari ciclabili in massima parte lungo strade extraurbane secondarie di tipo C1 e C2 e su strade locali in ambito extraurbano di categoria F1 ed F2. Limitatamente alle aree urbane interessate dall'attraversamento dei percorsi proposti, gli itinerari ciclabili saranno realizzati su strade locali in ambito urbano di categoria F.

4. *Continuità dei percorsi ciclabili*

I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore sono ammessi per brevi tratti e solo per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile. In tal caso deve essere evidenziata l'impossibilità, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, di realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla

riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

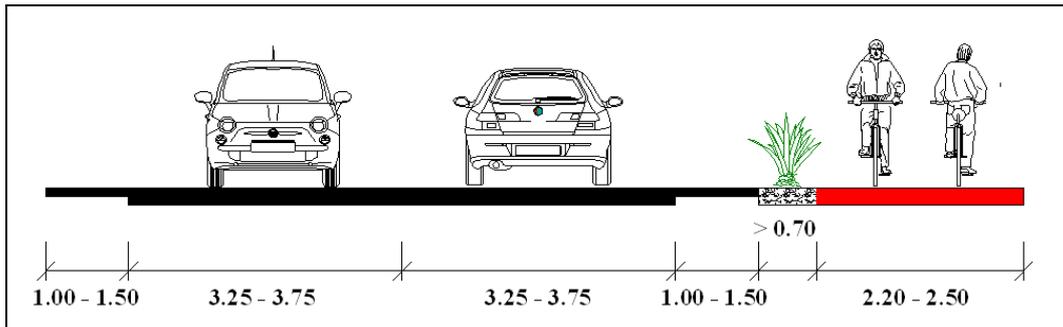
5. Sezioni trasversali di progetto

Questo piano prevede per le piste ciclabili, lungo tutte le strade extraurbane, la realizzazione in sede propria.

Qualora si verificano entrambe le condizioni:

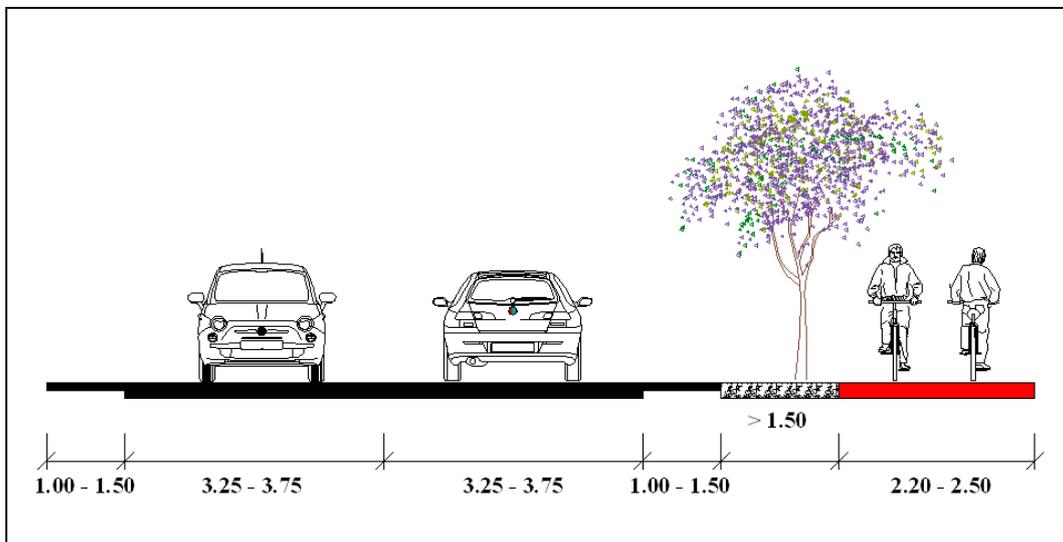
- Velocità del traffico motorizzato ≤ 70 Km/h;
- Flusso medio del traffico motorizzato ≤ 600 veicoli equivalenti/ora.

Si consiglia di realizzare piste ciclabili in sede propria, separate da un franco (preferibilmente un'aiuola) di ampiezza pari almeno a 70 cm, con o senza l'apposizione di una protezione secondo la sezione tipo qui di seguito rappresentata.



Qualora si verificano entrambe le condizioni predette, è inoltre possibile, solo per brevi tratti, separare la pista ciclabile dalla strada mediante doppie strisce segnaletiche. Qualora anche solo una delle condizioni anzidette non risulti verificata il franco deve avere un'ampiezza pari almeno ad 150 cm.

Si riporta una sezione tipo:



Qualora non fosse possibile, per mancanza dello spazio necessario, realizzare piste ciclabili a doppio senso di marcia e, pertanto, di ampiezza compresa tra 220 e 250 cm, si prevede la realizzazione di piste ciclabili di ampiezza compresa tra 100 e 120 cm, ad unico senso di marcia, su entrambi i margini delle corsie stradali.

Per le Piste ciclabili su strade locali in ambito urbano (categoria F), secondo quanto prescritto dal D.M. 30 novembre 1999, n. 557, è prevista la realizzazione di piste ciclabili esclusivamente su corsia riservata.

Ove non si voglia consentire (D.M. 30 Novembre 1999, n. 557 - articolo 4, comma 6) la realizzazione di percorsi ciclabili su carreggiata stradale in promiscuo con i veicoli a motore, deve prevedersi la realizzazione della corsia ciclabile riservata sui marciapiedi. Considerando lo spazio occupato dal ciclista in presenza di eventuali sporgenze dal margine destro della pista, questa deve avere un'ampiezza pari almeno a 200 cm.

6. Pavimentazione e ombreggiatura

Nel caso di piste in sede riservata si devono prevedere pavimentazioni bituminose analoghe a quelle delle strade adiacenti, eventualmente con l'aggiunta di additivi colorati per rendere ulteriormente visibile la pista stessa.

Nel caso invece di piste in sede propria, la scelta può essere molto ampia e variare da caso a caso. Sono da privilegiare pavimentazioni permeabili all'acqua ed evapotraspiranti. Sono assolutamente da evitare ghiaie sciolte e piastrelle di tipo autobloccante in quanto possono procurare vibrazioni e sconnessioni. Dove possibile, lungo lo sviluppo della pista deve essere previsto l'impianto di un'alberatura adeguata a garantire la massima ombreggiatura del percorso. Le essenze arboree da utilizzare devono essere quelle autoctone.

7. Attrezzature e mezzi per lo scambio modale ed il trasporto combinato

E' prevista lungo gli itinerari ciclabili la presenza di nodi di trasporto così distinti con le caratteristiche definite di cui agli articoli 29, 30 e 31 delle presenti norme:

- nodi di mobilità dolce: elementi puntuali della rete ciclabile connotati esclusivamente da attività a supporto della mobilità dolce;
- nodi di concentrazione funzionale su ferro: luoghi connessi alla rete ciclabile (siti nelle aree in prossimità delle stazioni ferroviarie) ove è prevista l'allocazione e/o il potenziamento di funzioni direzionali e/o commerciali. In questi nodi devono essere collocate infrastrutture per consentire l'interscambio modale ed attrezzature connesse alla mobilità ciclistica;
- nodi di concentrazione funzionale su gomma: elementi puntuali connessi della rete ciclabile (siti nelle aree in prossimità dei nodi di accesso alla viabilità autostradale o ad altri assi viari di collegamento tra centri urbani). Ove è prevista la localizzazione e/o potenziamento di funzioni direzionali e/o commerciali. In questi nodi devono essere collocate infrastrutture per consentire l'interscambio modale ed attività connesse alla mobilità ciclistica.

