



DOCUMENTO CONCLUSIVO

art. 5, comma 1, lettera f) e art. 40 del D.lgs. 36/2023 e art. 7, comma 2, dell'Allegato I.6

**Miglioramento e innalzamento dei livelli di sicurezza del collegamento nel tratto
compreso tra Catania e Ramacca (S.S.192 e S.S.417)**

Luglio 2025

INDICE

1	PREMESSA	2
2	DESCRIZIONE DELL'OPERA.....	3
2.1	ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI	4
2.1.1	ALTERNATIVA 1	5
2.1.2	ALTERNATIVA 2	7
2.1.3	ALTERNATIVA 3	10
2.1.4	CONFRONTO TRA LE ALTERNATIVE	11
3	LE RISPOSTE DEL PROPONENTE DELL'OPERA AGLI ESITI DEL DIBATTITO PUBBLICO.....	13
3.1	VERIFICA DI INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI	13
3.2	VERIFICA POSSIBILI INTERFERENZE CON PERTINENZE MILITARI.....	14
3.3	COMPATIBILITÀ IDRAULICA DELLE OPERE	15
3.4	APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI.....	17
3.5	COMPATIBILITA' AMBIENTALE E VERIFICA PREVENTIVA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO	19
4	CONCLUSIONI	21

1 PREMESSA

Il presente documento conclusivo è redatto ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera f) del D.lgs. 36/2023 e dell'art. 7, comma 2, dell'Allegato I.6 di cui all'art. 40 del medesimo decreto ("Codice dei contratti pubblici") e riguarda il Dibattito Pubblico dell'intervento denominato *"Miglioramento e innalzamento dei livelli di sicurezza con adeguamento della SS192 della Valle del Dittaino" e della SS 417 di Caltagirone*, localizzato nel territorio della Città Metropolitana di Catania.

In coerenza con i principi di trasparenza, partecipazione e confronto pubblico introdotti dal nuovo Codice dei contratti pubblici, il Dibattito Pubblico ha rappresentato un momento centrale del processo decisionale, finalizzato a garantire l'informazione e il coinvolgimento delle organizzazioni di cittadini, delle istituzioni locali e dei portatori di interesse, in merito a un'infrastruttura di grande rilievo per la mobilità del territorio.

In particolare, l'intervento interessa un'area strategica ad alta rilevanza socioeconomica e con esigenze di potenziamento viario e, attraverso il Dibattito Pubblico sono state illustrate tre alternative progettuali. Il processo partecipativo si è svolto secondo le modalità previste dalla normativa vigente, mediante incontri pubblici di confronto con stakeholder e portatori di interesse, organizzati e gestiti dal Responsabile del Dibattito, e la diffusione delle attività tramite internet e i principali canali social ANAS S.p.A., con l'obiettivo di garantire un confronto informato e costruttivo.

Il presente documento conclusivo analizza gli esiti del Dibattito Pubblico, come riportati nella relazione conclusiva redatta dal Responsabile del Dibattito, incluse le eventuali proposte di modifica all'intervento formulate nell'ambito del processo partecipativo. Il documento fornisce altresì le valutazioni della Stazione Appaltante in merito all'accoglimento o meno di tali proposte, evidenziando la volontà di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le relative motivazioni.

Il presente documento fa seguito alla relazione conclusiva, redatta dal Responsabile del Dibattito Pubblico, in cui sono circostanziate:

- la descrizione delle attività svolte nel corso del Dibattito Pubblico;
- la sintesi dei temi trattati nel corso del dibattito ed emersi nel corso degli incontri;
- l'individuazione delle questioni ancora aperte da approfondire nei successivi livelli di progettazione.

Ciò premesso, oltre alla presente sezione introduttiva, la relazione è articolata secondo le seguenti sezioni:

- Capitolo 2: una sintesi descrittiva dell'intervento con particolare riferimento alle tre alternative progettuali analizzate nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) e oggetto di discussione nel Dibattito Pubblico;
- Capitolo 3: un riepilogo degli esiti del Dibattito Pubblico con riferimento ai quesiti e alle osservazioni formulate da soggetti istituzionali e privati durante gli incontri, e alle risposte fornite dalla Stazione Appaltante;
- Capitolo 4: una sezione conclusiva dedicata alle risultanze complessive del Dibattito e alla definizione delle azioni previste per il proseguimento del percorso progettuale dell'intervento in oggetto.

2 DESCRIZIONE DELL'OPERA

Come ampiamente illustrato nel corso del Dibattito Pubblico – nonché dettagliatamente descritto nella Relazione di progetto, documento principale a supporto del confronto – l'intervento in oggetto consiste nel miglioramento del servizio e nell'innalzamento dei livelli di sicurezza di un tratto della S.S. 192 “della valle del Dittaino” e della S.S. 417 “di Caltagirone”, nel tratto compreso tra Catania e Ramacca.

L'obiettivo del progetto è quello di potenziare la viabilità nell'area sud-occidentale del territorio catanese, affrontando le criticità idrauliche e rispondendo alle attuali esigenze di traffico e mobilità. L'intervento si rende necessario a causa delle condizioni infrastrutturali della S.S.192 e la S.S.417, che svolgono un ruolo fondamentale nei collegamenti tra Catania e l'entroterra siciliano.



FIGURA 2-1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO DI PROGETTO (IN ROSSO)

L'intervento in esame è stato inserito negli atti programmatici prevedendo l'adeguamento dei primi km della S.S.192 “della Valle del Dittaino” e del tratto di collegamento della S.S.417 “di Caltagirone” per consentire un accesso più efficiente alla città di Catania.

Già presente nel Contratto di Programma tra ANAS e MIT 2016-2020, l'intervento è stato incluso nella pianificazione della Regione Siciliana a seguito della riprogrammazione dell'Accordo di Programma Quadro Rafforzato (APQR) del 2017, avviata nel 2021 e resa efficace dalla Convenzione del 2023 del Piano Sviluppo e Coesione (PSC). Al momento l'intervento non è incluso nel Contratto di Programma tra ANAS e MIT 2021-2025.

L'opera mira a creare un importante asse di collegamento tra Catania e le aree sud-orientali della Sicilia, come Caltagirone, Gela e Ragusa, quale direttrice di accesso verso il capoluogo, favorendo contestualmente l'accesso a infrastrutture chiave come l'aeroporto di Fontanarossa, il porto commerciale e lo scalo ferroviario.

L'area di intervento attraversa tre fiumi rilevanti, il Gornalunga, il Simeto e il Dittaino soggetti a fenomeni di esondazione. Nella presente sezione del documento si fornisce una sintesi puntuale delle principali caratteristiche delle alternative di tracciato analizzate.

2.1 ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

Nel DOCFAP sono state elaborate e analizzate le alternative progettuali, oggetto di discussione nel Dibattito Pubblico e di seguito presentate, ognuna delle quali risponde a esigenze specifiche di sicurezza stradale, efficienza e compatibilità idraulica. L'obiettivo principale è creare un corridoio infrastrutturale di alta qualità funzionale, in grado di minimizzare l'impatto ambientale e di migliorare significativamente l'accessibilità verso l'area metropolitana di Catania, favorendo una mobilità più sicura e sostenibile.

