



**REGIONE SICILIANA
COMUNE DI LINGUAGLOSSA
COMUNE DI CASTIGLIONE DI SICILIA**

**"ATTIVITÀ DI TRASPORTO TURISTICO CON MEZZI FUORISTRADA
LUNGO LA PISTA ALTOMONTANA PIANO PROVENZANA - AREE
SOMMITALI DELL'ETNA E INTERVENTI DI MANUTENZIONE
ORDINARIA E STRAORDINARIA DEL TRACCIATO ESISTENTE"**

**SCREENING DI INCIDENZA AMBIENTALE - LIVELLO I
ai sensi degli artt. 5 e 6 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i.
SIC ITA070009 - "Fascia Altomontana dell'Etna"**

**Dott. For. Martina Indelicato
Trecastagni - 4 MARZO 2026**

Sommario

1. PREMESSA	4
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
2.1 Normativa europea	5
2.2 Normativa nazionale	5
2.3 Normativa regionale.....	6
2.4 Normativa istitutiva e disciplina del Parco dell'Etna.....	7
2.5 Inquadramento procedurale dell'attività oggetto di screening.....	7
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E AMBIENTALE	9
3.1 Localizzazione e descrizione del tracciato	9
3.3 Inquadramento nel SIC ITA070009.....	10
3.4 Habitat di interesse comunitario presenti.....	13
3.5 Specie faunistiche di interesse comunitario	14
4. DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ OGGETTO DI SCREENING.....	17
4.1 Attività di trasporto turistico	17
4.2 Periodo di esercizio	17
4.3 Parco mezzi autorizzato	18
4.4 Sistema di monitoraggio degli accessi	21
4.5 Dati di traffico rilevati.....	21
4.6 Manutenzione stagionale del tracciato esistente	23
5. ANALISI DELLE POTENZIALI INCIDENZE.....	24
5.1 Inquadramento metodologico	24
5.2 Incidenze sugli habitat	25
5.2.1 Incidenze sull'habitat 9530* – Pinete (sub-)mediterranee di pini neri endemici	25
5.2.2 Incidenze sull'habitat 4090 – Lande oro-mediterranee endemiche a ginestre spinose	26
5.2.3 Incidenze sull'habitat 8320 – Campi di lava e cavità naturali	27
5.3 Incidenze sulle specie faunistiche di interesse comunitario.....	29
5.3.1 Intensità e frequenza del disturbo.....	29
5.3.2 Inquadramento fenologico delle specie principali.....	30
5.3.3 Resilienza ecologica del contesto altomontano	31
5.4 Emissioni in atmosfera e rumore	32
5.4.1 Stima indicativa delle emissioni.....	33
5.4.2 Rumore	35
5.5 Incidenze su suolo, morfologia ed erosione	35
5.6 Effetti cumulativi	37

5.7 Sintesi delle potenziali incidenze	38
6. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GESTIONE.....	40
6.1 Coerenza con gli strumenti di pianificazione e regolamentazione del Parco dell'Etna.....	40
6.2 Coerenza con il Piano di Gestione del SIC ITA070009	41
6.3 Coerenza con il Piano Paesaggistico della Provincia di Catania (D.A. n.031/GAB del 3.10.2018)	43
6.4 Inquadramento nel Protocollo di Intesa tra Comuni ed Ente Parco	46
7 CONCLUSIONI DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA	47

1. PREMESSA

Il presente elaborato costituisce lo Screening di Incidenza Ambientale - Livello I, redatto ai sensi degli artt. 5 e 6 del D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e s.m.i., in relazione alla richiesta di rilascio del nulla osta per l'esercizio dell'attività di trasporto turistico con mezzi fuoristrada lungo la pista altomontana Piano Provenzana - aree sommitali dell'Etna, nonché per l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del tracciato esistente.

Le attività oggetto della presente valutazione ricadono all'interno del Parco Regionale dell'Etna e interessano il Sito di Interesse Comunitario (SIC) ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna", appartenente alla Rete Natura 2000.

La presente valutazione tiene conto delle modalità operative attualmente adottate, della configurazione invariata del tracciato e dell'assetto complessivo delle concessioni rilasciate dai Comuni territorialmente competenti, oggetto di procedure pubbliche, al fine di considerare il quadro complessivo delle pressioni esercitate sull'area.

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

2.1 Normativa europea

La procedura di Valutazione di Incidenza trova fondamento nell'art. 6, paragrafi 3 e 4, della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", che stabilisce l'obbligo di sottoporre a preventiva valutazione qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione del sito Natura 2000, ma che possa avere incidenze significative su di esso, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti.

Si richiama inoltre la Direttiva 2009/147/CE "Uccelli", che disciplina la conservazione delle specie di avifauna selvatica e integra il quadro normativo di tutela della Rete Natura 2000.

Comunicazione della Commissione Europea 2019/C 33/01 - "Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva Habitat (92/43/CEE)", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea C 33 del 30 gennaio 2019, che fornisce chiarimenti interpretativi sui criteri di valutazione di piani e progetti in relazione agli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000, con particolare riferimento ai concetti di "incidenza significativa", "valutazione appropriata" ed "effetti cumulativi".

2.2 Normativa nazionale

La Direttiva 92/43/CEE è stata recepita nell'ordinamento italiano con il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e s.m.i., recante "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche".

L'art. 5 del D.P.R. 357/1997 disciplina le modalità di svolgimento della Valutazione di Incidenza, prevedendo la verifica preventiva degli effetti di piani, progetti e interventi che possano incidere in modo significativo sui siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

Si richiama altresì il D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120, che ha introdotto modifiche e integrazioni al D.P.R. 357/1997, nonché il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., Parte Seconda, per quanto attiene al coordinamento tra le procedure ambientali.

Decreto Ministeriale, 3 aprile 2000, "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciali, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE";

2.3 Normativa regionale

In ambito regionale, la procedura di Valutazione di Incidenza è disciplinata dalle disposizioni attuative emanate dalla Regione Siciliana, ed in particolare dal D.A. n. 36/GAB del 14 febbraio 2022, recante le "Linee guida per la Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA) ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i."

Le citate linee guida definiscono criteri, contenuti e modalità di redazione degli elaborati, distinguendo tra Screening (Livello I) e Valutazione appropriata (Livello II), e specificano l'obbligo di considerare anche gli effetti cumulativi con altri piani o progetti.

La Circolare 23/01/2004 dell'Assessore Regionale del Territorio e dell'Ambiente: D.P.R. n.357/97 e successive modifiche ed integrazioni "Regolamento recante attuazione della direttiva n.92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna

selvatiche" - art. 5 - valutazione dell'incidenza - commi 1 e 2 (G.U.R.S. n. 10 del 5 marzo 2004);

2.4 Normativa istitutiva e disciplina del Parco dell'Etna

L'area oggetto della presente valutazione ricade all'interno del Parco Regionale dell'Etna, istituito con D.P.R.S. 17 marzo 1987 n. 37, ai sensi della L.R. 6 maggio 1981 n. 98.

Ai sensi dell'art. 24 della L.R. 9 agosto 1988 n. 14 e s.m.i., ogni concessione o autorizzazione relativa ad attività comportanti trasformazioni o utilizzazioni del territorio del Parco è subordinata al preventivo nulla osta dell'Ente Parco.

Si richiamano inoltre:

- il Regolamento per le attività di fruizione del Parco;
- il Piano Paesaggistico dell'Ambito 13 "Area dei crateri sommitali e della Valle del Bove";
- il Piano di Gestione del SIC ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna", approvato con D.D.G. n. 670/2009.

2.5 Inquadramento procedurale dell'attività oggetto di screening

L'attività oggetto del presente elaborato, pur svolgendosi su tracciato esistente e in assenza di nuove opere o trasformazioni territoriali, rientra tra quelle suscettibili di verifica ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, in quanto potenzialmente idonea a determinare effetti sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario presenti nel sito Natura 2000 interessato.

La presente relazione si configura pertanto quale Screening di Incidenza - Livello I, finalizzato a verificare l'assenza di incidenze significative sull'integrità del sito.

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E AMBIENTALE

3.1 Localizzazione e descrizione del tracciato

L'area oggetto della presente valutazione è localizzata sul versante nord-orientale del vulcano Etna, nel territorio dei Comuni di Linguaglossa e Castiglione di Sicilia, lungo la pista altomontana che da Piano Provenzana conduce alle aree sommitali del vulcano.

Il percorso viario interessato dall'attività di fruizione prende avvio in località Piano Provenzana, nel territorio del Comune di Linguaglossa, catastalmente identificabile al Foglio 1, particelle nn. 42, 47 e 48, alla quota di circa 1.800 m s.l.m., in area classificata come Zona C - Altomontana del Parco dell'Etna.