Oltre alle attrezzature e agli impianti per lo scambio modale bici – ferro e bici – gomma (trasporto sia pubblico che privato), come rastrelliere, locali deposito, materiali per le riparazioni, servizi igienici e di ristoro, occorrerà prevedere, nelle carrozze ferroviarie e nelle vetture destinate al TPL (Trasporto Pubblico Locale), la presenza di quelle attrezzature necessarie per l'incarozzamento ed il trasporto dei velocipedi (trasporto combinato).

Art. 71 - Aree attrezzate per la sosta delle biciclette

1. Il PTP individua le aree per la sosta, il deposito e l'installazione del servizio *bike sharing*, in prossimità di aree naturalisticamente rilevanti o di particolare interesse turistico. Le aree di sosta costituiscono i terminali dei percorsi ciclabili indicati nel precedente art. 68, ove gli utenti hanno la possibilità di lasciare il mezzo ciclabile al termine del loro percorso. Le previste aree attrezzate sono localizzate nelle seguenti località, così come riportato nelle tavole allegate.

- Biviere di Lentini;
- Megara Hyblea;
- Plemmirio/Foce Anapo - Ciane;
- Foce Cassibile;

- Fontane Bianche;
- Avola e Avola Marina;
- Foce Tellaro, Calamosche, Riserva di Vendicari;
- Cassibile - Fontane Bianche;
- Foce Anapo/Fiume Ciane;
- Saline di Priolo - Penisola Magnisi.

2. In tali aree le superfici pavimentate esclusivamente con materiali ad elevata permeabilità non devono essere superiori al 50% dell'area complessiva; in esse devono essere installate le seguenti attrezzature:

- rastrelliere per parcheggio bici;
- rastrelliere per servizio di *bike sharing*;
- dispositivi per l'ombreggiatura da realizzare tramite pergole e/o adeguate essenze arboree, a garanzia di un elevato effetto evapotraspirante.

Art. 72 - Nodi di interscambio gomma-mobilità dolce

1. Il PTP prevede la ristrutturazione di aree di servizio esistenti o la creazione di nuove aree di sosta lungo il percorso o in corrispondenza degli svincoli della viabilità autostradale e/o di principali assi viari intercomunali. Tali aree sono localizzate in prossimità di aree di particolare pregio ambientale e/o storico-culturale, o in corrispondenza o in relazione ad insediamenti stagionali e turistici. Tutte le aree devono essere collegate con percorsi ciclabili e/o pedonali o percorsi dedicati all'escursionismo a cavallo (ippovie).

Le caratteristiche dovranno essere:

- Morfologie tali da favorire la connessione con percorsi pedonali e ciclabili e ippovie;
- Adeguata dotazione di parcheggi a raso alberati;
- Eventuale dotazione di altre infrastrutture per consentire e favorire la fruizione turistica (centri informazione, spazi commerciali, stalli per il *bike sharing* e deposito biciclette, strutture dedicate all'escursionismo a cavallo). Le aree di pertinenza devono essere sempre alberate con essenze arboree tradizionali e copertura arborea superiore al 50%.

COMUNE	PROGETTO	FUNZIONI
Lentini	Area in corrispondenza della nuova area di servizio	
Lentini	Nuova area di sosta su SS 194	Accesso all'area fluviale del S. Leonardo
Lentini	In corrispondenza della fermata turistica dell'Ospedale G. di Maria	Punto di accesso al circuito ciclopedonale
Lentini	Accesso sentiero CAI Sud Est Palazzolo	Punto di accesso al circuito ciclopedonale/pedonale
Sortino	Accesso sentiero e <i>greenway</i> CAI	Punto di accesso al circuito ciclopedonale/pedonale
Buscemi	Accesso sentiero	Punto di accesso al circuito ciclopedonale/pedonale

	CAI Sud Buscemi	
Buccheri	Accesso sentiero CAI Sud Buccheri	Punto di accesso al circuito ciclopedonale/pedonale
Ferla	Accesso sentiero CAI Sud Ferla	Punto di accesso al circuito ciclopedonale/pedonale
Cassaro	Accesso sentiero CAI Sud Cassaro	Punto di accesso al circuito ciclopedonale/pedonale

Art. 73 - Fermata turistica del trasporto su ferro

1. Il PTP prevede la ristrutturazione di stazioni ferroviarie esistenti o la creazione di nuove fermate in prossimità di aree di particolare pregio ambientale e/o storico-culturale, localizzate prevalentemente in corrispondenza o in relazione ad insediamenti stagionali e turistici. Tutte le fermate devono essere collegate con percorsi ciclabili e/o pedonali o percorsi dedicati all'escursionismo a cavallo (ippovie).

Le nuove fermate potranno avere caratteristiche tali da consentire anche un eventuale uso come nodi di interscambio gomma-ferro per gli utenti di un servizio di trasporto di tipo metropolitano, qualora questo venga attivato. Tali nodi permettono un'accessibilità a tre diverse categorie di elementi territoriali: località balneari; elementi del patrimonio culturale; percorsi paesaggistici e naturalistici.

Le caratteristiche dovranno essere:

- Morfologie tali da favorire la connessione con percorsi pedonali e ciclabili e ippovie;
- Adeguata dotazione di parcheggi a raso alberati;
- Eventuale dotazione di altre infrastrutture per consentire e favorire la fruizione turistica (centri informazione, spazi commerciali, stalli per il *bike sharing* e deposito biciclette, strutture dedicate all'escursionismo a cavallo). Le aree di pertinenza devono essere sempre alberate con essenze arboree tradizionali e copertura arborea superiore al 50%.

2. Tutti gli interventi di nuova realizzazione o di adeguamento dovranno porre attenzione alle caratteristiche morfologiche dei luoghi ed al contesto paesaggistico del tracciato, alla tessitura storica esistente, al rapporto con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali (idrografia, elementi della rete ecologica, elettrodotti).

La tabella seguente riporta le previste fermate, anche indicate nelle tavole progettuali.