Queste alternative progettuali sono state concepite non solo per affrontare le criticità attuali, ma anche per rispondere a una domanda di mobilità in crescita. Ogni opzione è stata attentamente studiata per garantire la resilienza dell'infrastruttura agli eventi idraulici e migliorare la fluidità del traffico, riducendo i tempi di percorrenza e aumentando la sicurezza.

Preliminarmente è opportuno precisare che l'ipotesi iniziale di intervento derivante dagli strumenti programmatici prevedeva il raddoppio ad una tipo B dell'asse della S.S. 417 esistente.

Gli approfondimenti operati in termini trasportistici mostrano, tuttavia, che la realizzazione di una sezione stradale di tipo B "extraurbana principale", risulterebbe sovradimensionata in rapporto ai volumi di traffico attuali, comportando inoltre costi e impatti ambientali notevoli. Una configurazione extraurbana secondaria di tipo C1, secondo il D.M. 5.11.2001 invece, con una portata di servizio adeguata e una struttura a doppio senso di marcia, rappresenta una soluzione più sostenibile e rispondente alle esigenze del territorio, offrendo una gestione del traffico equilibrata ed efficace. Pertanto, le alternative sono state valutate come tipo C1 "extraurbane secondarie", con asse stradale già progettato tenendo conto degli ingombri delle sezioni tipo B "extraurbana Principale" in modo da garantire la compatibilità per un futuro adeguamento, in linea con le prospettive di sviluppo socioeconomico e territoriale delineate dalla Regione Siciliana. Ciò consente - come, tra l'altro, emerso nel corso del Dibattito Pubblico - che in caso di incremento significativo della domanda di mobilità nella successiva fase progettuale del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) a seguito dell'aggiornamento delle previsioni di traffico (ad esempio tenendo conto della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina) resti pienamente percorribile l'opzione di adeguare la sezione stradale a tipo B, in coerenza con gli scenari evolutivi del contesto territoriale.

Per quanto premesso, si evidenzia che in esito alle risultanze emerse circa lo stato dei luoghi, la tipologia di vincoli a tutela del territorio interessato ed alle valutazioni sugli effetti indotti sul sistema ambientale, paesaggistico, naturalistico e socioeconomico, ha portato ad individuare due corridoi di progetto nell'ambito dei quali sono state individuate 3 alternative di tracciato:

- L'alternativa 1 (tracciato rosso) si colloca lungo il corridoio della S.S.417 esistente (corridoio sud), con un tracciato completamente in nuova sede.

- Le alternative 2 (tracciato marrone + verde) e 3 (tracciato marrone + blu) si collocano in un nuovo corridoio a Nord della S.S.417 esistente.

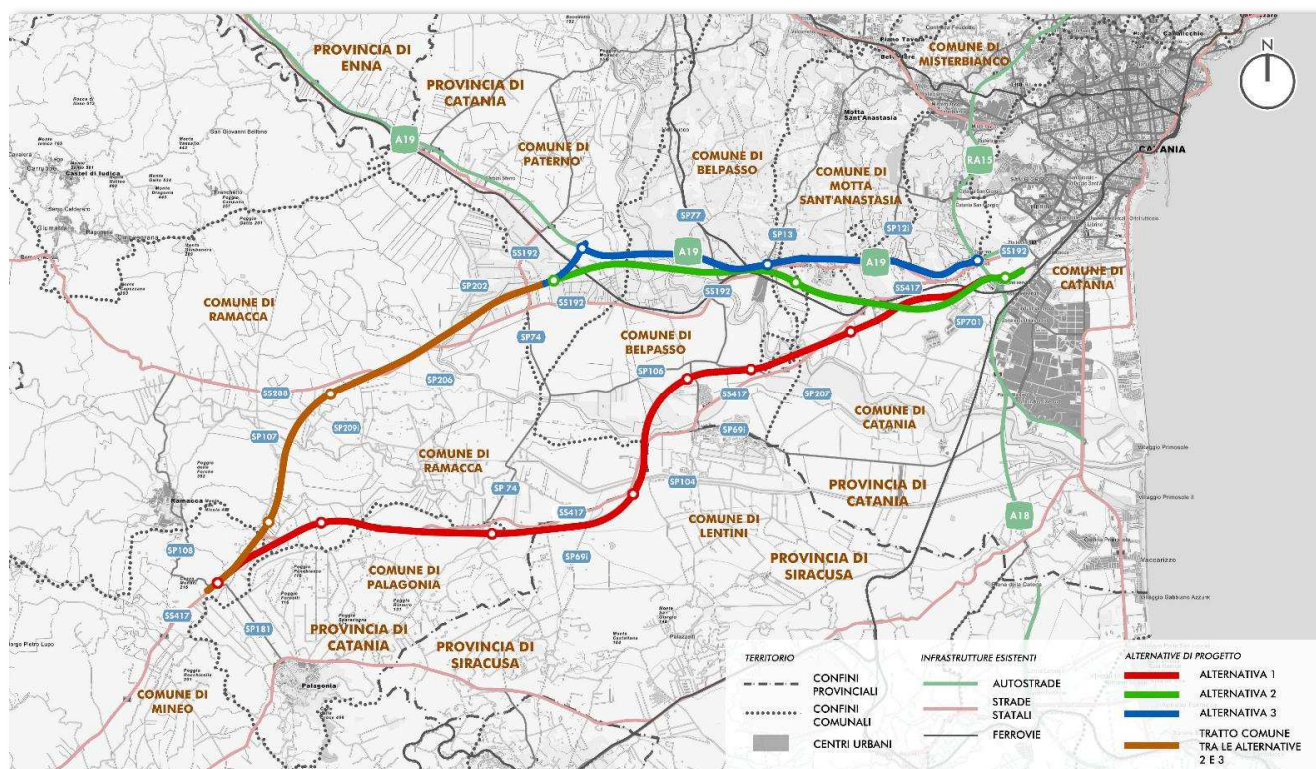


FIGURA 2-2 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE CON INDIVIDUAZIONE DELLE TRE ALTERNATIVE

Le alternative proposte sono orientate a una pianificazione di lungo termine, mirata a risolvere le criticità in ambito di sicurezza stradale e idraulica, e a generare benefici concreti in termini di efficienza del sistema di trasporto.

Per orientare la scelta tra le alternative progettuali, sono state condotte un'Analisi Costi-Benefici (ACB) e una valutazione tramite Analisi Multicriteri, che ha considerato parametri ambientali, sociali e di consumo del suolo. Questo approccio integrato permette di confrontare le opzioni progettuali non solo sotto l'aspetto economico, ma anche rispetto agli impatti complessivi sul territorio.