Dopo un primo tratto di circa 400 m lineari, il tracciato ricade in Zona A del Parco, proseguendo fino alla quota di circa 2.300 m s.l.m., sempre in territorio del Comune di Linguaglossa.

Successivamente, mantenendosi in Zona A del Parco, il percorso attraversa il territorio del Comune di Castiglione di Sicilia, catastalmente identificabile al Foglio 1, particelle nn. 102, 103 e 104, fino a raggiungere la quota massima di circa 2.950 m s.l.m., in corrispondenza delle aree sommitali consentite alla fruizione.

L'intero tracciato, ad eccezione di un brevissimo tratto iniziale in corrispondenza di Piano Provenzana, ricade all'interno del Sito di Interesse Comunitario ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna".

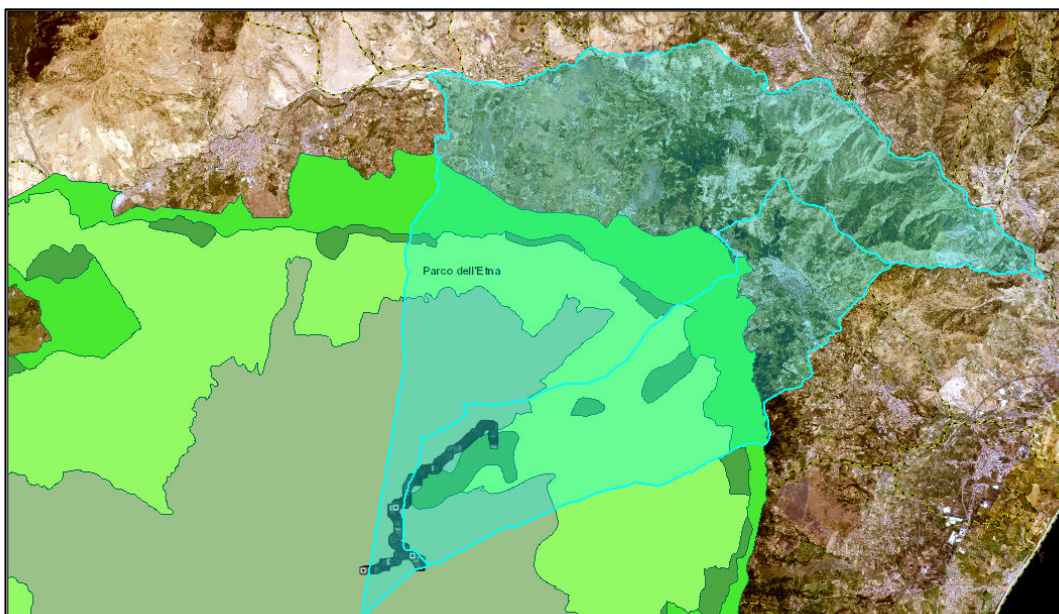


Figura 1 Localizzazione del tracciato esistente oggetto di attività di trasporto e manutenzione

3.3 Inquadramento nel SIC ITA070009

Il Sito di Interesse Comunitario ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna" si estende per una superficie complessiva di circa 5.951,61 ettari e interessa i territori dei Comuni di Adrano, Belpasso, Biancavilla, Bronte, Castiglione di Sicilia, Linguaglossa, Maletto, Nicolosi, Piedimonte Etneo, Ragalna, Randazzo, Sant'Alfio e Zafferana Etnea.

Il sito comprende la porzione sommitale del vulcano Etna, caratterizzata da ambienti vulcanici di alta quota compresi tra circa 1.800 e 3.300 m s.l.m., con condizioni bioclimatiche riconducibili all'orizzonte oromediterraneo e crio-oromediterraneo. L'area è contraddistinta da substrati lavici recenti, elevata instabilità geomorfologica, marcata aridità estiva, rigide condizioni invernali e frequenti fenomeni eruttivi che determinano periodiche modificazioni del paesaggio e delle comunità biologiche.

Lungo il tracciato oggetto della presente valutazione si rinvencono prevalentemente i seguenti habitat di interesse comunitario di cui all'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE:

- **4090 - Lande oro-mediterranee endemiche a ginestre spinose**, costituite da formazioni arbustive altomontane a *Genista aetnensis*;
- **8320 - Campi di lava e cavità naturali**, rappresentativi delle superfici laviche recenti e sub-recenti tipiche del contesto sommitale etneo.

Tali habitat, ampiamente diffusi nell'area altomontana, presentano nel sito un grado di conservazione e una valutazione globale complessivamente elevati.

In prossimità dell'area di partenza del percorso, pur non direttamente attraversati dalla pista, sono inoltre presenti habitat prioritari quali:

- **9530*** - Pinete (sub-)mediterranee di pini neri endemici;
- **9220*** - Faggeti degli Appennini con *Abies alba* e faggeti con *Abies nebrodensis*.

Tali habitat risultano tuttavia localizzati e con estensione limitata rispetto agli habitat altomontani predominanti sopra descritti.

Per quanto concerne le specie, il formulario del sito riporta diverse presenze faunistiche e floristiche di interesse conservazionistico. Tra le specie di avifauna di cui all'Allegato I della Direttiva 2009/147/CE risultano segnalate, tra le altre, ***Alectoris greca whitakeri*** e ***Lullula arborea***, entrambe legate ad ambienti aperti e prativi di quota.

Non sono presenti specie vegetali di interesse prioritario. Nell'elenco delle specie del S.I.C. vengono inoltre riportate 26 altre presenze che pur se relative ad entità non inserite in alcun allegato della direttiva "Habitat", risultano significative. Di

queste solo due sono molto rare, le altre rare o comuni. Le specie molto rare sono la *Epipactis meridionalis*, fam. Orchidiaceae, il cui areale comprende l'Italia meridionale, dal Lazio alla Sicilia, da 500 fino a 1900 m s.l.m., con habitat tipo nelle faggete su suolo debolmente acido e l'*Asplenium septentrionale*, una felce a vasta distribuzione circumboreale, in Italia presente lungo tutto l'arco alpino, sull'Appennino settentrionale ed in quello meridionale (Basilicata e Calabria) oltre che sulla montagna di Sardegna e Sicilia (Etna).

In relazione alle caratteristiche ecologiche del tracciato, sviluppato su superfici laviche e ambienti aperti altomontani, non si rilevano habitat forestali prioritari direttamente interferiti dall'attività, né risultano presenti lungo il sedime della pista specie vegetali di interesse prioritario.

Non si registrano variazioni nella configurazione degli habitat lungo il tracciato rispetto a quanto già descritto nella precedente valutazione, permanendo il contesto ambientale tipico delle superfici vulcaniche di alta quota.

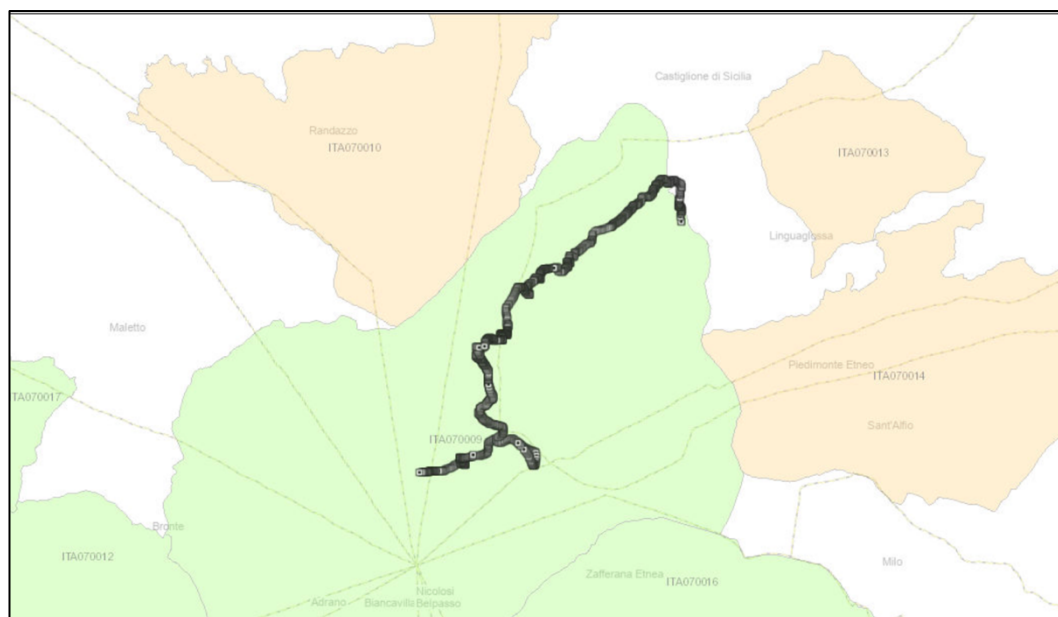


Figura 2 SIC ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna"