COMUNE	PROGETTO	Descrizione	Accessibilità a:
Lentini	Stazione esistente di Lentini Diramazione	Adeguamento della stazione esistente	- elementi del patrimonio culturale - percorsi paesaggistici e naturalistici
Lentini	Nuova fermata sulla direttrice per Caltagirone	Nuova fermata in corrispondenza della masseria a Nord-Ovest dell'invaso del Biviere, punto di partenza per un percorso ciclabile/pedonale da realizzare sull'argine del lago	- percorsi paesaggistici e naturalistici
Augusta	Stazione esistente di Brucoli	Adeguamento delle stazione esistente	- località balneari - percorsi paesaggistici e naturalistici
Augusta	Nuova fermata di Megara Iblea	Nuova fermata in corrispondenza dell'area archeologica, punto di partenza di percorsi pedonali/ciclabili lungo i torrenti Mulinello e Nantera e/o lungo la costa	- elementi del patrimonio culturale - percorsi paesaggistici e naturalistici
Priolo	Nuova fermata	Nuova fermata a ovest della riserva	- elementi del patrimonio

	Saline Priolo – penisola Magnisi	delle Saline di Priolo da connettere con percorsi pedonali e ciclabili anche verso la spiaggia	culturale – percorsi paesaggistici e naturalistici
Siracusa	Nuova fermata Riserva Ciane	Nuova fermata all'interno della Riserva Ciane, punto partenza per percorsi pedonali e ciclabili	– percorsi paesaggistici e naturalistici
Siracusa	Nuova Fermata AMP Plemmirio	Nuova fermata punto partenza per percorsi pedonali e ciclabili	– percorsi paesaggistici e naturalistici
Siracusa	Nuova Fermata Fontane Bianche	Nuova fermata all'interno dell'insediamento turistico	– località balneari – percorsi paesaggistici e naturalistici
Avola	Nuova Fermata Cava Grande	Nuova fermata all'interno della riserva naturale consente l'accesso a percorsi lungo la cava sia verso la spiaggia (Marchesa) che verso l'interno	– località balneari – percorsi paesaggistici e naturalistici
Avola	Nuova Fermata Ospedale-Gallina	Nuova fermata come punto di accesso da destinare al ciclismo amatoriale con possibile connessione alla <i>greenway</i> della Noto - Pachino	– località balneari – percorsi paesaggistici e naturalistici

Art. 74 - Rete sentieristica

1. Il PTP fa propria la rete sentieristica del progetto Catasto Sentieri del Club Alpino Italiano (CAI), riconoscendone il valore di strumento di fruizione del territorio. Tale rete costituisce pertanto una componente del sistema delle infrastrutture della mobilità provinciale. I tracciati riportati nelle tavole di progetto del PTP costituiscono indicazione prescrittiva per gli strumenti urbanistici comunali e possono essere variati in misura minima esclusivamente in funzione delle esigenze discendenti dalla progettazione esecutiva degli stessi.

2. I diversi sentieri individuati dovranno essere lasciati a fondo naturale, sia per mantenerne i significati storico-etnografici, quanto per favorire il *trekking* a cavallo e il cicloturismo in *mountain bike*.

3. Dove le condizioni plano-altimetriche lo consentono, la progettazione di dettaglio deve consentire la fruizione dei sentieri anche da parte dei portatori di handicap. Tutti gli interventi sulla rete (adeguamento, manutenzione, messa in sicurezza) devono prevedere l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica e l'utilizzo di materiali congrui dal punto di vista paesaggistico. È vietata la realizzazione di muri di sostegno in calcestruzzo armato o a gravità.

Capo V – Porti

Art. 75 – Direttive per la portualità turistica

1. Il PTP individua i porti turistici attuali e potenziali, in coerenza col Piano regionale di settore, considerando come requisito imprescindibile la sicurezza degli stessi in ogni condizione meteorologica.

2. L'elenco dei porti turistici è contenuto nel punto 4.3.7.3 della relazione dello studio "Analisi e progetto del sistema dei trasporti" e nella Tav. 11 del medesimo studio.

3. La finalità del PTP è la realizzazione di una portualità turistica, in cui i porti ed i relativi servizi risultano funzionalmente integrati tra loro attraverso un insieme di interventi, che riguardano:

- a. la complementarietà di servizi offerti tra i diversi approdi;

- b. l'interdipendenza funzionale, risultante dalla specializzazione delle singole infrastrutture, in un quadro di obiettivi comuni a livello provinciale e regionale;
 - c. lo sfruttamento dei vantaggi competitivi di ciascun porto, esaltandone le potenzialità e le peculiarità, soprattutto in riferimento all'accessibilità alle emergenze di interesse naturalistico presenti nell'entroterra.
4. Per il raggiungimento delle finalità di cui al comma precedente i progetti dei porti turistici dovranno prevedere le opere necessarie a garantire l'integrazione dell'infrastruttura con il contesto territoriale di prossimità integrandosi con i sistemi di mobilità previsti nel presente PTP con particolare riferimento alla rete della mobilità dolce. I progetti relativi alle opere a terra dei porti dovranno essere informati al recupero ed alla riqualificazione delle aree in cui insistono e ad esse prossime.
5. Le opere marittime devono essere realizzate riducendo al minimo l'impatto sul paesaggio anche attraverso la cura delle scelte compositive dell'architettura e l'utilizzazione di materiali adeguati.

Art. 76 – Direttive per Il trasporto marittimo

1. Il PTP fa proprie le indicazioni discendenti dal Piano Regionale dei Trasporti e della mobilità in Sicilia del 2004, mirate al rafforzamento della portualità siciliana ed al riequilibrio modale nel trasporto merci.
2. Le scelte operative relative al Porto di Augusta, dettagliate nella relazione dello studio "Analisi e progetto del sistema dei trasporti" devono essere coerenti con quanto indicato al punto 4.3.8 dello studio stesso.

Titolo V – Difesa e sicurezza del territorio e delle acque

Art. 77 – Generalità

1. Gli obiettivi del PTP sono prioritariamente orientati alla costruzione di un territorio sicuro sia per gli abitanti che per il patrimonio naturale e costruito conformemente ad uno dei presupposti fondamentali della sostenibilità dello sviluppo così come delineati nell'Agenda 21 di Rio de Janeiro. Nel testo fondativo dei principi della sostenibilità urbana ed ambientale per il XXI secolo è stato sottolineato, infatti, che le autorità centrali e locali hanno fra i loro compiti principali quello della prevenzione dei disastri perché generatori di gravi perdite umane, di patrimonio costruito e di territorio agricolo, della compromissione delle falde idriche e dello spostamento di grandi masse di popolazione. Le analisi della pericolosità presenti nella provincia di Siracusa, indotte da fenomeni naturali o antropici, vanno valutate attentamente per verificare i livelli di rischio conseguente.

2. Nella convinzione che un approccio di pianificazione territoriale orientato alla mitigazione dei rischi territoriali deve attraversare trasversalmente tutti i livelli di governo del territorio (nazionale, regionale, locale), il PTP, facendo tesoro degli eventi del passato e segnalando le situazioni e le aree a rischio, suggerisce le condotte conseguenti da adottare sia in sede di pianificazione generale comunale che per i piani di settore allo scopo di indirizzare adeguati comportamenti collettivi di prevenzione uniti ad un più corretto e sostenibile uso delle risorse naturali.

3. Le condizioni di maggiore criticità rilevate per il territorio provinciale di Siracusa sono relative a:

- a. Rischio idraulico;
- b. Rischio sismico;
- c. Rischio da inquinamento delle risorse idriche sotterranee;
- d. Rischio delle aree con propensione al dissesto.

4. Altri rischi antropici che il PTP ha esaminato, quali quelli generati dal rischio industriale, dallo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, dall'inquinamento atmosferico, acustico, elettromagnetico e da emissioni di inquinanti, sono affrontati in altre parti delle presenti norme.