2.1.1 ALTERNATIVA 1

L'**Alternativa 1** si colloca lungo il corridoio della S.S.417, con un tracciato interamente in nuova sede con caratteristiche di strada extraurbana secondaria tipo C1 ai sensi del D.M. 05/11/2001 e svincoli a due livelli, per uno sviluppo complessivo di circa **34,2 km**. Le geometrie dell'attuale S.S. 417 presentano caratteristiche non pienamente rispondenti agli standard prestazionali richiesti per l'infrastruttura prevista, rendendo opportuna la realizzazione di ampi tratti in variante. Si è comunque perseguito l'obiettivo di mantenere il tracciato il più possibile aderente all'asse esistente, che continuerà a svolgere una funzione utile per la mobilità locale, complementare a quella della nuova infrastruttura principale.

RTI di progettazione:

Mandataria

Mandanti



FIGURA 2-3 – ALTERNATIVA 1: PLANIMETRIA DI PROGETTO

Dovendo attraversare l'area fluviale dei tre corsi d'acqua Gornalunga, Dittaino e Simeto, l'Alternativa 1 si caratterizza necessariamente per la presenza di estesi tratti in viadotto, finalizzati a posizionare in sicurezza idraulica la nuova infrastruttura rispetto ai possibili eventi alluvionali.

In particolare, il tracciato dell'Alternativa 1 ha inizio in corrispondenza dello svincolo esistente con la S.P.25 i (p.k. 38+800 dell'attuale S.S.417), in territorio comunale di Mineo e, dopo aver realizzato l'attraversamento del fiume Monaci mediante il Viadotto VI.01, si orienta in direzione est portandosi in parallelo con la S.S.417 storica.

Dalla p.k. 4+500 circa fino alla p.k. 28+300 il tracciato dell'Alternativa 1 interferisce con l'area di esondazione per un tempo di ritorno pari a 200 anni relativa ai 3 corsi d'acqua Gornalunga, Dittaino e Simeto, risolta mediante la realizzazione di 2 viadotti di lunghezza rispettivamente 4,2 km e 19,1 km, tra i quali si interpone un tratto con asse stradale appoggiato ad un rilievo collinare.

L'altimetria di progetto, è stata definita in conformità alle indicazioni della Circolare Applicativa delle NTC 2018, assicurando il rispetto dei requisiti prescritti in termini di distanza tra il livello di piena e le strutture dell'opera.

In questo lungo tratto, il tracciato stradale si sposta più a Nord, con una sequenza di curve ad ampio raggio, mantentendosi all'esterno del perimetro delle pertinenze della base militare di Sigonella e realizzando tutti i collegamenti con le viabilità provinciali intersecate.

Superata la zona a rischio alluvione, l'asse stradale occupa un sedime con giacitura Nord-est in avvicinamento all'area Metropolitana di Catania, superando, mediante il Viadotto VI.0, il Vallone Mendola e, con il Viadotto VI.05, in sequenza, la linea ferroviaria F.S. Catania-Palermo, il canale Buttaceto e la Tangenziale di Catania.

Nella zona terminale, immediatamente a valle della spalla del Viadotto VI.05, è prevista una zona di transizione da sezione stradale a carreggiata unica a sezione a carreggiate separate, per raccordare il tracciato di progetto alla SP n°701 "asse dei servizi", la cui piattaforma è assimilabile ad una strada di tipo B "Extraurbana Principale" a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia.

Questo tratto di variazione di sezione stradale viene sfruttato anche per inserire un'area di svincolo, allo scopo di relazionare, seppure in modo indiretto, la nuova strada con la Tangenziale di Catania (E45), in quanto:

- i traffici provenienti dal Comune di Ramacca dovranno raggiungere lo svincolo successivo tra la SP701 e la via Angelo Aiello di Catania, per invertire il senso di marcia e rientrare sulla tangenziale di Catania;
- i traffici in uscita da Catania avranno accesso diretto alla Tangenziale;
- i traffici in uscita dalla Tangenziale avranno diretto accesso al Centro di Catania, mentre per impegnare la nuova S.S.417 dovranno invertirsi al successivo svincolo dell'asse dei servizi con via Angelo Aiello.

Il nuovo asse termina con il rientro sull'asse dei servizi, all'altezza del Cimitero di Guerra Inglese.

In sintesi, il nuovo progetto, lungo il suo sviluppo, prevede la realizzazione di:

- **8 svincoli** a livelli sfalsati;
- **5 viadotti** d'asse principale (di complessivi 24,82 km e di cui il solo VI.03, progettato nel rispetto delle disposizioni delle NTC al fine di garantire il superamento dell'area vincolata PAI, presenta la lunghezza di 19.3 km).

Per questa alternativa è stimato un costo dell'investimento di circa **1.417 milioni di euro**.

2.1.2 **ALTERNATIVA 2**

L'**Alternativa 2** esplora l'ipotesi di portare il tracciato della nuova infrastruttura lungo un corridoio a Nord della S.S.417, al fine di attraversare separatamente le aree di esondazione dei tre corsi d'acqua, Gornalunga, Simeto e Dittaino, prima che si uniscano in un'unica piana alluvionale, e dove l'orografia del territorio consenta di contenere la lunghezza dei viadotti di attraversamento.

Il tracciato si muove in direzione Nord-Est fino a portarsi in parallelismo con l'autostrada A19, piegando successivamente a Sud e affiancandosi alla linea ferroviaria Catania-Palermo, per poi recuperare l'allineamento con il tracciato dell'Alternativa 1 alle porte di Catania, realizzando lo stesso sistema di connessione con l'asse dei servizi. Come per l'Alternativa 1, la nuova viabilità ha caratteristiche di strada extraurbana secondaria C1 ai sensi del D.M. 05/11/2001 a carreggiata unica e svincoli a due livelli, con uno sviluppo leggermente superiore, pari a **circa 35,3 km**.



FIGURA 2-4 – ALTERNATIVA 2: PLANIMETRIA DI PROGETTO

Come per l'Alternativa 1, il tracciato ha inizio in corrispondenza dello svincolo esistente con la S.P. 25.i (p.k. 38+800 dell'attuale S.S.417), in territorio comunale di Mineo.

Dopo i primi 2.500 m di allineamento alla S.S.417, il tracciato si porta in nuova sede indirizzandosi verso nord, superando con il Viadotto VI.01 un corso d'acqua tributario del fiume dei Monaci e svincolando con la S.S.417 storica, al fine di garantire i collegamenti locali con le aree agricole poste lungo la suddetta strada statale.

All'altezza della progressiva 5+700, è previsto l'attraversamento dell'area alluvionale del fiume Gornalunga con il Viadotto VI.02 di lunghezza pari a 1.525 m, a valle del quale è previsto il secondo svincolo del nuovo tracciato, che consente di servire le relazioni di traffico con la S.S. 288 e con la S.P. 209/II.

Superata la zona del fiume Gornalunga, il tracciato si mantiene in rilevato per circa 6 km, con giacitura nord-est parallela alla S.S. 288, lungo i quali si realizzano gli scavalchi sia della S.S. 288 stessa che della S.P. 209/II, con 2 viadotti (VI.03 e VI.04 del nuovo tracciato), entrambi di lunghezza pari a 60 metri.

Il tratto in rilevato adduce alla zona di interferenza con il fiume Dittaino, il cui attraversamento è previsto mediante un viadotto di 3.725 metri, in ragione della profondità dell'area di esondazione per un tempo di ritorno pari a 200 anni.