3.4 Habitat di interesse comunitario presenti

La distribuzione degli habitat lungo il tracciato è rappresentata nella Figura 3, elaborata sulla base della Carta degli Habitat Natura 2000 della Regione Siciliana. Dall'analisi cartografica si evince che il sedime della pista insiste prevalentemente sull'habitat:

4090 - Lande oro-mediterranee endemiche a ginestre spinose

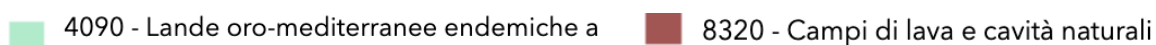
8320 - Campi di lava e cavità naturali

In corrispondenza del tratto iniziale del percorso, per uno sviluppo lineare di circa 200 m, il sedime della pista ricade inoltre all'interno dell'habitat prioritario:

9530* - Pinete (sub-)mediterranee di pini neri endemici

Il tratto in questione coincide con sede viaria sterrata esistente, consolidata da tempo e utilizzata per finalità di servizio, sicurezza e monitoraggio istituzionale (accesso mezzi di soccorso, Corpo Forestale, attività di monitoraggio vulcanologico), nonché per fruizione escursionistica regolamentata. Non sono previsti ampliamenti della carreggiata, modifiche planimetriche o interventi comportanti sottrazione di superficie forestale.

La configurazione degli habitat lungo il percorso è stata verificata mediante consultazione della cartografia ufficiale Natura 2000 e sopralluogo ricognitivo effettuato nel corso del 2026, confermando l'assenza di alterazioni morfologiche o modificazioni nella distribuzione degli habitat rispetto all'assetto consolidato.



La seconda specie, ritenuta poco significativa nell'area SIC, è un passeriforme il cui areale in Italia risulta essere vasto (maggiore di 20000 km², Boitani et al. 2002), la specie in Italia è ancora abbondante (il numero di individui maturi è maggiore di 10000, Brichetti & Fracasso 2007) ed è risultata in incremento nel periodo 2000-2010 (LIPU & Rete Rurale Nazionale 2011, www.mito2000.it). La popolazione italiana non raggiunge quindi le condizioni per essere classificata entro una delle categorie di minaccia (declino della popolazione del 30% in tre generazioni, ridotto numero di individui maturi, areale ristretto) e viene pertanto classificata a Minore Preoccupazione (LC). Stanziale; nidifica nell'erba o in buche del terreno, soprattutto sui monti, nelle praterie alpine ed ai margini dei boschi dove la vegetazione è rada e confina con zone cespugliose; la femmina depone 4-5 uova, tra la fine di marzo e l'inizio di aprile e la cova dura circa 12-16 giorni.

Le Minacce possono essere considerate le trasformazioni dell'habitat; disturbo antropico; incendi; anche se il livello di minaccia nel SIC è Medio-basso.

Tra le specie ritenute importanti, in quanto attenzionate in elenchi specifici, nell'area oggetto di studio sono state individuate numerose specie di insetti ed alcune specie di mammiferi quali il Toporagno, l'Istrice, il Riccio, la Lepre e la Donnola, nonché alcune specie abbastanza diffuse nel territorio siciliano, una delle quali addirittura oggetto di attività venatoria (Lepre).

Da tale elenco si evince che nel SIC è presente una sola specie di uccelli appartenente all'elenco del libro Rosso nazionale (*Monticola saxatilis*), che risulta essere considerata non significativa in relazione di distribuzione.

Le caratteristiche del tracciato, sviluppato su superfici laviche e ambienti prativi discontinui, non determinano sottrazione permanente di habitat idoneo né modificazioni strutturali delle condizioni ecologiche.

Eventuali potenziali interferenze sono riconducibili al disturbo temporaneo derivante dal transito dei mezzi, il cui livello di intensità è oggetto di analisi nel Capitolo 5, alla luce dei dati reali di esercizio.

4. DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ OGGETTO DI SCREENING

4.1 Attività di trasporto turistico

L'attività oggetto della presente valutazione consiste nel servizio di trasporto turistico con mezzi fuoristrada lungo la pista altomontana che da Piano Provenzana conduce alle aree sommitali del vulcano Etna, nel rispetto delle concessioni rilasciate dai Comuni territorialmente competenti e subordinatamente al nulla osta dell'Ente Parco dell'Etna.

Il servizio è finalizzato alla fruizione regolamentata delle aree sommitali, mediante accompagnamento dei visitatori in punti autorizzati, senza realizzazione di nuove opere né modificazioni del tracciato esistente.

Il transito avviene esclusivamente lungo la pista sterrata consolidata, senza deviazioni, ampliamenti o utilizzo di percorsi alternativi. Non sono previste aree di nuova sosta né interventi di trasformazione del suolo connessi all'attività di trasporto.

L'attività si inserisce in un contesto di fruizione storicamente consolidato e regolamentato, svolgendosi su tracciato già utilizzato per finalità di servizio e sicurezza in ambito altomontano.

4.2 Periodo di esercizio

L'attività di trasporto turistico si svolge in periodo stagionale, compatibilmente con le condizioni meteorologiche e con lo stato di praticabilità della pista altomontana.

L'avvio e la conclusione del servizio risultano variabili di anno in anno, in relazione all'andamento nivologico e alle condizioni di sicurezza del tracciato, generalmente comprese nel periodo primaverile-autunnale.

Durante la stagione invernale, caratterizzata da innevamento prolungato e condizioni meteorologiche avverse, il servizio viene sospeso e la pista risulta impraticabile per i mezzi gommati.

L'attività è pertanto limitata ai periodi in cui le condizioni ambientali consentono il transito in sicurezza, con interruzioni temporanee in caso di eventi meteorologici avversi o di ordinanze di chiusura.

4.3 Parco mezzi autorizzato

L'attività di trasporto turistico viene svolta da operatori economici individuati dai Comuni territorialmente competenti mediante procedure pubbliche di concessione.

L'autorizzazione alla circolazione dei singoli mezzi lungo la pista altomontana è subordinata al rilascio del nulla osta dell'Ente Parco dell'Etna ai sensi dell'art. 24 della L.R. 14/1988 e viene rinnovata con cadenza periodica.

I veicoli impiegati risultano identificati da specifica targa, omologati per il trasporto di persone e conformi alle normative vigenti in materia di sicurezza e di emissioni. Il parco veicolare comprende mezzi di categoria prevalentemente M3G e M2G, appartenenti a classi ambientali Euro 5 ed Euro 6, nonché alcuni mezzi con motorizzazione ibrida.

L'elenco completo dei veicoli autorizzati è riportato nella Tabella 1.

N.	GESTORE	COMUNE DI RIFERIMENTO	TARGA	MARCA / MODELLO	CATEGORIA (M1/M2/M3G)	CLASSE AMBIENTALE	ALIMENTAZIONE	N. POSTI	NOTE (SOSTITUTIVO/SERVIZIO)
1	ETNA TRAVEL SERVICE	LINGUAGLOSSA	GT959VT	TORSUS PRAETORIAN	M3G	EURO 6	DIESEL	35	
2	ETNA TRAVEL SERVICE	LINGUAGLOSSA	GT767VT	MERCEDES BENZ SPRINTER 4X4	M3G	EURO 5	DIESEL	21	
3	ETNA TRAVEL SERVICE	LINGUAGLOSSA	GK048LM	MERCEDES BENZ SPRINTER 4X4	M3G	EURO 5	DIESEL	20	
4	ETNA TRAVEL SERVICE	LINGUAGLOSSA	GL090MW	MERCEDES BENZ SPRINTER 4X4	M3G	EURO 5	DIESEL	20	
5	ETNA TRAVEL SERVICE	CASTIGLIONE DI SICILIA	GG835LZ	TORSUS PRAETORIAN	M3G	EURO 6	DIESEL	35	
6	ETNA TRAVEL SERVICE	CASTIGLIONE DI SICILIA	FZ550JS	TORSUS PRAETORIAN	M3G	EURO 6	DIESEL	35	
7	ETNA TRAVEL SERVICE	CASTIGLIONE DI SICILIA	GJ728KV	TORSUS PRAETORIAN	M3G	EURO 6	DIESEL	35	
8	ETNA TRAVEL SERVICE	CASTIGLIONE DI SICILIA	GE440HB	MERCEDES BENZ SPRINTER 4X4	M3G	EURO 5	DIESEL	16	MEZZO SOSTITUTIVO
9	ETNALCANTARA	LINGUAGLOSSA	GK055LM	TORSUS	M3G	EURO6	DIESEL	34	
10	ETNALCANTARA	LINGUAGLOSSA	GJ593FZ	MERCEDES BENZ SPRINTER 313	M2G	EURO5	DIESEL	13	
11	ETNALCANTARA	LINGUAGLOSSA	GP030EM	MERCEDES BENZ SPRINTER 516	M2G	EURO5	IBRIDO	17	