Art. 78 – Direttive per le aree a rischio idraulico

1. Il Ptp recepisce la metodologia di valutazione del rischio del D.P.C.M. 29/9/98 (Atto di indirizzo e coordinamento), secondo la quale il rischio è il risultato del prodotto di tre fattori: pericolosità o probabilità di accadimento dell'evento calamitoso, valore e vulnerabilità degli elementi a rischio. In conformità alle indicazioni del Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) che individua cinque classi di pericolosità, da P0 a P4, che rappresentano un'intensità crescente dei fenomeni: P0: Pericolosità bassa; P1: Pericolosità moderata; P2: Pericolosità media; P3: Pericolosità elevata; P4: Pericolosità molto elevata discendono le situazioni di rischio idraulico in prossimità dei principali corsi d'acqua della provincia di seguito elencate:

- a. l'area del sistema Ciane/Anapo in prossimità delle loro foci, verso Siracusa.
- b. l'area in prossimità della foce del fiume di Lentini;
- c. l'area in prossimità della foce del Tellaro;
- d. l'area in prossimità della foce dell'Asinaro e del Gioi nei pressi di Avola;
- e. rilevante, in termini di area allagabile, risulta inoltre il rischio di rottura del serbatoio idrico dell'Ogliastro.

4. La Provincia Regionale provvede annualmente al monitoraggio degli alvei fluviali con particolare attenzione alle zone di attraversamento delle infrastrutture stradali
5. Nelle aree delle coltivazioni in serra, le amministrazioni comunali, nel rispetto delle norme vigenti, devono porre particolare attenzione allo smaltimento delle acque meteoriche introducendo negli strumenti urbanistici adeguate norme che prevedano la predisposizione di studi relativi al regime idrologico delle zone interessate da tali attività.

Art. 79 – Direttive per le aree a rischio sismico

1. Il Ptp recepisce le determinazioni della Regione Siciliana, ed in particolare la deliberazione n. 408 del 20/03/2003 che recepisce l'Ordinanza PCM 20/03/2003 n. 3274, con la quale è stata confermata la classificazione sismica in zona 2 di tutto il territorio provinciale, prescrivendo anche come obbligatorie le verifiche di zona 1 per le strutture strategiche, che nella deliberazione stessa sono elencate per categorie tipologiche in un elenco allegato.
2. In conformità a quanto indicato dalla DGR 408 del 2003, vige la classificazione dei Comuni nelle 4 zone di pericolosità sismica. Per l'intera provincia siracusana, limitatamente alle "strutture strategiche" come ospedali, scuole, etc. devono essere adottate le misure e le limitazioni tecniche previste per la zona 1.
3. Tutti i comuni della provincia di Siracusa sono tenuti a predisporre, in sede di adeguamento dei loro PRG, una zonizzazione sismica del territorio comunale, in scala non inferiore ad 1:2.000, ai fini di valutare preventivamente gli interventi rispetto al rischio sismico, con particolare riferimento alla localizzazione di servizi ed infrastrutture sovra-comunali e di edifici pubblici.
4. La Provincia promuove, di intesa con la Regione e gli enti locali interessati, adeguate azioni ed idonee iniziative, volte al mantenimento ed alla messa in sicurezza dei centri abitati maggiormente a rischio.
5. Ai fini delle esigenze di protezione civile, le aree di attendamento dotate di piste per l'atterraggio degli elicotteri possono essere localizzate nelle aree, indicate nelle tavole di progetto del presente Ptp, di cui agli art. 31 punto 6 delle presenti norme. Ulteriori aree di attendamento con le medesime caratteristiche possono essere individuate dalle amministrazioni comunali in conformità con i piani di protezione civile e nel rispetto delle norme vigenti in materia. Tali attrezzature devono essere preferenzialmente localizzate in prossimità degli accessi alla viabilità autostradale, in terreni non soggetti geologicamente stabili e non soggetti a rischio di esondazione. In ogni caso, deve essere prevista la possibilità di un uso multiplo dell'area (parcheggi, aree per spettacoli circensi ecc.) ed una progettazione delle stesse che garantisca il corretto inserimento paesaggistico ed elevati livelli di permeabilità delle pavimentazioni utilizzate.

Art. 80 – Direttive per la tutela delle risorse idriche in falda

1. Il PTP individua, a titolo orientativo e ai fini di prevenzione dei rischi da inquinamento, le principali sorgenti idropotabili puntali. Altre aree da evidenziare, anche nella prospettiva di una dinamica pianificazione continua condotta dagli Uffici con un sempre aggiornato Sistema Informativo Territoriale, sono:
 - a. le principali sorgenti idropotabili lineari;
 - b. le aree di vulnerabilità degli acquiferi per la presenza di condizioni geologiche altamente permeabili.

2. I comuni, in sede di formazione dei loro PRG o di adeguamento di quelli esistenti, anche con l'apporto di appropriati studi geologici, individuano nel proprio territorio, nelle scale adeguate, le aree di cui al precedente comma e formulano la relativa normativa di salvaguardia secondo gli indirizzi del PTP, tesa alla tutela, all'integrità e ad un uso sostenibile delle risorse idriche sotterranee.

Art. 81 – Direttive per la protezione del reticolo idrografico principale

1. Il PTP individua nelle tavole analitiche e di progetto, il reticolo idrografico principale ricadente nel territorio provinciale e le principali acque pubbliche.

2. La protezione del reticolo idrografico e delle acque pubbliche ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. è, inoltre, specificato dalle indicazioni contenute nel Piano Paesaggistico.

Titolo VI – Disposizioni transitorie e finali

Art. 82 – Adeguamento degli strumenti urbanistici e degli altri atti di pianificazione e gestione del Piano

1. Tutti gli interventi previsti del PTP sono oggetto di intese, accordi di programma, e altre forme previste dalla legislazione vigente, tra l'amministrazione della Provincia Regionale e gli enti che hanno competenza a redigere atti di pianificazione, al fine di agevolare l'attuazione delle scelte di orientamento ed indirizzo del PTP.
2. La Provincia Regionale verifica, in sede di aggiornamento del Programma Triennale, sentiti i sindaci dei comuni, lo stato di attuazione e indica le eventuali necessità di adeguamento e modifica del Piano stesso, nella prospettiva di rafforzare le modalità di co-pianificazione.
3. L'Ufficio di Pianificazione territoriale cura:
 - a. l'informatizzazione del Piano e dei materiali conoscitivi da rendere pubblici attraverso il sito *internet* della Provincia;
 - b. l'aggiornamento dei materiali analitici di base che riguardano lo stato di fatto e l'attuazione del Piano anche ai fini del monitoraggio degli effetti del PTP di cui alla procedura VAS;
 - c. l'istruttoria dei progetti in attuazione delle scelte del PTP ed i pareri di compatibilità per le competenze attribuite all'Ente;
 - d. il coordinamento e la predisposizione del Programma Triennale di cui al comma precedente con riferimento all'attuazione del PTP.

Art. 83 – Misure di Salvaguardia

1. A fare data dall'adozione del PTP, con riferimento alle norme di carattere prescrittivo di cui all'art. 2 delle presenti norme, si applicano le norme di salvaguardia di cui alla Legge n. 1902/1952 e s.m.i..