Il termine di questo viadotto coincide con il punto in cui il tracciato si separa da quello dell'Alternativa 3, che sarà oggetto di specifica trattazione nel paragrafo successivo.

Completato l'attraversamento del Dittaino, il tracciato prosegue piegando leggermente verso est per portarsi in

parallelismo all'Autostrada Palermo–Catania: lo svincolo n°4, previsto all'altezza della p.k. 17+700, realizza di fatto un collegamento indiretto tra la variante della S.S.417 e la A19, in quanto, collegandosi con la S.S.192, permette di raggiungere lo svincolo autostradale di Gerbini-Paternò e servire i traffici da e per Palermo.

Il **tratto in affiancamento alla sede autostradale** si caratterizza per una lunghezza di **circa 5 km**, lungo i quali sono previsti 3 viadotti, dei quali:

- VI.06, di luce di 80 metri, consente lo scavalco della linea ferroviaria Palermo Catania;
- VI.07, di luce di 1365 metri, attraversa l'area alluvionale del fiume Simeto;
- VI.08, di luce di 40 metri, realizza lo scavalco della SP n°77.

All'altezza della stazione ferroviaria di Motta Sant'Anastasia, oggetto di potenziamento nell'ambito del raddoppio della linea, il tracciato di progetto piega in direzione sud-est e svincola con la S.S.192 all'altezza del collegamento con la A19 sempre in corrispondenza di Motta S. Anastasia, realizzando di fatto il secondo punto di relazione con il sistema autostradale.

Proseguendo su questo allineamento, la nuova strada si mantiene alle pendici del sistema collinare che accoglie il Villaggio NATO di Sigonella, interessandone la parte terminale, prima con un viadotto di 410 metri (VI.10), per attraversare una formazione valliva, e successivamente con una galleria artificiale di 510 metri, all'altezza della Masseria Arcidiacono. Superata la zona del Villaggio Nato di Sigonella, il tracciato si apre sulla piana che adduce all'area metropolitana di Catania, superando con una serie di viadotti le diverse interferenze incontrate:

- VI.11, di luce di 1330 metri, per l'attraversamento, in sequenza, della S.S.417 storica, della Linea ferroviaria Palermo-Catania e di un primo tratto del canale Saia Mastra;
- VI.12, di luce di 120 metri, per lo scavalco di un secondo tratto del canale Saia Mastra;
- VI.13, di luce di 1580 metri, per l'attraversamento, in sequenza, del terzo punto di interferenza con il canale Saia Mastra, della linea ferroviaria Palermo-Catania, del canale Buttaceto e della tangenziale di Catania.

Nella zona terminale è prevista una transizione di sezione da carreggiata unica a carreggiate separate, per raccordarsi alla sezione esistente della SP n°701, predisponendo i rami funzionali a garantire il collegamento della nuova strada con la Tangenziale di Catania (E45), secondo le stesse modalità descritte per l'Alternativa 1.

In sintesi, il nuovo progetto, lungo il suo sviluppo, prevede la realizzazione di:

- **6 svincoli** a livelli sfalsati;
- **13 viadotti** d'asse principale (di complessivi 10,72 km e di cui il VI.05, progettato nel rispetto delle disposizioni delle NTC al fine di garantire il superamento dell'area vincolata PAI, presenta la lunghezza di 3.73 km);
- **1 galleria artificiale** avente lunghezza pari a 510 m.

Per questa alternativa è stimato un costo dell'investimento di circa **848,5 milioni di euro**.

2.1.3 **ALTERNATIVA 3**

L'**Alternativa 3** analizza una soluzione progettuale che, ridistribuendo i traffici interessati dall'intervento sulle viabilità esistenti che presentano evidenti e significative riserve di capacità, permette di raggiungere tutti gli obiettivi dell'intervento, ottenendo allo stesso tempo una considerevole riduzione di consumo di territorio e dei costi di intervento.

Di fatto, l'autostrada A19 presenta flussi di traffico nell'ora di punta di poco superiore ai 1000 veicoli/eq per carreggiata, dato che, se confrontato con la portata di servizio per un'autostrada di nuova realizzazione di 1100 veicoli/eq, ovvero 2200 veicoli/eq per carreggiata, evidenzia un'importante riserva di capacità.

In relazione alle valutazioni di cui sopra, con l'ipotesi di Alternativa 3 si definisce un itinerario di penetrazione a Catania a servizio degli spostamenti di media e lunga percorrenza, che garantisce il medesimo livello funzionale e di accessibilità all'area metropolitana delle altre alternative, costituito da:

- un tratto stradale di nuova realizzazione con caratteristiche di strada extraurbana secondaria tipo C1, che ricalca i primi 17 km del tracciato di Alternativa 2, e che si connette direttamente con l'A19 Palermo-Catania, attraverso uno svincolo a "trombetta" alla p.k.175+500 dell'asse autostradale;
- un tratto terminale esistente dell'autostrada A19 stessa, fino alla tangenziale del capoluogo di provincia.



FIGURA 2-5 – ALTERNATIVA 3: PLANIMETRIA DI PROGETTO

L'Alternativa 3, di complessivi **19,5 km** in variante, vuole definire un'ipotesi progettuale che metta a sistema un tratto di nuova realizzazione con il sistema autostradale, ottimizzando il livello di utilizzo delle due infrastrutture. Pertanto,

il primo tratto del tracciato, compreso tra la progressiva 0+000 e 17+240, risulta in comune con l'Alternativa 2 e si caratterizza per la presenza di 5 viadotti, per una lunghezza complessiva di circa 5,3 km su un totale di circa 17 km dell'intero tratto, dove i viadotti più lunghi, VI.02 di lunghezza 1.525 metri e VI.05 di lunghezza 3.635 metri, sono previsti per l'attraversamento delle aree fluviali del Gornalunga e Dittaino nel rispetto delle corrispondenti fasce di esondazione per un tempo di ritorno pari a 200 anni.

Inoltre, sono presenti 2 aree di svincolo: la prima alla p.k. 3+300 a servizio dell'abitato di Ramacca e che collega la nuova infrastruttura con la SS 417 storica; la seconda alla p.k. 8+700 di connessione con la SS 288.

Nella tratta terminale, l'asse stradale si approccia all'area di interconnessione con l'autostrada A19, prevedendo l'inserimento di 2 viadotti, dei quali il primo (VI.06), di lunghezza pari a 60 m, consente lo scavalco della SS 192, mentre il secondo (VI.07) è parte integrante dello svincolo della A19, risolto mediante uno schema a trombetta.

In sintesi, il nuovo progetto, lungo il suo sviluppo, prevede la realizzazione di:

- **4 svincoli** a livelli sfalsati;
- **7 viadotti** d'asse principale (di complessivi 10,72 km e di cui il VI.05, progettato nel rispetto delle disposizioni delle NTC al fine di garantire il superamento dell'area vincolata PAI, presenta la lunghezza di 3.73 km).

Per questa alternativa è stimato un costo dell'investimento di circa **423,00 milioni di euro**.