12	ETNALCANTARA	CASTIGLIONE DI SICILIA	GP062EM	MERCEDES BENZ SPRINTER 516	M2G	IBRIDO	IBRIDO	17	
13	ETNALCANTARA	CASTIGLIONE DI SICILIA	FZ952JS	PAJERO JEEP	M1G	EURO5	DIESEL	7	
14	ETNALCANTARA	CASTIGLIONE DI SICILIA	GW017KC	MAN	M3G	EURO5	DIESEL	30	
15	ETNA FREEDOM	LINGUAGLOSSA	GG890LZ	UNIMOG	M3G	EURO6	DIESEL	27	
16	ETNA FREEDOM	LINGUAGLOSSA	GP246ES	SPRINTER 906	M3G	EURO5	DIESEL	17	
17	ETNA FREEDOM	CASTIGLIONE DI SICILIA	GT545VP	MERCEDES BENZ SPRINTER 906	M2G	EURO5	DIESEL	13	
18	ETNA FREEDOM	CASTIGLIONE DI SICILIA	FX839PA	MERCEDES BENZ CLASSE G	M1G	EURO5	DIESEL	4	MEZZO SOSTITUTIVO
19	CONSORZIO TAO	LINGUAGLOSSA	FY652GE	IVECO EURO CARGO	M3G	EURO6	DIESEL	32	

4.4 Sistema di monitoraggio degli accessi

Al fine di garantire il controllo del carico veicolare lungo la pista altomontana, il Comune di Linguaglossa ha installato un sistema di accesso regolamentato mediante sbarra automatizzata dotata di contatore elettronico, finalizzato alla registrazione dei transiti autorizzati.

La pista risulta interdetta al traffico ordinario e accessibile esclusivamente ai mezzi autorizzati, previa verifica dei titoli abilitativi rilasciati dagli enti competenti.

Il sistema consente la rilevazione oggettiva del numero di passaggi effettuati lungo il tracciato, permettendo la ricostruzione del carico veicolare complessivo riferito all'attività di trasporto turistico.

I dati registrati costituiscono elemento oggettivo di monitoraggio e sono stati utilizzati ai fini della presente valutazione per l'analisi dell'intensità e della frequenza del transito veicolare.

4.5 Dati di traffico rilevati

L'analisi del carico veicolare è stata effettuata sulla base dei dati registrati dal sistema di monitoraggio degli accessi installato presso l'imbocco della pista altomontana.

I dati utilizzati nella presente valutazione sono stati forniti dall'Ufficio Tecnico del Comune di Linguaglossa e derivano dalla registrazione automatizzata dei transiti autorizzati lungo il tracciato.

L'elaborazione dei dati riferiti all'ultima annualità completa di esercizio evidenzia quanto segue:

- Periodo di attività: stagione primaverile-autunnale, compatibilmente con le condizioni di praticabilità del tracciato;
- Numero complessivo di passaggi registrati: **3.061**;
- Numero di giorni effettivi di esercizio: **224 giorni**;
- Carico medio giornaliero (calcolato sui giorni effettivi di attività): circa **14 passaggi/giorno**;
- Picco massimo giornaliero registrato: **31 passaggi**.

Tabella 1 - Sintesi dei dati di traffico rilevati (Anno 2025)

Indicatore	Valore
Periodo di attività	aprile - novembre
Totale passaggi registrati	3.061
Giorni effettivi di esercizio	224
Media giornaliera	14 passaggi
Picco massimo giornaliero	31 assaggi

Tabella 2 - Ripartizione dei passaggi per concessione

Concessione	Totale passaggi	% sul totale
Comune di Linguaglossa	1835	60 %
Comune di Castiglione di Sicilia	1226	40 %
Totale	3.061	100 %

Il valore massimo giornaliero rilevato (31 passaggi) risulta significativamente inferiore al valore di riferimento pari a 54 passaggi/giorno, indicato nel precedente provvedimento autorizzativo dell'Ente Parco quale soglia massima valutata ai fini della compatibilità ambientale. Il carico medio giornaliero registrato

(circa 14 passaggi) si attesta su valori ampiamente inferiori rispetto al suddetto parametro di riferimento.

4.6 Manutenzione stagionale del tracciato esistente

Prima dell'avvio della stagione di esercizio, viene effettuata una verifica tecnica delle condizioni del tracciato al fine di garantirne la percorribilità in sicurezza. Tale verifica verrà effettuata durante tutta la stagione turistica al fine di mantenere o ripristinare le condizioni di viabilità a seguito di particolari eventi.

Gli interventi consistono nel ripristino del fondo sterrato a seguito di eventuali danni causati da fenomeni atmosferici o da eventi naturali (erosioni superficiali, avvallamenti, solchi), mediante:

- livellamento del piano viabile;
- regolarizzazione della superficie di transito;
- redistribuzione del materiale già presente sul sedime.

Le operazioni sono effettuate con mezzi meccanici che percorrono esclusivamente la pista esistente, senza accesso alle aree laterali e senza modifiche della sagoma o della larghezza della carreggiata.

Gli interventi hanno carattere periodico e conservativo e non comportano nuove escavazioni, ampliamenti, rimodellazioni morfologiche o sottrazione di superficie agli habitat circostanti.

La manutenzione del tracciato è prevista nell'ambito del Protocollo di Intesa sottoscritto tra i Comuni di Linguaglossa e Castiglione di Sicilia e l'Ente Parco dell'Etna, finalizzato a garantire la continuità di accesso lungo la pista anche per esigenze di sicurezza, protezione civile e monitoraggio vulcanologico.

5. ANALISI DELLE POTENZIALI INCIDENZE

5.1 Inquadramento metodologico

La presente analisi è stata condotta ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e in conformità ai criteri interpretativi di cui alla Comunicazione della Commissione Europea 2019/C 33/01, al fine di verificare la possibile incidenza significativa dell'attività in esame sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario presenti nel Sito ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna".

La valutazione è stata sviluppata secondo la fase di screening (Livello I), finalizzata a stabilire se l'attività possa determinare effetti significativi sui siti Natura 2000, tenendo conto di:

- caratteristiche e dimensioni dell'attività;
- localizzazione rispetto agli habitat e alle specie;
- intensità e frequenza del carico veicolare;
- modalità operative della manutenzione;
- eventuali effetti cumulativi.

L'analisi è stata effettuata sulla base:

- della cartografia ufficiale Natura 2000;
- dei dati di traffico registrati dal sistema di monitoraggio degli accessi;
- delle informazioni relative al parco mezzi autorizzato;
- di verifica ricognitiva delle condizioni del tracciato.

La valutazione considera esclusivamente gli effetti potenzialmente riconducibili all'attività di trasporto turistico e agli interventi di manutenzione del tracciato esistente, non essendo previste nuove opere o modifiche strutturali.

5.2 Incidenze sugli habitat

5.2.1 Incidenze sull'habitat 9530* - Pinete (sub-)mediterranee di pini neri endemici

L'habitat prioritario 9530* è intercettato dal tracciato esclusivamente nel tratto iniziale, per uno sviluppo lineare di circa 200 m, in corrispondenza della quota di partenza del percorso.

Il sedime della pista in tale tratto coincide con viabilità sterrata preesistente e consolidata da tempo, utilizzata per finalità di servizio, sicurezza e accesso istituzionale oltre che per la fruizione escursionistica regolamentata.

L'attività oggetto di valutazione non comporta:

- ampliamenti della carreggiata;
- modifiche planimetriche del tracciato;
- taglio o rimozione di esemplari arborei;
- sottrazione di superficie forestale;
- nuove escavazioni o rimodellazioni morfologiche.

Gli interventi di manutenzione stagionale previsti consistono esclusivamente nel ripristino del fondo viario mediante livellamento e redistribuzione del materiale già presente sul sedime, con percorrenza dei mezzi meccanici limitata alla pista esistente e senza interessamento delle aree laterali vegetate.

La pressione derivante dal transito veicolare è risultata, sulla base dei dati ufficiali forniti dall'Ufficio Tecnico del Comune di Linguaglossa, pari a una media di circa 14 passaggi/giorno nei periodi di effettiva attività, con un picco massimo registrato di 31 passaggi, valori significativamente inferiori al parametro di riferimento di 54 passaggi/giorno già valutato in sede autorizzativa.

In relazione alle caratteristiche dell'habitat 9530*, costituito da formazioni forestali strutturate, l'utilizzo del tracciato esistente non determina frammentazione aggiuntiva né alterazione della continuità ecologica, trattandosi di infrastruttura già inserita nel contesto ambientale.

Eventuali effetti sono riconducibili esclusivamente a disturbo temporaneo e localizzato durante il transito dei mezzi, senza incidenza permanente sulla struttura o sulle funzioni ecologiche dell'habitat.