Allegato 1

Strategie di mitigazione ed adattamento ai cambiamenti climatici globali

Scenari di indirizzo

I cambiamenti climatici globali rappresentano una nuova sfida per la pianificazione territoriale per il fatto che i loro effetti producono significative implicazioni territoriali. L'immissione in atmosfera di gas-serra, ed il conseguente riscaldamento globale della terra, la scarsità di risorse idriche, gli eventi meteorologici estremi ed i rischi, sempre più elevati, di inondazioni, allagamenti, frane ed incendi comportano la distruzione di infrastrutture e manufatti ma anche l'alterazione di equilibri ecologici con conseguenze sulla qualità di vita e sulla salute umana. Soprattutto nei contesti urbani dove più forte è la concentrazione di popolazione, si rende necessaria l'adozione di attente politiche di gestione del territorio capaci di dare risposte alle implicazioni territoriali di questi fenomeni e di creare le condizioni per una diminuzione significativa di tutti i rischi correlati. Ed in questa prospettiva diventa fondamentale riconoscere il giusto ruolo alle aree urbanizzate ed a quelle non urbanizzate.

Le aree urbanizzate, in particolare, forniscono un notevole contributo al surriscaldamento globale attraverso l'effetto "isola di calore" (*urban heat island*), e cioè dell'aumento della temperatura locale dovuto a cause strutturali generate all'interno dei contesti urbani. Le cause di innalzamento della temperatura dipendono dalla produzione di calore generata dagli impianti utilizzati per la creazione del microclima artificiale (riscaldamento, raffrescamento), dalla continua immissione nell'atmosfera del calore artificiale generato dalla combustione di idrocarburi per i trasporti e gli usi industriali, ma anche dalla minore capacità di assorbimento dell'energia solare da parte dei materiali e delle superfici riflettenti ed impermeabili (asfalto, calcestruzzo, laterizio, cemento) che viene quindi restituita nell'aria per irraggiamento, ovvero sotto forma di energia nell'infrarosso, con conseguente surriscaldamento dell'aria nell'intorno della città. All'effetto isola di calore un rilevante contributo è restituito anche dall'impianto urbano, laddove strade di sezioni inadeguate rispetto alle dimensioni verticali degli edifici, non permettono un'adeguata ventilazione naturale capace di abbattere gradienti termici. E per finire l'inquinamento atmosferico che, in assenza di circolazione naturale d'aria, permette alle particelle di CO₂ e alle polveri sottili emesse dai veicoli e dagli impianti urbani, di permanere in corrispondenza dei centri abitati, esaltando l'effetto serra delle zone urbane.

Contestualmente, le aree non urbanizzate, e cioè tutte le aree naturali, i boschi, i corpi idrici, gli incolti, gli agricoli anche abbandonati, le aree verdi attrezzate per la fruizione, possono essere interpretate alla luce del concetto di servizi ecosistemici o *ecosystem services*. Questi rappresentano le condizioni ed i processi attraverso i quali gli ecosistemi naturali e le specie viventi che ne fanno parte, sostengono ed alimentano la vita umana mantenendo la biodiversità e producendo tali servizi ecosistemici. In particolare, questi svolgono diverse funzioni, come la purificazione dell'aria e dell'acqua, la mitigazione degli effetti delle inondazioni, la purificazione e decomposizione dei rifiuti, la rigenerazione della fertilità dei suoli, la stabilizzazione del microclima e l'attenuazione delle temperature estreme, ricoprendo dunque un ruolo fondamentale rispetto agli effetti dei cambiamenti climatici globali alla scala locale. Il ruolo delle risorse naturali diventa fondamentale se concepite come attrezzatura complessiva, come rete ecologica in grado di fornire questi servizi in una prospettiva di infrastrutture verdi (*green infrastructures*), e cioè come un insieme di spazi naturali interconnessi, che conservano i valori e le funzioni di un ecosistema naturale, fornendo benefici alle comunità insediate.

La crescente importanza delle conseguenze legate ai cambiamenti climatici, evidenziata dal rapporto del 2007 dell'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change - il comitato scientifico istituito dall'ONU), ha quindi fatto notevolmente

aumentare l'importanza del ruolo rivestito da questi *ecosystem services* rispetto alle questioni della mitigazione e dell'adattamento, che rappresentano i due fondamentali approcci per la riduzione dei rischi correlati ai cambiamenti climatici.

Se la mitigazione è intesa come azione orientata alla riduzione di emissioni di gas-serra, l'adattamento è invece riferito alla ricerca di strategie per la pianificazione e la costruzione di insediamenti che possano meglio adeguarsi alle conseguenze di questi cambiamenti, con riferimento soprattutto all'aumento delle temperature massime e minime ed a quello delle inondazioni. Se da un lato l'approccio alla mitigazione ha storicamente ricevuto una maggiore attenzione sia dal punto di vista scientifico che da quello della prospettiva politica, è anche vero che dal punto di vista disciplinare della pianificazione territoriale, le politiche di uso del suolo possono avere un ruolo assolutamente indiretto nel perseguimento di strategie di mitigazione ma più strettamente legato alle questioni dell'adattamento. La promozione di insediamenti più compatti può favorire il minor consumo di carburante necessario per gli spostamenti con il mezzo privato e quindi l'abbattimento di quote di gas-serra. D'altra parte, invece, un'attenta pianificazione degli usi del suolo può permettere la protezione diretta delle aree verdi, capaci di restituire funzioni evapotraspiranti e di permeabilità, caratteristiche che sono fortemente legate alla possibilità di contrastare gli effetti delle isole di calore urbano (*urban heat islands*) e gli eccessivi ruscellamenti superficiali (*rainwater runoff*) delle acque piovane.

In questa prospettiva, la relazione della XIII Commissione della Camera dei Deputati sulle tematiche relative ai cambiamenti climatici, approvata il 28 luglio 2007, accoglie e ribadisce l'indicazione dell'Intergovernmental Panel on Climate Change per l'United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) della necessità di adottare una doppia strategia di azione:

- strategia di mitigazione dei cambiamenti climatici, che ha l'obiettivo di ridurre le cause dei cambiamenti climatici di origine umana ed in particolare di ridurre le emissioni e l'accumulo di gas serra in atmosfera provenienti dalle nostre attività;
- la strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, che ha l'obiettivo di minimizzare le conseguenze negative e i danni derivanti dai possibili futuri cambiamenti climatici e di sfruttare le nuove opportunità che dovessero sorgere.

Il perseguimento di strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici rappresenta un passo fondamentale per assicurare alle comunità insediate luoghi confortevoli e sicuri dove vivere e lavorare.

Le strategie di mitigazione, nell'ambito delle competenze della pianificazione territoriale, proprio perché finalizzate a contrastare le cause dei cambiamenti climatici, si orientano verso il tentativo di modificare gli stili di vita legati principalmente alla mobilità, da una parte, ed alla produzione e consumo di energia nei contesti urbani dall'altra. La mobilità, fortemente basata sull'utilizzo del mezzo privato che comporta una produzione elevatissima di gas-serra, e la questione dell'energia devono invece ricondurre alla necessità di strategie di risparmio energetico ed alla ricerca di fonti di energia alternativa e rinnovabile in ambito urbano.

