

MIGLIORAMENTO E INNALZAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA DEL COLLEGAMENTO NEL TRATTO COMPRESO TRA CATANIA E RAMACCA (S.S.192 E S.S.417) – PA889

Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP)



Inquadramento generale

Programmazione dell'intervento

L'intervento ha l'obiettivo di conseguire il "Miglioramento del servizio ed innalzamento dei livelli di sicurezza con adeguamento della S.S.417 e adeguamento dei primi km della S.S.192".

La progettazione è stata avviata in quanto l'intervento è stato ricompreso:

- nel **Contratto di Programma tra ANAS e MIT 2016-2020**;
- nella pianificazione Regionale che ha introdotto l'intervento all'interno della **riprogrammazione dell'Accordo di Programma Quadro Rafforzato (APQR)** del 2017 per le progettazioni degli interventi relativi alla "Viabilità Regionale Siciliana in gestione ANAS". La riprogrammazione è stata resa efficace dalla **Convenzione sottoscritta nel dicembre 2022 tra ANAS e Regione Siciliana** connessa al Piano Sviluppo e Coesione (PSC) Regionale.

La progettazione è stata affidata perseguendo i seguenti obiettivi:

- rispondere alle attuali esigenze di traffico e mobilità e a migliorare viabilità dell'area sud ovest di Catania;
- creare un collegamento tra Catania e il sud-est siciliano (Caltagirone, Gela, Ragusa) per migliorare l'accesso a infrastrutture chiave: aeroporto di Fontanarossa, porto e scalo ferroviario.



Obiettivi di intervento

Relazione di progetto



L'analisi progettuale, condotta attraverso lo sviluppo del **Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP)**, ha valutato lo stato dei luoghi, la presenza di vincoli territoriali e gli effetti indotti sul sistema ambientale, paesaggistico, naturalistico e socio-economico. Questo processo ha portato all'individuazione di **due corridoi di progetto**, all'interno dei quali sono state studiate **tre alternative di tracciato**.

In tutte le ipotesi sviluppate, il collegamento stradale è garantito da una **strada extraurbana secondaria** di categoria C con sezione stradale di tipo C1 ex D.M. del MIT n.6791 del 5.11.2001 ("Strada extraurbana secondaria"). Questa configurazione prevede una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia.

In linea con le indicazioni e le prospettive di sviluppo territoriali, si rappresenta che la geometria plano-altimetrica è stata progettata per consentire il potenziale raddoppio della carreggiata e adeguamento a strada extraurbana principale di categoria B (due corsie per senso di marcia).

Le soluzioni progettuali si sviluppano quasi interamente nel territorio della **Città Metropolitana di Catania**, interessando i Comuni di Catania, Mineo, Palagonia, Ramacca, Paternò, Belpasso, Motta Sant'Anastasia, Misterbianco. Fa eccezione l'alternativa n.1 che attraversa, per un tratto di circa 4,5 Km, il territorio del **Libero Consorzio Comunale di Siracusa**, nel Comune di Lentini.

Le alternative di tracciato

Elaborati del DOCFAP



Sul sito del Dibattito Pubblico sono stati pubblicati la **Relazione di Progetto** e il **DOCFAP** nei quali sono illustrate le alternative progettuali individuate.

La Relazione di Progetto, redatta con un linguaggio chiaro e accessibile, permette di comprendere gli obiettivi e le soluzioni proposte, mentre il DOCFAP, è composto da documenti tecnici di progetto, elaborati e relazioni, per fornire un'analisi approfondita degli aspetti progettuali.

Corridoio di tracciato in sede (Alternativa 1)

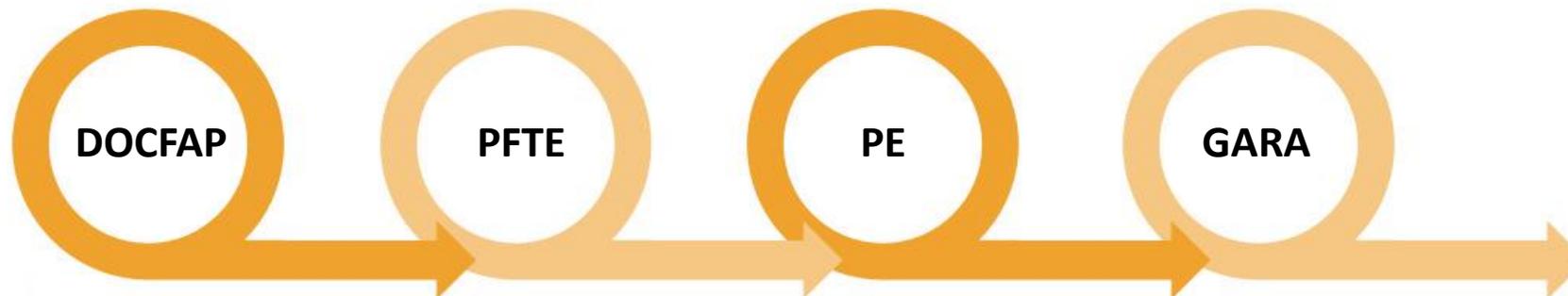
- L'Alternativa 1 (tracciato rosso) si colloca lungo il corridoio della S.S.417 esistente.

Corridoio di tracciato a nord (Alternative 2 e 3) Le alternative 2 e 3 si collocano in un nuovo corridoio a Nord della S.S.417 esistente.

- L'Alternativa 2 (tracciato marrone+verde) la strada si sviluppa verso nord-est, poi affianca l'autostrada A19 e la ferrovia Catania-Palermo, ricollegandosi al percorso principale vicino a Catania.
- L'Alternativa 3 (tracciato marrone+blu) segue lo stesso percorso iniziale dell'Alternativa 2 per 17 km, poi si collega direttamente all'A19 attraverso uno svincolo, permettendo di raggiungere Catania tramite l'autostrada esistente.

Iter procedurale

Conclusioni e benefici attesi



Attualmente, il progetto si trova nella fase del **Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP)** sottoposto a Dibattito Pubblico. Questa fase ha l'obiettivo di analizzare e confrontare le possibili alternative di tracciato, valutandone impatti e benefici.

Una volta **concluso il Dibattito Pubblico e individuata l'alternativa progettuale** preferenziale, in esito al confronto con il territorio, sarà necessario valutare l'inseribilità dell'intervento negli strumenti programmatici del MIT. Solo successivamente sarà possibile procedere con la redazione del **Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) ai sensi del D.Lgs. 36/2023**.

Il PFTE rappresenta un passaggio fondamentale per avviare l'iter autorizzativo, che comprenderà:

- **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**, per verificare la sostenibilità ambientale dell'opera;
- **Conferenza di Servizi**, per acquisire i pareri e le autorizzazioni degli enti coinvolti e la localizzazione dell'opera.

Completata questa fase di iter sul PFTE sarà finalizzata la **progettazione esecutiva**, che definirà nel dettaglio tutti gli aspetti tecnici e costruttivi, e successivamente sarà bandita la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori.

L'intero iter è quindi strettamente legato alla scelta dell'alternativa progettuale e alla conferma del finanziamento nell'ambito della programmazione nazionale e regionale.

Grazie per l'attenzione