Alla luce delle modalità operative descritte e dell'intensità reale del traffico rilevato, non si configurano effetti significativi sull'habitat prioritario 9530* ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE.

5.2.2 Incidenze sull'habitat 4090 - Lande oro-mediterranee endemiche a ginestre spinose

L'habitat 4090 è presente in corrispondenza della zona di partenza del tracciato e in tratti intermedi del percorso, in un contesto ambientale caratterizzato da formazioni xerofile submontane e montane dominate da leguminose spinose arbustive e suffrutescenti con habitus a pulvino.

La porzione maggiormente interessata dalla presenza antropica è l'area di parcheggio e di avvio delle escursioni, ove insistono attività già consolidate legate alla fruizione turistica e alla stazione sciistica, su substrati lavici derivanti dalla colata del 2002.

L'attività di trasporto oggetto di valutazione:

- non comporta sottrazione di superficie vegetata;
- non prevede apertura di nuovi tracciati;

- non determina occupazione permanente di suolo al di fuori del sedime esistente;
- non altera la copertura vegetazionale dell'habitat.

Il transito veicolare avviene esclusivamente lungo pista già consolidata, mentre la presenza dei visitatori si concentra prevalentemente nelle aree di sosta già strutturate.

Dal punto di vista floristico, l'habitat 4090 presenta copertura vegetazionale discontinua e adattata a condizioni di elevata aridità, con comunità vegetali pioniere e resilienza naturale alle condizioni di disturbo moderato.

La pressione esercitata dall'attività risulta limitata nel tempo (periodo stagionale) e nell'intensità (media di circa 14 passaggi/giorno), con valori inferiori al parametro già valutato in sede autorizzativa.

Non si rilevano pertanto:

- fenomeni di frammentazione aggiuntiva;
- perdita di biopermeabilità;
- compromissione delle superfici occupate dall'habitat.

Eventuali effetti sono riconducibili a disturbo temporaneo e reversibile, senza incidenza permanente sulla struttura e sulle funzioni ecologiche dell'habitat.

Alla luce delle modalità di esercizio e del carico veicolare effettivamente registrato, l'attività non determina incidenze significative sull'habitat 4090.

5.2.3 Incidenze sull'habitat 8320 - Campi di lava e cavità naturali

L'habitat 8320 interessa ampi tratti del percorso, in particolare nelle porzioni medio-alte del tracciato, caratterizzate da superfici laviche recenti o sub-recenti, campi di lapilli e substrati incoerenti con suoli primitivi.

Si tratta di ambienti con copertura vegetazionale discontinua e costituiti da specie pioniere altamente specializzate, adattate a condizioni ambientali estreme (forte escursione termica, ventosità, irradiazione solare, innevamento prolungato).

Il tracciato oggetto di utilizzo si sviluppa su pista sterrata già esistente e consolidata, impostata su substrati lavici affioranti, senza interferire con nuove superfici dell'habitat.

L'attività di trasporto:

- non comporta alterazione delle superfici laviche circostanti;
- non determina apertura di nuove piste;
- non comporta asportazione di substrato o modificazioni morfologiche permanenti;
- non incide sulle cavità naturali eventualmente presenti al di fuori del sedime viario.

Gli interventi di manutenzione stagionale si limitano al ripristino del piano viabile esistente, senza estensione alle aree laterali e senza rimodellazioni morfologiche.

In considerazione delle caratteristiche strutturali dell'habitat 8320, della sua ampia diffusione nel sito e della natura già antropizzata del sedime viario, l'attività non determina perdita di superficie né alterazione delle funzioni ecologiche.

Eventuali effetti sono riconducibili a disturbo temporaneo e localizzato durante il transito dei mezzi, con intensità contenuta (media di circa 14 passaggi/giorno) e limitazione stagionale dell'attività.

Non si configurano pertanto incidenze significative sull'habitat 8320 ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE.

5.3 Incidenze sulle specie faunistiche di interesse comunitario

Il formulario standard del SIC ITA070009 riporta la presenza di specie di avifauna di cui all'Allegato I della Direttiva 2009/147/CE, tra cui *Alectoris greca whitakeri* e *Lullula arborea*, legate ad ambienti aperti altomontani e prativi, nonché la presenza segnalata di *Monticola saxatilis*.

Gli ambienti attraversati dal tracciato sono costituiti prevalentemente da superfici laviche e praterie altomontane a copertura vegetale discontinua, idonee alla presenza di tali specie in particolare durante il periodo riproduttivo primaverile.

L'attività oggetto di valutazione non comporta:

- sottrazione o frammentazione di habitat;
- alterazione delle aree di nidificazione;
- modificazioni strutturali del territorio;
- introduzione di elementi infrastrutturali permanenti.

Le potenziali pressioni riconducibili all'attività in esame sono rappresentate da:

- disturbo acustico durante il transito dei mezzi;
- presenza antropica associata alla fruizione turistica.

5.3.1 Intensità e frequenza del disturbo

L'analisi dei dati di traffico, forniti dall'Ufficio Tecnico del Comune di Linguaglossa, evidenzia:

- media di circa 14 passaggi/giorno nei periodi di attività;

- picco massimo registrato pari a 31 passaggi;
- assenza di traffico notturno;
- distribuzione dei transiti nell'arco della giornata.

Considerando un arco operativo medio di circa 8 ore giornaliere, la frequenza media risulta pari a circa 1-2 passaggi/ora, configurando un disturbo episodico e non continuo.

Secondo la letteratura tecnico-scientifica in materia di interferenze tra infrastrutture lineari e fauna selvatica (ISPRA - Linee guida su frammentazione e disturbo da traffico), gli effetti significativi sulle popolazioni di avifauna si associano generalmente a:

- traffico continuo o ad elevata frequenza;
- incremento stabile dei livelli di pressione sonora;
- trasformazioni permanenti dell'habitat;
- presenza di disturbo notturno.

Tali condizioni non si riscontrano nel caso in esame.

5.3.2 Inquadramento fenologico delle specie principali

Al fine di valutare la sovrapposizione tra attività e fasi biologicamente sensibili, si riporta di seguito una sintesi fenologica delle specie maggiormente significative per il sito.

Specie	Status nel sito	Periodo riproduttivo	Modalità di nidificazione	Sensibilità al disturbo	Sovrapposizione con attività
<i>Alectoris greca whitakeri</i>	Nidificante	Aprile - Giugno	Nido a terra	Moderata in fase di cova	Parziale, con traffico episodico
<i>Lullula arborea</i>	Nidificante	Marzo - Giugno	A terra/praterie	Moderata	Parziale, assenza disturbo notturno
<i>Monticola saxatilis</i>	Presenza sporadica	Maggio - Luglio	Ambienti rocciosi	Bassa-moderata	Limitata

Nel periodo primaverile, la fruizione alle quote più elevate è frequentemente condizionata da variabilità meteorologica, innevamento residuo e condizioni di sicurezza del tracciato, fattori che modulano naturalmente il carico veicolare.

La sovrapposizione temporale tra attività e fasi riproduttive risulta pertanto:

- limitata nel tempo;
- caratterizzata da disturbo prevedibile e spazialmente confinato;
- priva di trasformazioni dell'habitat.

5.3.3 Resilienza ecologica del contesto altomontano

Gli ambienti altomontani etnei sono caratterizzati da elevata dinamica naturale (condizioni climatiche estreme, escursioni termiche, attività vulcanica periodica), cui le specie presenti risultano adattate.

Il disturbo associato al transito regolamentato e discontinuo dei mezzi si configura come pressione di intensità contenuta rispetto alle dinamiche naturali del sistema, senza evidenza di alterazioni strutturali delle popolazioni.

Non risultano, nelle precedenti annualità di esercizio, segnalazioni documentate di abbandono di siti riproduttivi o di decrementi localizzati attribuibili all'attività in esame.

Alla luce degli elementi analizzati, il potenziale disturbo associato al transito dei mezzi lungo la pista altomontana si configura come pressione episodica, limitata nel tempo e spazialmente confinata al sedime viario esistente.

La frequenza media dei transiti, pari a circa 1-2 passaggi/ora nelle giornate di ordinaria attività, non determina condizioni di disturbo continuo né incrementi stabili dei livelli di pressione antropica lungo il tracciato. L'assenza di traffico notturno e la prevedibilità spaziale del percorso riducono ulteriormente la possibilità di interferenze rilevanti con i comportamenti riproduttivi o trofici delle specie presenti.

La sovrapposizione temporale con il periodo riproduttivo delle specie nidificanti risulta parziale e modulata da fattori climatici e di praticabilità del tracciato che, alle quote altomontane, limitano naturalmente l'intensità della fruizione nelle fasi più precoci della stagione primaverile.