Molto più rilevanti, per ovvie ragioni disciplinari sono invece le strategie di adattamento, legate al modo in cui pianificare, progettare e costruire insediamenti ed al modo in cui valorizzare le risorse naturali in una prospettiva complessiva di adattamento alle conseguenze di questi cambiamenti.

All'interno di un quadro in cui le strategie di mitigazione ed adattamento ai cambiamenti climatici diventano centrali, il PTP traccia alcuni possibili scenari di indirizzo, articolando le azioni nei due grandi gruppi di mitigazione ed adattamento e distinguendo per ciascuna di esse, rispettivamente, mobilità ed energia e ambiente costruito e risorse naturali.

Le azioni proposte hanno valore propositivo e di indirizzo ai fini delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali e degli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza di altri enti che hanno effetti sull'assetto del territorio provinciale. Esse sono anche ispirate alle azioni ed alle politiche maggiormente diffuse nei paesi europei che da tempo hanno avviato le strategie in oggetto.

In particolare le presenti note fanno riferimento alle risultanze del progetto europeo Grabs (Green and Blue Space Adaptation for Urban Areas and Eco Towns), svolto nell'ambito del Programma Interreg IV C di cui è partner l'Università degli Studi di Catania.

Strategie di mitigazione

Mobilità

Il PTP attua prioritariamente la strategia di mitigazione attraverso la promozione di modalità di trasporto sostenibile. In questo modo ci si propone l'abbattimento delle emissioni di gas-serra provenienti dalla combustione dei motori degli autoveicoli privati alimentati con carburanti provenienti da fonti non rinnovabili. I comuni, nella redazione dei relativi PRG assicureranno condizioni urbanistiche di privilegio al trasporto pubblico, attraverso:

- la gestione e la razionalizzazione della viabilità esistente attraverso attivazione ed ampliamento progressivo delle aree pedonali, creazione di ZTL nei Centri storici e Zone 30 nelle aree residenziali;
- la riduzione ed il rallentamento del traffico automobilistico (*woonerf*), a favore della pedonalità e valorizzazione dei percorsi pedonali sicuri con particolare attenzione per gli utenti deboli (percorsi protetti ed eliminazione delle barriere architettoniche);
- l'attivazione di politiche di *car-sharing* (auto condivisa) e di *car-pooling* (auto di gruppo);
- l'implementazione, il potenziamento e la razionalizzazione dei sistemi di trasporto pubblico, privilegiando mezzi ecologici o veicoli a basse emissioni e modalità di interscambio tra mezzi su gomma e mezzi su ferro;
- la realizzazione di corsie preferenziali per il sistema di trasporto pubblico o di assi viari esclusivamente riservati ai soli mezzi di trasporto pubblico (*dedicated roads*), quale primo passo per l'avvio di sistemi di trasporto urbano su rotaia (tram, metropolitane leggere ecc.);
- la realizzazione di zone urbane interdette al traffico di mezzi con motori a combustibile, ed accesso limitato ai mezzi di trasporto alternativi elettrici o non inquinanti.

Per la mobilità alternativa il piano individua una rete ciclo-pedonale provinciale, la quale mette in collegamento alcuni tratti già realizzati in un sistema che attraversa la gran parte del territorio, con particolare attenzione alle aree di maggiore pregio paesaggistico ed ambientale. Questa rete si propone come la dorsale a cui è possibile agganciare ulteriori tratti di minore lunghezza e di estensione locale, in modo da creare una sinergia con il sistema nel suo insieme. I Comuni, nella redazione dei PRG, possono:

- individuare e progettare piste ciclabili come estensione del sistema provinciale;
- delimitare piste ciclabili su ogni strada, laddove la dimensione della sezione stradale lo consenta; per l'inserimento delle piste ciclabili sulle strade comunali è consentita la riduzione delle corsie dedicate al traffico automobilistico e, dove

necessario, la riduzione ad un solo senso di marcia, con circolazione veicolare a senso unico;

- integrare le scuole come nodi terminali di un sistema di piste ciclabili e percorsi pedonali protetti che si irradiano in modo capillare all'interno dei contesti residenziali, consentendo i trasferimenti casa-scuola totalmente a piedi;
- abbattere ogni forma di barriera per i pedoni ed i disabili lungo i percorsi ciclo-pedonali (cassonetti della spazzatura, auto in sosta, segnali stradali o pubblicitari, quando non ci siano delle vere e proprie barriere architettoniche);
- concepire lo spazio pubblico urbano (strade, piazze, giardini, parchi) come spazio per la pedonalità. Inoltre la passeggiata e la corsa sono esercizi sempre più diffusi per mantenere allenato ed in buona salute il corpo. E' compito dell'urbanistica fornire i tracciati ed i luoghi salubri e gradevoli dove un tale esercizio possa essere praticato in sicurezza dai cittadini.

Energia

Considerato che la maggior parte delle emissioni di gas-serra è riconducibile al settore energetico ed a quello dei trasporti, risulta evidente quanto sia importante perseguire strategie di mitigazione intervenendo proprio su questo settore.

Il PTP prevede, in questa prospettiva, due livelli di indirizzo per quel che riguarda le questioni legate all'energia. Da una parte la possibilità di produrre energia da fonti alternative (eolico, fotovoltaico e termico solare) dall'altra quello di individuare azioni per il perseguimento del risparmio energetico diffuso.

Per ridurre le emissioni nocive è quindi necessario agire su due fronti:

- favorire la produzione di energia elettrica e calore attraverso fonti rinnovabili (eolico, fotovoltaico e solare termico);
- ridurre il peso dei costi energetici (che incidono fortemente anche sui bilanci comunali) attraverso una migliore risposta energetica da parte dei fabbricati, degli impianti e dei mezzi di trasporto.

L'obiettivo della valorizzazione delle fonti energetiche si può perseguire con la previsione di impianti per la produzione di energia eolica, secondo un accurato studio che tenga conto delle caratteristiche paesaggistiche dei luoghi, dei tipi di insediamento, di utilizzazione del suolo e comunque da prevedere solo in particolari aree del territorio, dove non sia esplicitamente richiamato un particolare valore paesaggistico da tutelare come nel caso delle aree agricole ordinarie, periurbane e di non particolare importanza agronomica.

Il fotovoltaico, per il quale le condizioni climatiche del contesto provinciale sono particolarmente adatte ad ottenere buoni rendimenti medi degli impianti, può essere incoraggiato prioritariamente nelle:

- aree di consolidamento urbanistico e riqualificazione ambientale;
- aree di integrazione urbanistica e di riqualificazione ambientale.

In queste aree si possono utilizzare le coperture dei fabbricati nuovi per l'installazione dei pannelli, i quali potranno ricoprire anche le facciate, soprattutto nel caso di edifici pubblici (scuole, ospedali, servizi). Si può incoraggiare l'inserimento di impianti anche negli interventi di recupero edilizio. L'installazione in campo aperto è da escludere. Negli insediamenti urbani prevalentemente compatti e nei centri e nuclei storici i comuni valuteranno, in sede di redazione dei PRG, se esistono insiemi di particolare valore urbanistico ed architettonico la cui configurazione risulti incompatibile con determinati tipi di impianti fotovoltaici e ne proibiranno l'installazione o la condizioneranno al rispetto di definite condizioni. Per incoraggiarne l'uso, i comuni potranno offrire premialità urbanistiche ed agevolazioni fiscali.