2.1.4 CONFRONTO TRA LE ALTERNATIVE

Le alternative progettuali illustrate – pur presentando configurazioni e tracciati differenti – hanno come obiettivo comune la realizzazione di un collegamento veloce tra l'area sud-ovest dell'area della Città Metropolitana e Catania. Dal punto di vista delle analisi trasportistiche, gli studi condotti e i confronti effettuati tra le 3 alternative evidenziano che tutte e le ipotesi progettuali offrono benefici comparabili, migliorando significativamente la situazione del traffico nell'area in esame. Ciascun tracciato permette una riduzione dei tempi di percorrenza e un aumento delle velocità medie, con un effetto positivo sulla distribuzione della domanda di traffico. In particolare, questi tracciati riescono ad assorbire i flussi di traffico di media e lunga percorrenza, consentendo alla rete locale di gestire meglio gli spostamenti a corto raggio.

Dal punto di vista ambientale (analisi multicriteri), l'Alternativa 3 si distingue per i suoi impatti ridotti su quasi tutte le componenti analizzate, ottenendo valutazioni di impatto da "basso" a "molto basso". Il tracciato a nord, combinato con l'utilizzo di un tratto dell'Autostrada A19 e l'attenzione a evitare zone a rischio idraulico, consente di minimizzare l'impatto sull'ambiente e sul territorio circostante.

In termini di sostenibilità economica e finanziaria (analisi costi-benefici), l'Alternativa 3 emerge come la più conveniente, grazie a un costo d'investimento iniziale nettamente inferiore rispetto alle Alternative 1 e 2. Le analisi di sensitività hanno dimostrato che l'Alternativa 3 mantiene margini di sostenibilità economica anche in scenari di variazione dei costi e dei benefici, rendendola la soluzione più solida anche sotto questo profilo.

Pur con alcune differenze, tutte le alternative offrono vantaggi comparabili e sono progettate per garantire un miglioramento della mobilità e della sicurezza stradale, con considerazioni specifiche che ne valorizzano i rispettivi punti di forza.

Alla luce di tutti i fattori analizzati – trasportistici, ambientali ed economici – l'Alternativa 3 risulta comunque nel complesso la soluzione preferibile, in quanto meglio rispondente agli obiettivi di sostenibilità, efficacia e compatibilità territoriale, oltre a garantire una maggiore resilienza progettuale rispetto agli scenari evolutivi futuri.

3 LE RISPOSTE DEL PROPONENTE DELL'OPERA AGLI ESITI DEL DIBATTITO PUBBLICO

3.1 VERIFICA DI INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI

Durante gli incontri del Dibattito Pubblico sono intervenuti diversi enti gestori di pubblici servizi, che hanno rappresentato l'interferenza tra le infrastrutture gestite e le alternative di tracciato proposte per l'itinerario in progetto:

Stakeholder	Incontri / Note	Considerazioni / Proposte / Richieste
SNAM – Ing. Angelo Calabrese, responsabile SNAM Rete Gas per il territorio	20 febbraio 2025 06 marzo 2025 Nota del 04/03/2025	A seguito della visione degli elaborati grafici messi a disposizione sul portale, viene segnalato che tutte e tre le alternative proposte impattano con infrastrutture dei gasdotti. L'alternativa meno impattante da questo punto di vista per SNAM è la terza. In considerazione di ciò SNAM invierà una comunicazione ufficiale chiedendo un suo coinvolgimento nelle successive fasi progettuali per verificare in campo le interferenze e valutare congiuntamente soluzioni adatte alla risoluzione.
SIDRA S.p.A.	Nota del 05 marzo 2025	Viene segnalata l'interferenza delle alternative 1 e 2 con la condotta di collegamento della rete alle vasche di accumulo denominate "vasche Serrace"
ENI S.p.A	Nota prot. CDG- 118745 del 11/02/2025	La Società ha comunicato l'assenza di interferenze con impianti di proprietà.
Infratel Italia S.p.A.	Nota prot. CDG – 132885 del 14/02/2025	La Società ha comunicato che da verifiche preliminari nelle zone di possibile intervento non sono presenti cavidotti in gestione da parte di Infratel Italia. Eventuali richieste per interferenze con infrastrutture di fibra ottica dovranno inoltrate al concessionario Open Fiber S.p.A. (openfiber@pec.openfiber.it)
Iliad Italia S.p.A.	Nota prot. CDG – 150374 del 19/02/2025	La Società ha comunicato l'assenza di proprie strutture interessate dell'intervento proposto
Fidbercop S.p.A.	Nota prot. CDG – 152816 del 20/02/2025	La Società ha comunicato l'assenza di proprie strutture interessate dell'intervento proposto. Ha altresì fornito canali di contatto utili per il prosieguo delle attività progettuali.

Tutte le indicazioni preliminari pervenute dagli Enti verranno sviluppate e recepite nei successivi livelli di progettazione, in cui tramite le interlocuzioni con gli Enti gestori per il reperimento di tutte le informazioni necessari

e specifici sopralluoghi, saranno puntualmente censite tutte le interferenze sia aeree che interrato e saranno valutate di concerto con gli enti le risoluzioni da adottare. Tra le alternative proposte la terza presenta minori criticità per la risoluzione delle interferenze, in quanto minore è l'impatto del tracciato con linee di metanodotto (SNAM) e di acquedotto (SIDRA).

Per l'alternativa prescelta verranno sviluppati gli schemi progettuali per la risoluzione delle interferenze da concordare con gli Enti/Gestori competenti, nonché le metodologie di intervento, la valutazione dei costi ed i tempi necessari per la risoluzione delle stesse.

3.2 VERIFICA POSSIBILI INTERFERENZE CON PERTINENZE MILITARI

Il Comando Aeroporto di Sigonella, intervenuto durante il Dibattito Pubblico, ha rilasciato le seguenti osservazioni:

Stakeholder	Incontro	Considerazioni Proposte Richieste
Comando Aeroporto Sigonella – Primo Luogotenente Giuseppe Arrabito	20 febbraio 2025	<i>Durante l'analisi fatta dai progettisti sulle alternative di progetto è stato verificato che le alternative 1 e 2 impattano maggiormente sulle strutture militari. Se dovessero essere realizzate occorrerebbe l'autorizzazione da parte delle autorità militari.</i> <i>A tale proposito viene rappresentata anche la potenziale interferenza con i corridoi di manovra degli aeromobili (atterraggio e decollo) e pertanto è necessaria, in particolare per l'alternativa 1 che sotto questo profilo appare più critica, la verifica secondo le norme di settore (ICAO). Ulteriori potenziali interferenze vengono segnalate con altre strutture coperte da servitù. L'alternativa 2 va ad impattare con un'installazione logistica all'altezza dell'unica galleria oltre che con sottoservizi di vitale importanza per il funzionamento della base.</i> <i>L'alternativa 3 appare come la meno critica.</i>
Comando Aeroporto Sigonella – Primo Luogotenente Giuseppe Arrabito	06 marzo 2025	<i>Nel ribadire quanto già evidenziato nella prima riunione e nello specifico che la prima soluzione impatta sia con l'aeroporto militare sia con le strutture attigue, la seconda soluzione andrebbe ad interferire con il villaggio NAS situato nei pressi della SS 192. Le problematiche di interferenza sono al vaglio delle autorità superiori per cui saranno comunicati tutti i riferimenti normativi a cui occorre attenere. Per la terza soluzione non ci sono impatti.</i>