Non si riscontrano sottrazioni di habitat, alterazioni delle aree di nidificazione o modificazioni strutturali dell'ambiente idonee a determinare effetti permanenti o cumulativi sulle popolazioni faunistiche del sito.

Nel complesso, il quadro delle pressioni analizzate non evidenzia elementi tali da configurare incidenze significative sulle specie di interesse comunitario presenti nel SIC ITA070009, in relazione alla natura, all'intensità e alla durata dell'attività oggetto di valutazione.

5.4 Emissioni in atmosfera e rumore

Le potenziali pressioni riconducibili all'attività di trasporto turistico sono rappresentate dalle emissioni in atmosfera dei mezzi autorizzati e dal rumore prodotto durante il transito lungo la pista.

Il parco veicolare autorizzato è costituito prevalentemente da mezzi alimentati a gasolio appartenenti alle classi ambientali Euro 5 ed Euro 6, con presenza marginale di veicoli ibridi.

I fattori emissivi dei veicoli Euro 5 ed Euro 6 risultano significativamente ridotti rispetto alle classi precedenti, in particolare per ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM), come evidenziato dall'European Environment Agency - EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook.

5.4.1 Stima indicativa delle emissioni

Il tracciato presenta una lunghezza di circa 11 km per tratta. Considerando il ciclo completo di andata e ritorno, la percorrenza media per ciascun passaggio risulta pari a circa 22 km.

Sulla base dei dati di traffico registrati:

- media giornaliera $\approx$ 14 passaggi;
- percorrenza giornaliera complessiva $\approx$ 308 km (22 km $\times$ 14 passaggi);

Assumendo fattori emissivi medi prudenziali per veicoli diesel Euro 5-6 (EEA - Air Pollutant Emission Inventory Guidebook):

- NO_x: 0,08-0,18 g/km
- PM: 0,005 g/km
- CO: circa 0,3-0,5 g/Km

si ottiene un ordine di grandezza giornaliero pari a:

- NO_x: circa 25-55 g/giorno

- **PM:** circa 1,5 g/giorno
- **CO:** circa 90-155 g/giorno

Su base annua (3.061 passaggi registrati), la percorrenza complessiva risulta pari a circa **67.342 km**, il contributo emissivo stagionale risulta dell'ordine di:

- **NOx:** circa 5-12 kg/anno
- **PM:** circa 0,3 kg/anno
- **CO:** circa 20-34 kg/anno

Il tracciato si sviluppa in contesto vulcanico di alta quota, caratterizzato da:

- elevata ventilazione naturale;
- assenza di configurazioni morfologiche che favoriscano ristagno degli inquinanti;
- bassissima densità insediativa;
- ampia superficie aperta priva di ostacoli verticali.

In tali condizioni, la letteratura tecnico-istituzionale (ISPRA - Rapporti sulla qualità dell'aria) evidenzia come emissioni derivanti da traffico discontinuo e a bassa intensità siano soggette a rapida dispersione atmosferica, con limitata probabilità di accumulo significativo.

Il contributo emissivo stimato risulta pertanto contenuto e non idoneo a determinare alterazioni misurabili della qualità dell'aria o effetti indiretti sugli habitat e sulle specie presenti.

5.4.2 Rumore

Per quanto concerne il rumore, il disturbo acustico è riconducibile a eventi puntuali e di breve durata, limitati al tempo strettamente necessario alla percorrenza del tracciato. Non sono previste attività in orario notturno, né soste prolungate al di fuori delle aree già destinate alla fruizione. Il transito avviene lungo percorso fisso e consolidato, senza dispersione nelle aree laterali.

Anche sotto il profilo acustico, pertanto, non si configura una sorgente sonora continua o persistente, ma una pressione episodica e localizzata, proporzionata all'intensità reale dell'attività.

Alla luce delle modalità operative descritte, delle classi emissive dei mezzi impiegati, della limitata frequenza dei transiti e delle caratteristiche ambientali del contesto altomontano, non si rilevano elementi tali da configurare incidenze significative sulla qualità dell'aria o sulle componenti biotiche del sito Natura 2000.

5.5 Incidenze su suolo, morfologia ed erosione

Il tracciato oggetto di utilizzo si sviluppa su pista sterrata esistente, impostata su substrati lavici e piroclastici tipici dell'ambiente altomontano etneo.

Le potenziali pressioni riconducibili all'attività di trasporto sono rappresentate da:

- compattazione del fondo viario;
- formazione di solchi superficiali in caso di eventi meteorici intensi;
- possibile incremento localizzato dell'erosione superficiale.

Tuttavia, tali effetti risultano circoscritti al sedime già consolidato e non si estendono alle superfici laterali occupate dagli habitat naturali.

La manutenzione stagionale del tracciato, effettuata prima dell'avvio del servizio, è finalizzata proprio al ripristino della regolarità del piano viabile e alla prevenzione di fenomeni erosivi accentuati, mediante:

- livellamento superficiale;
- regolarizzazione degli avvallamenti;
- redistribuzione del materiale già presente.

Tali interventi hanno carattere conservativo e contribuiscono a:

- contenere l'approfondimento dei solchi;
- evitare allargamenti spontanei del tracciato;
- mantenere il transito confinato entro la sagoma esistente.

Non sono previsti ampliamenti, nuove escavazioni o modificazioni morfologiche permanenti.

Inoltre, la natura del substrato lavico e piroclastico, caratterizzato da elevata permeabilità e tessitura grossolana, riduce la formazione di ristagni superficiali e limita i fenomeni di compattazione permanente del suolo, favorendo il naturale drenaggio delle acque meteoriche.

Il transito avviene su sedime già consolidato, privo di copertura umica significativa, e non determina impermeabilizzazione né alterazione dei processi di infiltrazione. In considerazione della natura del substrato, della limitata intensità del traffico registrato (media di circa 14 passaggi/giorno) e delle modalità conservative della manutenzione, non si configurano incidenze significative su suolo, morfologia o dinamiche erosive del sito.

5.6 Effetti cumulativi

Ai fini della presente valutazione sono stati considerati i potenziali effetti cumulativi derivanti dalla combinazione dell'attività di trasporto turistico con altre pressioni insistenti nell'area.

In particolare si è tenuto conto di:

- presenza di attività turistiche e ricettive nell'area di Piano Provenzana (parcheggi, impianti sciistici, punti ristoro, servizi escursionistici);
- fruizione pedonale e cicloturistica lungo il tracciato;
- transito di mezzi istituzionali (soccorso, Corpo Forestale, attività di monitoraggio vulcanologico);
- interventi periodici di manutenzione del tracciato.

L'area di partenza del percorso risulta già caratterizzata da consolidata presenza antropica legata alla fruizione turistica del versante nord dell'Etna. L'attività oggetto di valutazione si inserisce in tale contesto senza determinare nuova occupazione di suolo né incremento di superficie infrastrutturata.

L'accesso alla pista è regolamentato mediante sistema di controllo con sbarra automatizzata, che consente di limitare il transito ai soli mezzi autorizzati e di monitorare il numero effettivo di passaggi.

Il carico veicolare registrato (media di circa 14 passaggi/giorno; picco massimo 31) risulta contenuto e distribuito nell'arco della giornata, senza concentrazioni tali da determinare sovraccarichi temporanei.

Il transito dei mezzi istituzionali e di soccorso ha carattere episodico e non sistematico, mentre la fruizione pedonale e cicloturistica si sviluppa

prevalentemente in modo diffuso lungo il percorso, senza incrementi strutturali legati all'attività di trasporto.

Alla luce della natura regolamentata dell'accesso, dell'intensità reale del traffico e del contesto già destinato alla fruizione turistica, non si configurano effetti cumulativi significativi sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario del sito.

5.7 Sintesi delle potenziali incidenze

Al fine di fornire un quadro riassuntivo delle valutazioni svolte nei paragrafi precedenti, si riporta di seguito una sintesi delle pressioni analizzate, con indicazione di entità, durata e giudizio di significatività ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE.

Tabella 4 Sintesi delle pressioni

Componente ambientale	Pressione	Entità	Durata	Reversibilità	Estensione	Giudizio
Habitat 9530*	Transito su pista esistente	Bassa	Temporanea (stagionale)	Reversibile	Lineare (200 m)	Non significativa
Habitat 4090	Disturbo localizzato	Bassa	Temporanea (stagionale)	Reversibile	Sedime esistente	Non significativa
Habitat 8320	Transito su substrato lavico consolidato	Molto bassa	Temporanea (stagionale)	Reversibile	Sedime esistente	Non significativa
Avifauna	Disturbo episodico (1-2 transiti/ora)	Bassa	Temporanea (diurna)	Reversibile	Lineare	Non significativa
Qualità dell'aria	Emissioni NOx, PM, CO	Bassa	Discontinua	Reversibile	Diffusa e dispersa	Non significativa
Rumore	Evento sonoro puntuale	Bassa	Episodica	Reversibile	Lineare	Non significativa
Suolo e morfologia	Compattazione fondo pista	Localizzata	Temporanea	Reversibile	Sedime esistente	Non significativa
Effetti cumulativi	Interazione con fruizione esistente	Contenuta	Stagionale	Reversibile	Area già antropizzata	Non significativa

Le pressioni individuate risultano caratterizzate da durata limitata al periodo stagionale di esercizio e da effetti reversibili, non comportando trasformazioni territoriali permanenti né perdita di superficie degli habitat di interesse

comunitario.