La ricerca di fonti energetiche rinnovabili per il raffrescamento e il risparmio energetico degli edifici, costituisce una delle istanze più rilevanti nei territori della fascia climatica sud-mediterranea, così come l'esigenza di ridurre le fonti interne di calore per prevenire il surriscaldamento degli edifici. Tra le possibili azioni, utili a contrastare il surriscaldamento estivo degli edifici, è possibile incentivare la realizzazione di edifici con alti standard di isolamento termico che possono ridurre il fabbisogno energetico fino al 90%, adattandosi meglio alle ondate di calore.

Possono inoltre essere utilizzate soluzioni per la produzione di energia ad emissione nulla di CO₂, come nel caso delle installazioni fotovoltaiche, il solare termico ed il microeolico per il riscaldamento dell'acqua sanitaria, soprattutto nei tipi edilizi mono-bifamiliari.

La previsione di zone ombreggiate negli spazi urbani per mezzo di patii, logge, porticati, tettoie, impianti vegetali, strutture mobili, consentono migliori condizioni di vivibilità e di comfort.

Il Piano suggerisce che, a livello locale, è possibile mettere in atto una serie di azioni concrete per potenziare le prestazioni energetiche degli edifici ed offrire migliori condizioni di comfort termico indoor e outdoor durante le ondate di calore, attraverso:

- politiche di ristrutturazione energetica di edifici ed impianti comunali, come scuole, piscine, edifici amministrativi;
- sistemi di illuminazione pubblica con impianti di illuminazione auto-alimentati mediante pannelli fotovoltaici o con sistemi a basso consumo (LED);
- Predisposizione di incentivi (in aggiunta a quelli statali) in ordine alla fiscalità locale (ICI – Oneri di Urbanizzazione ecc.), per interventi di ristrutturazione energetica e ambientale degli edifici privati;
- attivazione di bonus urbanistici ed edilizi attraverso modifiche ai Regolamenti Edilizi Comunali o mediante varianti urbanistiche specifiche, finalizzati alla promozione di iniziative bio-climatiche;
- utilizzo di tecnologie a basso consumo energetico (caldaie a condensazione, micro-cogenerazione);
- avvio di campagne di sensibilizzazione sul risparmio di energia;
- acquisto di apparecchiature elettriche a basso consumo energetico;
- limitazioni sull'uso di condizionatori;
- teleriscaldamento nei quartieri nuovi;
- attivazione di impianti con bio-masse;
- attivazioni di impianti geotermici.

In particolare, le biomasse comprendono, oltre che quelle di origine forestale e i residui della lavorazione del legno, le colture per la produzione di biocarburanti, i residui agricoli, gli scarti di diverse lavorazioni, gli effluenti di industrie agroalimentari, le deiezioni animali, la frazione organica dei rifiuti solidi urbani (RSU), i rifiuti domestici in raccolta differenziata, i reflui civili. I principali settori di utenza per la biomassa sono il riscaldamento domestico, la produzione di calore di processo, la produzione di energia elettrica in impianti centralizzati e la produzione di biocarburanti liquidi che rappresentano l'unica fonte rinnovabile in grado di sostituire direttamente benzina e gasolio.

Anche il settore agricolo può infatti contribuire a ridurre le emissioni attraverso:

- agro-energie e bio-combustibili a filiera corta;
- valorizzazione delle potenzialità di assorbimento del carbonio legate al recupero della fertilità dei terreni;
- intervento nel campo della forestazione e delle biomasse derivanti dalla gestione forestale;

- un'azione coordinata di protezione specifica per il suolo tenendo conto che si tratta di una risorsa essenzialmente non rinnovabile, che è caratterizzata da processi di formazione e rigenerazione molto lenti, mentre può essere soggetta a degrado con notevole rapidità.

Strategie di adattamento

Gestione delle risorse idriche

L'eccessivo sfruttamento delle falde acquifere sotterranee ed il contestuale spreco delle acque piovane da una parte, e la diffusa impermeabilizzazione del territorio ed il disboscamento dello stesso hanno determinato dissesti idrogeologici anche importanti. La gestione virtuosa delle acque deve avvenire secondo due livelli: quello comunale e quello degli ATO.

I Piani attuativi degli strumenti urbanistici comunali ed i REC devono normare:

- la raccolta di acqua piovana proveniente dalle coperture dei fabbricati che può essere riutilizzata attraverso la collocazione in apposite vasche di raccolta senza necessità di particolari trattamenti;
- le acque di raccolta possono essere utilizzate ai fini irrigui (orti urbani e giardini) o attraverso una rete duale differenziata per scopi civili non potabili (servizi igienici, lavanderie).

Gli ATO devono pianificare la gestione delle acque con un approccio integrato, per assicurare che venga soddisfatta la futura domanda di acqua per usi agricoli ed urbani. In sintesi, per risparmiare acqua ed impiegarla nel modo migliore possibile sono egualmente rilevanti tutte le misure che puntano ad usare l'acqua piovana per i bisogni delle coltivazioni, che riciclano le acque grigie e operano politiche di conservazione dell'acqua. In questa prospettiva:

- il sistema fognario deve essere organizzato con la separazione delle acque bianche da quelle scure, in modo da consentire la riutilizzazione delle acque meteoriche. Bisogna avere attenzione affinché queste acque che scorrono in superficie non vengano inquinate, sottoponendole, quando necessario, a trattamenti disinquinanti;
- per gli usi industriali, di irrigazione agricola ma anche del verde pubblico e dei giardini urbani privati, e per ogni altro uso che sia consentito dagli standard di qualità, deve essere utilizzata l'acqua non potabile;
- per effetto della concentrazione del volume delle piogge, bisogna migliorare tutti i sistemi di prevenzione di esondazioni, allagamenti e inondazioni. Ciò comporta la revisione del funzionamento di ogni elemento del sistema idrografico con l'opportunità di spostarsi verso tecniche naturalistiche di gestione delle acque superficiali;
- le aree più esposte alle inondazioni, in previsione di un loro aumento, possono giungere a livelli di rischio per cui si richiede lo studio di piani di sicurezza.

Protezione della permeabilità e dell'evapotraspirazione dei suoli

Le strategie di protezione dei suoli si basano sull'idea che il suolo, inteso come lo strato superiore della crosta terrestre, non è soltanto la piattaforma delle attività umane, ma anche l'habitat di un numero enorme di organismi viventi e la fonte di materie prime. Il suolo è sottoposto a gravi minacce, quali l'erosione, la diminuzione della materia organica, la contaminazione locale e diffusa, l'impermeabilizzazione, la compattazione, la diminuzione della biodiversità, la salinizzazione, le inondazioni e gli

smottamenti. Le strategie di protezione finalizzate, dunque, essenzialmente a contrastare gli effetti del ruscellamento delle acque piovane (*rainwater runoff*) con conseguenti inondazioni ed allagamenti ed erosione degli strati pedologici, con perdita della fertilità e rischio di frane, si possono perseguire attraverso due indirizzi specifici di carattere generale:

- contenimento dell'urbanizzazione attraverso strategie di densificazione;
- protezione e tutela di tutte le aree non urbanizzate e previsione di progetti territoriali per la costruzione di infrastrutture verdi connesse secondo lo schema delle reti ecologiche.