L'Alternativa 1, che si sviluppa lungo il corridoio esistente della S.S.417, interferisce con il complesso militare di Sigonella nel tratto compreso tra gli svincoli con la S.P. 104 e la S.P. 207, individuato tra le progressive di riferimento

16+500 e 23+500. All'interno del tratto alla progressiva 21+500 ricade lo svincolo con la S.P. 105 a servizio della base militare di Sigonella. L'interferenza impatta sia sulle strutture militari (Villaggio NAS 2 e Marinai Housing Community) che sui corridoi di atterraggi e decollo del limitrofo aeroporto militare. L'interferenza con l'aeroporto in particolare è segnalata dal Comando Militare, intervenuto nel Dibattito Pubblico, come particolarmente critica, in quanto la sua fattibilità dovrebbe eventualmente essere sottoposta anche alla verifica secondo le norme di settore (ICAO - Organizzazione internazionale dell'aviazione civile).

Anche l'Alternativa 2, che interessa il corridoio Nord dell'itinerario, interferisce tra le progressive di tracciato 27+000 e 29+000 con le strutture militari ed in particolare con il villaggio NAS 1 oltre che con sottoservizi di vitale importanza per il funzionamento della base. Anche l'eventuale risoluzione di tali interferenze dovrebbe essere attentamente sviluppata nel prosieguo delle attività progettuali, in stretto raccordo con le Autorità Militari al fine di rispettare tutti i riferimenti normativi attinenti.

L'Alternativa 3 non presenta interferenze con le strutture militari ed in tal senso risulta largamente meno impattante rispetto alle infrastrutture strategiche che caratterizzano il territorio (Basi, servizi ed aeroporto militare).

3.3 COMPATIBILITÀ IDRAULICA DELLE OPERE

La compatibilità idraulica delle alternative di tracciato proposte è uno degli aspetti cardini di indirizzo delle scelte progettuali. Nell'ambito del Dibattito Pubblico lo studio idraulico condotto in sede di DOCFAP è stato condiviso con l'Autorità di Bacino che ha rilasciato le seguenti considerazioni:

Stakeholder	Incontro	Considerazioni Proposte Richieste
Autorità di Bacino – Ing. Marco Sanfilippo	20 febbraio 2025	<i>Si consiglia di realizzare le pile fuori dall'alveo, sia per evitare problemi di erosione sia per necessità di manutenzione.</i> <i>Inoltre ci sono tutti gli attraversamenti minori da considerare.</i> <i>Da ultimo in relazione alle aree interferite dal punto di vista idraulico l'alternativa 3, oltre a presentare un minor costo, appare come quella che minimizza le interferenze idrauliche e quindi quella preferibile sotto questo profilo.</i>

L'ambito territoriale interessato dallo studio si caratterizza per la presenza di 3 corpi idrici di primaria importanza:

- il Fiume Gornalunga;
- il Fiume Dittaino;
- il Fiume Simeto (il più grande della Sicilia per dimensioni bacino).

Tali corsi d'acqua, sia in passato che recentemente, sono stati protagonisti di importanti fenomeni esondativi.

L'areale interessato, secondo gli strumenti di pianificazione vigenti, quali il P.A.I. (Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico) del Fiume Simeto ed il P.G.R.A. (Piano Gestione Rischio Alluvioni) è soggetto a:

- pericolosità idraulica, da media (P2) a alta (P3)
- rischio idraulico, da medio (R2) a alto (R3)

In particolare, l'area soggetta a esondazione:

- si sviluppa lungo l'asse storico della SS192/417 per oltre 24 km;
- ha una ampiezza in direzione Nord/Sud di oltre 13 km.

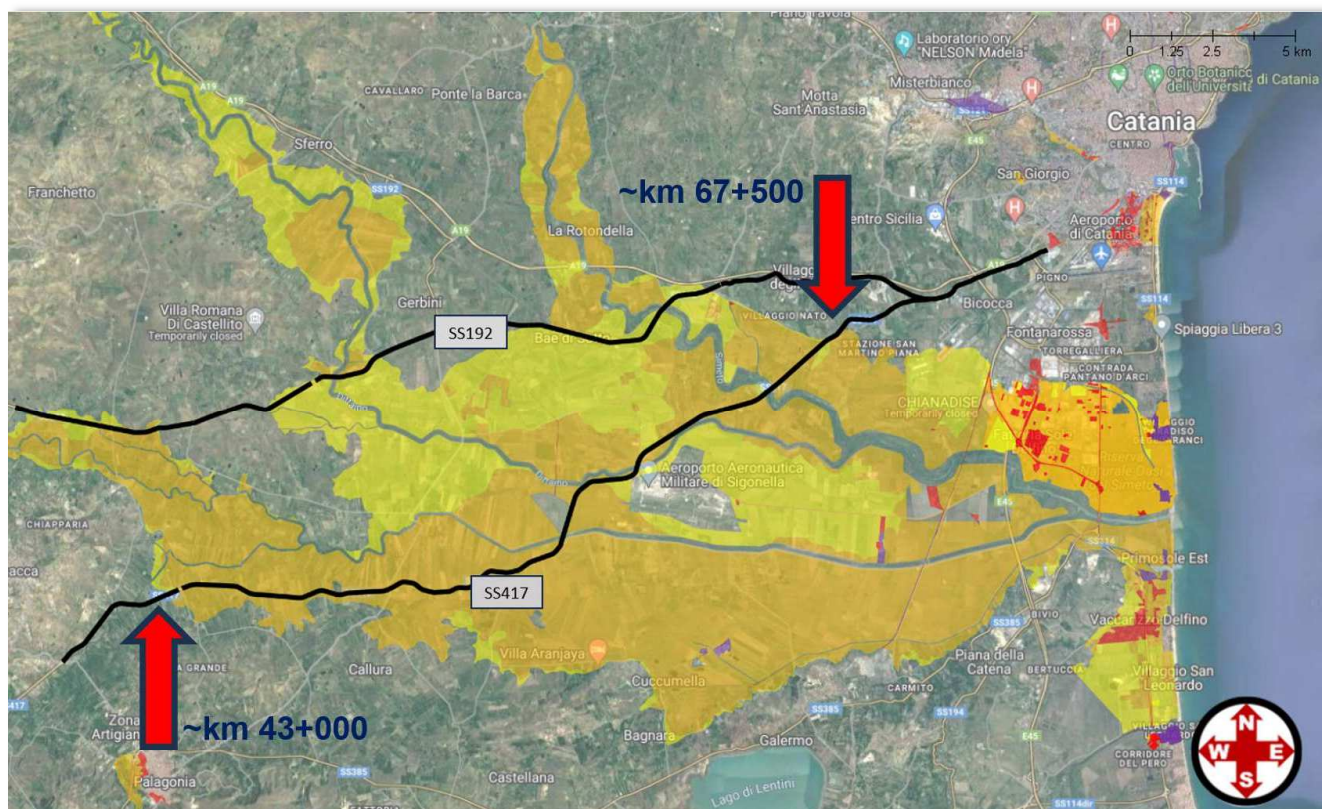


FIGURA 3-1 - MAPPA TEMATICA DEL RISCHIO IDRAULICO

Dall'analisi dell'infrastruttura esistente emergono elementi di criticità tali per cui l'ipotesi un potenziamento in sede dell'esistente della sezione stradale non risulta percorribile, in quanto:

- le geometrie planimetriche dell'attuale asse stradale non sono compatibili con gli standard progettuali e di esercizio minimi richiesti da normativa per un tipo di strada Extraurbana Principale Tipo B a carreggiate separate;
- le quote attuali della strada manterrebbero diversi tratti in condizioni di vulnerabilità Idraulica, ed in funzioni delle fasce di esondazione la livelletta stradale deve essere portata ad una quota di 6-8 metri sul Piano campagna
- andrebbe comunque strutturata una viabilità di rango inferiore per regolarizzare e razionalizzare gli accessi laterali ai fondi agricoli e consentire gli spostamenti alle componenti di traffico non ammesse su una strada di tipo B – extraurbana principale

Per queste ragioni, le alternative di progetto sono state studiate sia lungo il corridoio storico (Alternativa 1) individuato dalla S.S. 417 e dalla S.S. 192, sia lungo un corridoio alternativo con condizioni idrauliche più

favorevoli (Alternativa 2 e 3), posizionato a Nord della S.S. 417, dove gli strumenti di pianificazione (PAI/PGRA) e lo studio idraulico condotto nell'ambito del DOCFAP, individuano condizioni più idonee all'attraversamento delle aree di esondazione dei tre corsi d'acqua.

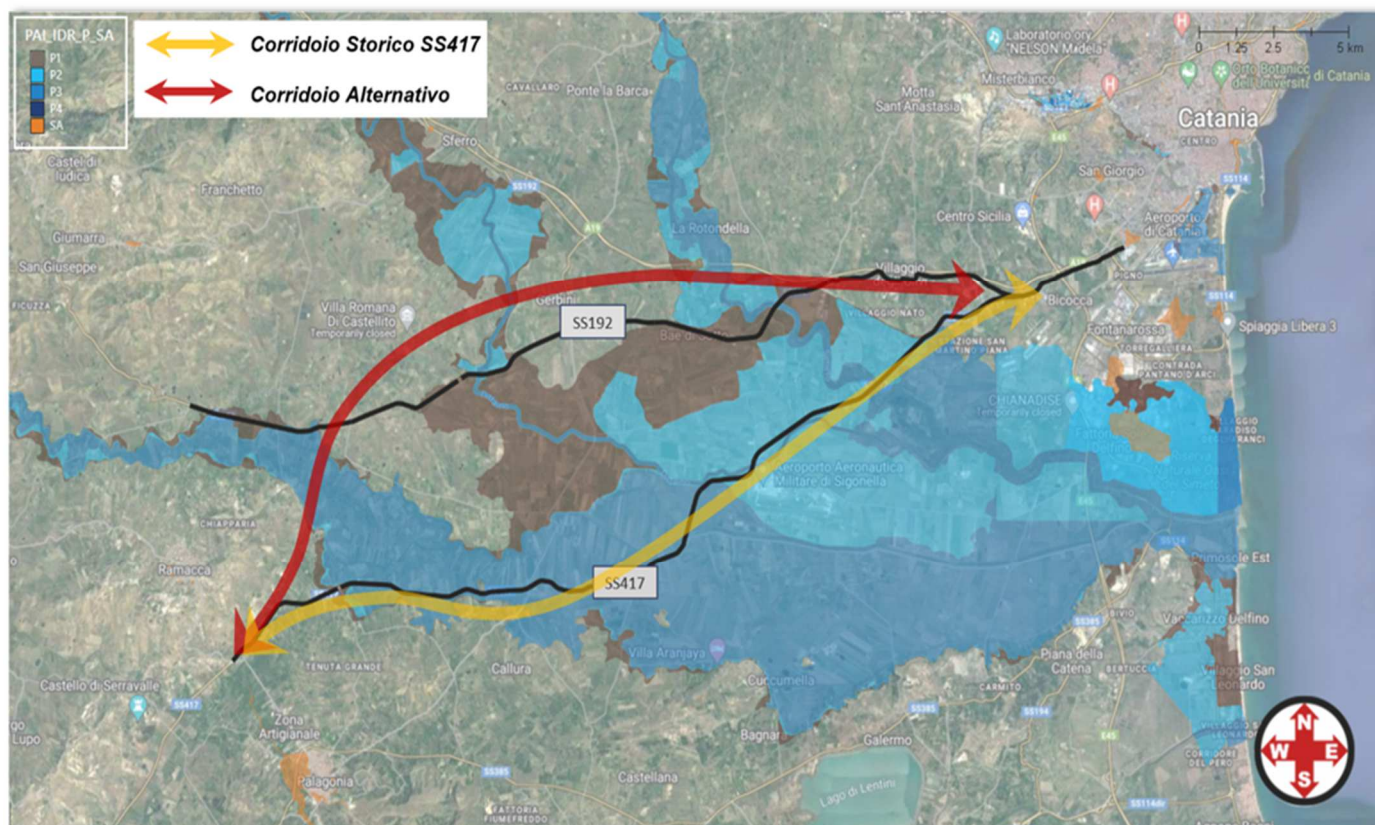


FIGURA 3-2 - INDIVIDUAZIONE DEI CORRIDOI DI ANALISI

Le conclusioni dello studio idraulico del DOCFAP sono state condivise dall'Autorità di Bacino che ha evidenziato una propensione verso l'Alternativa 3 che si sviluppa lungo il corridoio Nord, dove l'estensione dell'area di esondazione è più ridotta e di conseguenza minore è lo sviluppo complessivo dei tratti in viadotto necessari per la compatibilità idraulica.

3.4 APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI

In merito al tema trasportistico si evidenzia che per la domanda di mobilità gli scenari futuri analizzati, nell'ambito del DOCFAP, riguardano tutti l'orizzonte temporale dell'anno 2030, ovvero l'anno previsto per l'entrata in esercizio dell'intervento progettuale. In tal senso, sulla base dei tassi di crescita annui a disposizione, è stato definito l'incremento della domanda veicolare rispetto all'orizzonte temporale trapiantato. In particolare, i tassi di crescita complessivi, al 2030 rispetto al 2019, anno di riferimento considerato per lo scenario SDF, sono quindi pari al 16% per i veicoli leggeri, mentre sono pari al 14% per i veicoli pesanti.