L'intensità contenuta del traffico, la prevedibilità spaziale del tracciato e la regolamentazione dell'accesso concorrono a escludere la configurazione di incidenze significative sull'integrità del sito.

6. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GESTIONE

6.1 Coerenza con gli strumenti di pianificazione e regolamentazione del Parco dell'Etna

Il tracciato oggetto di utilizzo ricade interamente all'interno del Parco Regionale dell'Etna, istituito con D.P.R.S. 17 marzo 1987 n. 37, e si sviluppa in parte in Zona C (area di protezione orientata) e in parte in Zona A (riserva integrale), secondo la zonizzazione vigente.

- **D.P.R.S. n. 37 del 17.03.1987 istitutivo dell'Ente Parco dell'Etna e del suo Statuto e regolamento.** Nel Decreto, ed in particolare nella Parte terza - Allegato A vengono definite le attività consentite nelle diverse Aree del Parco. Nella Zona A l'attività escursionistica a piedi è libera mentre l'accesso con mezzi motorizzati è consentito, esclusivamente sui tracciati esistenti (o su tracciati che riducano l'impatto ambientale e che migliorino la sicurezza), per le attività preesistenti all'istituzione del Parco.
- **Regolamento per le attività di fruizione del Parco-** Approvato con delibera di consiglio n.21 del 30-10-2003. Il Regolamento prevede, all'Art.4 che *"Le autorizzazioni per le varie attività pubbliche e private e per gli interventi nel territorio a norma del presente Regolamento, richieste all'Ente Parco, vengono rilasciate dal Presidente, sentito, ove indicato dalla L.r. Sicilia n.98/81 e successive modificazioni, il parere del C.T.S. Sono fatte salve le attività già preesistenti alla data di istituzione del Parco, come previsto dal D.I. n. 37/87 del Parco."*

L'attività oggetto della presente valutazione si configura come utilizzo regolamentato di tracciato esistente e consolidato, storicamente destinato alla

fruizione controllata delle aree sommitali e funzionale anche all'accesso per finalità istituzionali (soccorso, protezione civile, monitoraggio vulcanologico).

Non sono previste nuove opere, ampliamenti o modificazioni strutturali del tracciato, né trasformazioni territoriali tali da alterare gli assetti morfologici o vegetazionali delle aree attraversate.

L'attività è subordinata al rilascio del nulla osta dell'Ente Parco ai sensi dell'art. 24 della L.R. 14/1988, nonché all'autorizzazione periodica dei mezzi impiegati, configurandosi pertanto come fruizione regolamentata e controllata, coerente con le finalità di tutela e gestione del Parco.

6.2 Coerenza con il Piano di Gestione del SIC ITA070009

Il Piano di Gestione del Sito ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna" individua come obiettivi prioritari:

- conservazione e mantenimento delle superfici occupate dagli habitat di interesse comunitario;
- prevenzione della frammentazione e del degrado;
- regolamentazione delle attività antropiche;
- monitoraggio delle specie e degli habitat.

In particolare sull'attività turistica il PDG recita così: "Le attività turistiche, se controllate e pianificate, non minacciano la fauna selvatica in generale e le specie meritevoli di azioni di conservazione. Nel caso contrario tali attività potrebbero causare fenomeni di disturbo alla fauna, soprattutto durante la riproduzione, di degrado, con l'abbandono di rifiuti, o il prelievo illegale di animali a scopo amatoriale."

Nelle norme di attuazione del PdG l'area viene identificata come zona di tutela delle emergenze vulcanologiche e degli ecosistemi di rilevante interesse. In tale ambito va perseguita la massima tutela predisponendo ogni azione necessaria per la conservazione dei fenomeni e processi naturali.

Tra le limitazioni ad attività sono previste espressamente "vietato introdurre veicoli motorizzati, ad eccezione di quelli utilizzati per motivi di servizio o di sorveglianza vulcanica e di quelli autorizzati per le attività consentite, utilizzando solo le piste esistenti, con esclusione di quelli disattivati dal Piano". Inoltre tra gli interventi di gestione previsti dal Piano (raccolti nell'All.3 del Piano), si riscontrano:

- *Intervento 1A.35_SES Pista di accesso ai crateri sommitali Piano Provenzana-Crateri Sommitali.* L'intervento prevede la sistemazione dell'attuale via di accesso ai crateri sommitali, rotabile con mezzi per il trasporto di turisti, con interventi di adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze di fruizione e interventi di mitigazione dell'impatto ambientale relativamente alle attuali piste esistenti autorizzate. L'obiettivo generale è il mantenimento dell'attività escursionistica alle zone sommitali del vulcano tramite la sistemazione del sentiero escursionistico con le finalità di conservazione e compensazione e promozione didattica degli habitat esistente nell'area.

In relazione a tali obiettivi, l'attività di trasporto turistico:

- non comporta perdita o riduzione di superficie degli habitat attraversati;
- non introduce nuovi elementi infrastrutturali permanenti;
- si svolge su sedime viario preesistente e consolidato;

- è soggetta a sistema di monitoraggio degli accessi mediante sbarra automatizzata.

L'interferenza con l'habitat prioritario 9530* è limitata a un tratto lineare di circa 200 m e non comporta sottrazione di superficie forestale né alterazione della struttura dell'habitat.

La manutenzione stagionale del tracciato ha carattere conservativo e contribuisce al contenimento di fenomeni erosivi e allargamenti spontanei della pista, risultando coerente con l'obiettivo di mantenimento dell'integrità del sito.

Alla luce delle modalità operative descritte e dell'intensità reale del traffico registrato, l'attività risulta compatibile con gli obiettivi di conservazione del SIC.

6.3 Coerenza con il Piano Paesaggistico della Provincia di Catania (D.A. n.031/GAB del 3.10.2018)

Il tracciato ricade nell'ambito paesaggistico 13, Paesaggio Locale 9 "Area dei crateri sommitali e della Valle del Bove", caratterizzato da elevato valore naturalistico, percettivo e identitario.

In particolare, le Norme di attuazione che definiscono i livelli di tutela per la zona sommitale in livello 2 (colorati in verde) e livello 3 (in rosa). (Fig.4).

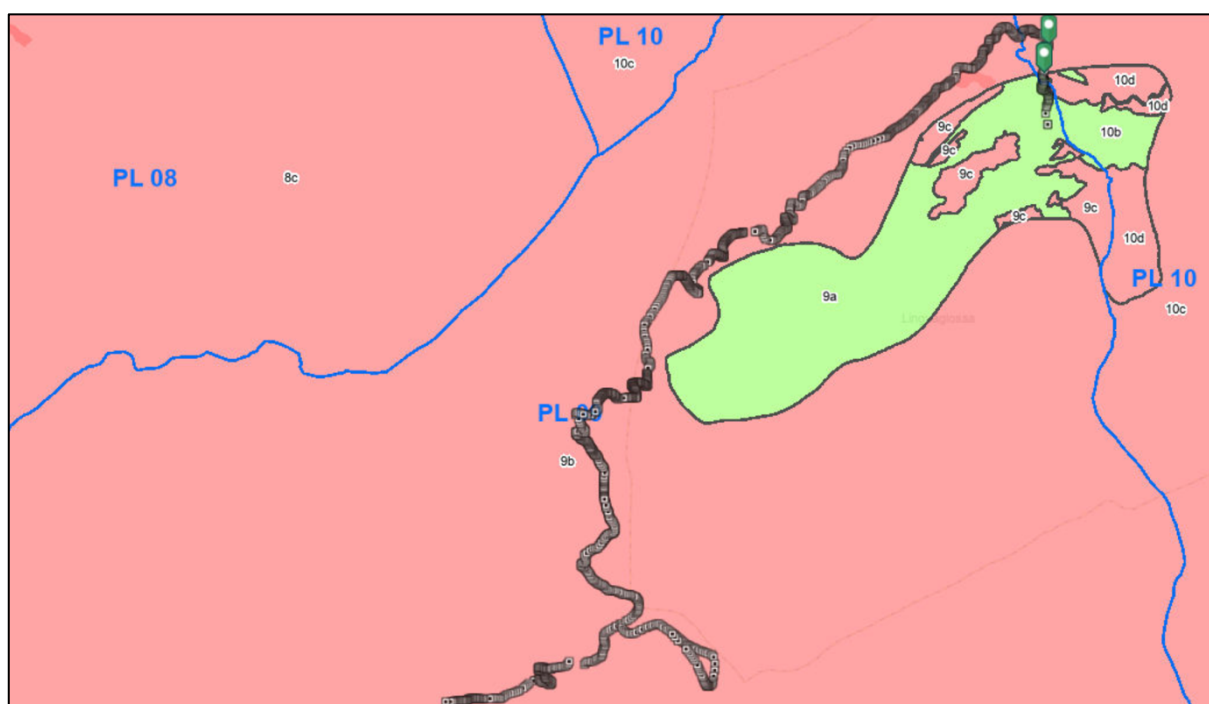


Figura 4 Livelli di tutela (livello 2 in verde, Livello 3 in rosa). Piano Paesaggistico CT