I Comuni sono incoraggiati ad adottare azioni e misure che consentano la tutela ma anche la previsione di un aumento delle superfici permeabili, attraverso:

- previsione di percentuali di superfici permeabili negli interventi di trasformazione edilizia, nei parcheggi e nei piazzali;
- interventi di deasfaltizzazione dei suoli, che impongono o obbligano il mantenimento o il ripristino di condizioni di permeabilità di aree pertinenziali private e pubbliche, in occasione di autorizzazione di interventi edilizi ex novo o di ristrutturazione dell'esistente; le azioni di deimpermeabilizzazione possono essere avviate con facilità ad esempio per la realizzazione di ampi spazi permeabili nei parcheggi delle grandi strutture commerciali e produttive, ma dette iniziative possono essere estese a tutti gli spazi urbani pubblici e privati oggetto di intervento trasformativi;
- la raccolta delle acque meteoriche in reti di acque bianche separate dalle acque scure; il convogliamento in laghetti, paludi e marcite dove l'assorbimento e la filtrazione verso le falde siano accompagnati da processi di fitodepurazione delle acque;
- la rinaturalizzazione di alvei e canali; per evitare le esondazioni si preferirà un metodo "naturale", lontano dal massiccio impiego del cemento: favorire l'assorbimento lungo il percorso superficiale dell'acqua, indirizzare gli eccessi dei flussi verso vasche di accumulo, conservare i meandri e utilizzare correttamente le aree golenali.

Riduzione delle isole di calore urbano

Relativamente agli effetti delle isole di calore urbano, il PTP si allinea alle direttive del Sectoral Report sugli impatti ed adattamenti nel settore dell'Urbanistica e delle costruzioni del Working Group dell'European Climate Change Programme. In particolare, il Piano suggerisce di:

- creare spazi verdi urbani diffusi all'interno dei tessuti delle città, specialmente nelle aree residenziali ed eventualmente connessi con le reti ecologiche in continuità con gli spazi aperti naturali;
- prevedere appropriati sistemi di alberature capaci di creare condizioni di ombreggiatura e superfici d'acqua che riescano a dare il loro contributo di raffrescamento in condizioni di clima secco, quando la vegetazione esaurisce la sua funzione attraverso l'evaporazione, o in alternativa, di considerare sistemi d'irrigazione che assicurino alla vegetazione una fornitura adeguata di acqua durante i periodi caldi;
- raffrescamento esterno dei fabbricati per mezzo di elementi frangisole, pareti ventilate, muro di Trombe;
- prevedere tetti giardino, pavimentazioni permeabili per aumentare l'effetto raffreddamento ottenuto dall'evaporazione e, contemporaneamente, gestire il rischio di inondazioni;

- modificare gli spazi tra gli edifici in modo da offrire un riparo rispetto al vento ed alla pioggia durante l'inverno e offrire ombra durante l'estate;
- utilizzare l'esposizione al vento per ottenere il raffrescamento attraverso la circolazione d'aria negli ambienti interni degli edifici;
- evitare tecnologie costruttive non sostenibili che richiedano necessariamente l'utilizzo di sistemi di condizionamento dell'aria, soprattutto nel caso di edifici ed attrezzature pubbliche.

Gestione del verde agricolo e forestale periurbano per la produzione di *ecosystem services*

Le aree agricole, in virtù del loro consistente patrimonio vegetale, consentono di aumentare il contributo di evapotraspirazione e permeabilità dei suoli all'interno dei contesti periurbani. Tali caratteristiche evapotraspiranti sono centrali nella prospettiva dell'adattamento ai cambiamenti climatici, perché contribuiscono in maniera sostanziale alla diminuzione delle isole di calore, degli effetti di ruscellamento delle acque piovane ed all'abbattimento di quote di monossido di carbonio in atmosfera. Superando la visione tradizionale che la vede solo come attività primaria del settore produttivo, l'agricoltura periurbana, proprio perché praticata in contesti lontani dai servizi della città e da quelli della campagna, può assolvere funzioni più complesse come la tutela del paesaggio, la gestione sostenibile delle risorse, la preservazione della biodiversità, il sostegno della vitalità economica e sociale. Si fa qui riferimento al concetto di multifunzionalità dell'agricoltura ovvero all'idea che alla produzione di beni essenziali per l'alimentazione umana ed animale, si possono associare altre funzioni fondamentali di carattere sociale, culturale ed ambientale. In questa prospettiva, reddito ed occupazione derivano anche dalla produzione di beni e servizi secondari (strutture turistico-ricettive, educazione ambientale, terapie alternative, vendita diretta di prodotti biologici di elevata qualità), dalla protezione dell'ambiente (anche attraverso la riduzione dei costi per mantenere la qualità di acqua, aria, suolo), dalla valorizzazione del paesaggio (manutenzione delle strutture rurali tradizionali), dalla conservazione della biodiversità e dalla fruizione ricreativa. Nell'ambito di queste istanze, il piano promuove la realizzazione di:

- orti urbani, utilizzando aree dismesse e sottoutilizzate o aree agricole abbandonate contigue ai centri abitati, come occasioni di diversificazione del sistema del verde urbano a costo zero e con elevati vantaggi anche di carattere sociale ed economico. L'incentivazione di orti può avvenire utilizzando la tecnica colturale della permacoltura, particolarmente vicina ai processi naturali;
- verde pubblico urbano, pensato non solo per il soddisfacimento di questioni legate all'adattamento climatico, ma anche per il benessere in senso generalizzato della popolazione e quindi capace di rispondere ad esigenze non soltanto quantitative (standard urbanistico) ma anche a requisiti di fruizione, tempo libero ed estetico-percettivi;
- la realizzazione di sistemi integrati del verde urbano a carattere naturalistico (boschi e foreste urbane), preferibilmente connessi tra loro mediante corridoi ecologici in grado anche di valorizzare gli elementi naturali preesistenti nel territorio che hanno perso le loro originarie connotazioni nel paesaggio urbano (fiumi, canali, zone lacustri, zone costiere, ed altri siti di valenza ambientale);
- interventi di carattere naturalistico, che devono sfruttare le essenze vegetali autoctone, senza il ricorso a particolari interventi di manutenzione e senza incidere sul consumo idrico urbano, minimizzando i tempi (con minime opere infrastrutturali), preferibilmente attraverso convenzioni con i privati, attraverso meccanismi perequativi, compensativi e di mitigazione ambientale).

- interventi finalizzati alla configurazione di nuove aree verdi attraverso pratiche di forestazione, salvaguardia e ricostituzione di quelle esistenti, anche in ambito periurbano (riforestazione);
- interventi sul verde minore, costituito dal sistema vegetale urbano fatto di alberi, siepi, prati lungo le strade, le piazze, i parcheggi e gli spazi pertinenziali e residuali ed interventi per la promozione del verde privato, attraverso apposite agevolazioni da attivare mediante convenzioni con enti pubblici e privati da attivarsi mediante idonei Regolamenti del verde urbano.

Allegato 2
Schede relative alle concentrazioni funzionali in prossimità dei nodi del trasporto

(artt. 29,30 e 31)