Gli Obiettivi specifici per l'area classificata di Livello di tutela 2 (assegnato al Paesaggio delle aree seminaturali del Parco dell'Etna, area C del Parco) sono la Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso la salvaguardia dei valori ambientali e percettivi del paesaggio, delle singolarità geomorfologiche e biologiche, dei conetti e dei campi lavici e il recupero e valorizzazione del patrimonio storico-culturale e degli antichi percorsi, finalizzati alla individuazione di itinerari naturalistici ed escursionistici.

Per il Livello di Tutela 3, assegnato al Paesaggio delle aree naturali dei crateri sommitali (Zone A e B del Parco), gli Obiettivi specifici sono la Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso misure orientate al mantenimento nelle migliori condizioni dei complessi boscati; alla conservazione del patrimonio naturale; alla conservazione integrale dei valori geologici e geomorfologici; al miglioramento della fruizione pubblica, recupero e

valorizzazione dei percorsi panoramici, con individuazione di itinerari finalizzati alla fruizione dei beni naturali e culturali.

In queste aree non è consentito:

- attuare le disposizioni di cui all'art. 22 L.R. 71/78 e le varianti agli strumenti urbanistici comunali;
- realizzare nuove costruzioni e aprire nuove strade e piste, ad eccezione di quelle necessarie all'organo istituzionale competente per la migliore gestione dei complessi boscati e per le proprie attività istituzionali;
- realizzare infrastrutture e reti ad eccezione delle opere interrato;
- realizzare tralicci, antenne per telecomunicazioni, impianti per la produzione di energia anche da fonti rinnovabili;
- realizzare discariche di rifiuti solidi urbani, di inerti e di materiale di qualsiasi genere;
- realizzare serre;
- effettuare movimenti di terra che trasformino i caratteri morfologici e paesistici;
- realizzare cave;
- effettuare trivellazioni e asportare rocce, minerali, fossili e reperti di qualsiasi natura, salvo per motivi di ricerca scientifica a favore di soggetti espressamente autorizzati.

L'attività oggetto di valutazione:

- non comporta modificazioni del profilo del terreno;

- non introduce nuovi volumi o strutture permanenti;
- non altera la percezione complessiva del paesaggio vulcanico.

Il transito avviene lungo pista già visivamente integrata nel contesto, senza ampliamenti o nuove incisioni del versante.

L'intervento si configura pertanto come utilizzo regolamentato di infrastruttura esistente, senza incidenza sui caratteri strutturali e percettivi del paesaggio tutelato.

6.4 Inquadramento nel Protocollo di Intesa tra Comuni ed Ente Parco

La manutenzione stagionale del tracciato è prevista nell'ambito del Protocollo di Intesa sottoscritto tra i Comuni di Linguaglossa e Castiglione di Sicilia e l'Ente Parco dell'Etna, finalizzato a garantire la continuità di accesso lungo la pista anche per esigenze di sicurezza, protezione civile e monitoraggio vulcanologico.

Tale previsione evidenzia la funzione pubblica e gestionale del tracciato, che non è esclusivamente funzionale alla fruizione turistica ma costituisce infrastruttura di servizio per il presidio del territorio.

L'attività si inserisce pertanto in un quadro istituzionale coordinato e regolamentato, coerente con gli strumenti di pianificazione e gestione vigenti.

7 CONCLUSIONI DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA

La presente valutazione di Incidenza - Livello I è stata redatta ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e in conformità ai criteri interpretativi di cui alla Comunicazione della Commissione Europea 2019/C 33/01, al fine di verificare la possibile incidenza significativa dell'attività di trasporto turistico con mezzi fuoristrada lungo la pista altomontana Piano Provenzana - aree sommitali dell'Etna, nonché degli interventi di manutenzione stagionale del tracciato esistente, sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario del SIC ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna".

L'analisi ha considerato congiuntamente la localizzazione dell'intervento, le caratteristiche del tracciato, la natura delle attività previste, il parco veicolare autorizzato, i dati oggettivi di traffico rilevati mediante sistema elettronico di monitoraggio e la sovrapposizione temporale con le fasi biologicamente sensibili delle specie presenti.

Dall'istruttoria tecnica emerge che:

- il percorso si sviluppa su pista sterrata esistente e consolidata;
- non sono previsti ampliamenti, nuove infrastrutture o modificazioni morfologiche permanenti;
- l'interferenza con l'habitat prioritario 9530* è limitata a un tratto lineare di circa 200 m, senza sottrazione di superficie forestale o alterazioni strutturali;
- il carico veicolare registrato (media circa 14 passaggi/giorno; picco massimo 31) configura una pressione episodica e discontinua, distribuita nell'arco della giornata e limitata al periodo stagionale di esercizio. Le stime emissive di NO_x, PM e CO, calcolate sulla base delle percorrenze effettive e delle

classi ambientali dei mezzi impiegati, evidenziano contributi di ordine di grandezza contenuto, inseriti in un contesto altomontano aperto e caratterizzato da elevata ventilazione naturale;

- le emissioni in atmosfera e il rumore si configurano come pressioni temporanee, localizzate e discontinue, in un contesto ambientale caratterizzato da elevata ventilazione e naturale capacità di dispersione;
- l'analisi fenologica delle principali specie di avifauna di interesse comunitario ha evidenziato una sovrapposizione temporale parziale tra periodo riproduttivo e attività, in un quadro di disturbo episodico e prevedibile, non associato a trasformazioni dell'habitat né a incremento stabile delle pressioni antropiche. Non risultano, nelle annualità precedenti di esercizio, segnalazioni documentate di alterazioni delle popolazioni o abbandono di siti riproduttivi lungo il tracciato.
- Gli interventi di manutenzione previsti hanno carattere conservativo e sono finalizzati al ripristino della regolarità del piano viabile, senza estensione alle superfici laterali occupate dagli habitat naturali e senza modificazioni permanenti della morfologia.
- non si rilevano fenomeni di frammentazione, perdita di habitat o alterazione delle funzioni ecologiche del sito;
- non si configurano effetti cumulativi significativi in relazione alle altre attività insistenti nell'area, già oggetto di regolamentazione.

Nel loro complesso, le pressioni individuate risultano:

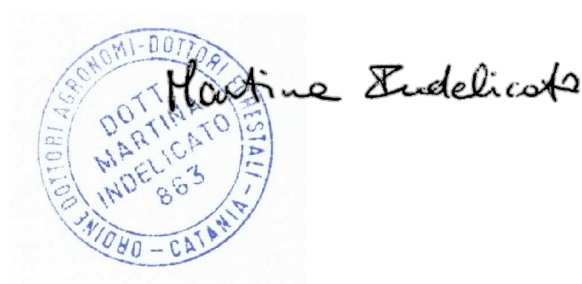
- circoscritte al sedime viario esistente;
- temporanee e reversibili;
- di intensità contenuta;

- non idonee a determinare perdita, frammentazione o alterazione delle funzioni ecologiche del sito.

Alla luce delle risultanze istruttorie e in assenza di elementi nuovi o sostanziali rispetto al quadro ambientale consolidato, si ritiene che l'attività in esame non determini incidenze significative sull'integrità del SIC ITA070009 "Fascia Altomontana dell'Etna" ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE.

Si ritiene pertanto che l'intervento possa concludersi positivamente in fase di screening (Livello I), non rendendosi necessaria la Valutazione Appropriata ai sensi dell'art. 6, paragrafo 3, della Direttiva 92/43/CEE.

Dott. For. Martina Indelicato



The image shows a handwritten signature in black ink that reads "Martina Indelicato". To the left of the signature is a circular blue ink stamp. The stamp contains the text "ORDINE DOTTORI AGRONOMI - DOTTORI FORESTALI - CATANIA" around the perimeter. In the center, it reads "DOTT. MARTINA INDELICATO" and the number "863" at the bottom.