In ragione di quanto sopra, dal punto di vista trasportistico, le analisi modellistiche e i confronti effettuati evidenziano che tutte e tre le alternative offrono benefici comparabili, migliorando significativamente la situazione del traffico

RTI di progettazione:

Mandataria



Mandanti



nell'area in esame. Ciascun tracciato permette una riduzione dei tempi di percorrenza e un aumento delle velocità medie, con un effetto positivo sulla distribuzione della domanda di traffico. In particolare, questi tracciati riescono ad assorbire i flussi di traffico di media e lunga percorrenza, consentendo alla rete locale di gestire meglio gli spostamenti a corto raggio.

Tutto ciò premesso si evidenzia, altresì, che nel corso degli incontri del Dibattito Pubblico sono emerse alcune richieste di approfondimento sulla presente tematica, riepilogate nel seguito:

- nell'incontro del 20 febbraio 2025 l'Autorità di Bacino, nella persona dell'Ing. Marco Sanfilippo, formulava la richiesta di chiarimento in merito al fatto se, nelle valutazioni di traffico poste alla base del dimensionamento dell'infrastruttura si fosse tenuto conto dello scenario con la presenza del ponte sullo stretto di Messina come generatore di nuovo traffico. Ciò anche in relazione alla tipologia/categoria di strada adottata nel progetto (tipo C) per la quale è prevista una geometria che ne consente un eventuale raddoppio (a tipo B);
- nell'incontro del 06 marzo 2025 il Genio Civile di Catania, nella persona dell'Ing. Francesco Finocchiaro, richiedeva chiarimenti su quali potessero essere le tempistiche per l'eventuale raddoppio della nuova infrastruttura, al momento prevista a carreggiata unica, in relazione ai traffici che giustificerebbero una strada a doppia carreggiata. Contestualmente chiedeva se, a tale proposito, nelle analisi condotte si fosse tenuto conto del masterplan dell'aeroporto di Catania;
- nell'incontro del 20 marzo 2025 NTI Italy S.p.A., nella persona dell'Ing. Marco Martens, richiedeva se esistevano già previsioni circa l'eventuale raddoppio della sezione da C a B.

Nel corso degli incontri la Stazione Appaltante ha illustrato, in risposta alle differenti richieste di chiarimento formulate, come dagli studi di traffico sia stata desunta la categoria stradale adeguata all'intervento proposto (tipo C).

È stato altresì specificato come la geometria adottata per tutte le alternative proposte si presti ad un futuro raddoppio ove si dovessero registrare incrementi di traffico tali da giustificare l'investimento e come la geometria della strada esistente abbia standard superati dalle disposizioni di norma per le nuove strade. A tal proposito è stato rappresentato come l'eventuale raddoppio non abbia, al momento, una previsione temporale in quanto correlato agli incrementi di traffico che, attualmente, suggeriscono l'adozione della tipo C.

In ragione di quanto sopra, la Stazione Appaltante ritiene opportuno, nelle successive fasi progettuali e in particolare in sede di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), condurre ulteriori approfondimenti trasportistici mirati sull'alternativa progettuale selezionata.

Tali analisi consentiranno di affinare la valutazione della domanda di mobilità e di supportare con maggiore solidità la definizione della categoria funzionale dell'infrastruttura, che potrà essere individuata con maggiore precisione a valle di scenari di traffico aggiornati. In particolare, le simulazioni trasportistiche dovranno tenere conto di elementi di scenario di rilievo strategico, quali:

- il potenziale traffico indotto dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, con effetti sull'asse di collegamento tra la Sicilia orientale e la rete viaria nazionale;

- gli sviluppi previsti dal Masterplan dell'aeroporto di Catania, con i relativi impatti sulla mobilità regionale e interregionale.

Tali elementi, unitamente ai dati aggiornati sul traffico attuale e previsto, saranno fondamentali per calibrare in modo coerente le scelte progettuali, anche in un'ottica di resilienza e sostenibilità dell'opera nel lungo periodo.

3.5 COMPATIBILITA' AMBIENTALE E VERIFICA PREVENTIVA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO

La compatibilità preliminare delle alternative proposte con la struttura caratterizzante il paesaggio, con la struttura percettiva e con l'interferenza con elementi di testimonianza storica, sono state analizzate nel corso del Dibattito Pubblico dalla Soprintendenza Beni Culturali di Catania, che ha rilasciato le seguenti considerazioni:

Stakeholder	Incontro	Considerazioni Proposte Richieste
Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania – Dott.ssa Maria Calandra	06 marzo 2025	<i>La Soprintendenza, visionate le 3 alternative, ha espresso una preferenza per l'alternativa 3.</i> <i>La prima è quella considerata come maggiormente impattante sul paesaggio. Un paesaggio particolarmente significativo anche dal punto di vista idraulico, storico e culturale in quanto si tratta della valle del Mergi. Una valle che è segnata da una sorta di anfiteatro naturale per cui una nuova viabilità su viadotti avrebbe un impatto notevole considerato anche la presenza archeologica e beni vincolati. Naturalmente la Soprintendenza si riserva di valutare il progetto per come sarà realizzato. Sotto l'aspetto archeologia, il progetto ha bisogno di una valutazione preventiva.</i>

Le preliminari considerazioni della Soprintendenza Beni Culturali di Catania risultano in linea con le conclusioni dell'analisi multicriteri condotta nell'ambito del DOCFAP. Infatti, per l'Alternativa 3 non si evidenziano né impatti elevati, né impatti medi; risultano tutti impatti "bassi", ad eccezione delle componenti "Inquinamento luminoso" e "Fauna", per le quali si evidenziano impatti "molto bassi". La scelta di utilizzare una viabilità esistente, unita allo spostamento a nord del corridoio stradale per evitare, per quanto possibile, zone a rischio idraulico, fanno dell'Alternativa 3 la soluzione progettuale con il minor grado di impatto sull'ambiente e sul territorio attraversato.

Relativamente agli aspetti archeologici è stato condotto preliminarmente una prima fase di studio riguardanti le tre alternative indicate nel DOCFAP, comprendente la raccolta dei dati di archivio e bibliografici e la lettura geo-archeologica del territorio, tutti elementi necessari alla definizione del Potenziale archeologico del territorio ove ricadono le opere in progetto.

Successivamente, riscontrando positivamente la richiesta pervenuta in fase di Dibattito Pubblico da parte della Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania, lo studio è stato integrato per l'alternativa preferenziale n. 3 con la fotointerpretazione, comprensiva della verifica sul terreno delle eventuali anomalie evidenziate, e con gli esiti delle ricognizioni di superficie volte all'osservazione diretta dei terreni, permettendo così di acquisire gli elementi utili alla definizione del Rischio archeologico relativo dell'opera in progetto.

T	0	0	SG	0	0	ARC	RE	0	1	A	Verifica preventiva di interesse archeologico - Relazione
T	0	0	SG	0	0	ARC	SC	0	1	A	Verifica preventiva di interesse archeologico - Allegato 1: Schede MOSI
T	0	0	SG	0	0	ARC	SC	0	2	A	Verifica preventiva di interesse archeologico - Allegato 2: Dettaglio Ricognizioni
T	0	0	SG	0	0	ARC	SC	0	3	A	Verifica preventiva di interesse archeologico - Allegato 3: Visibilità dei suoli
T	0	0	SG	0	0	ARC	SC	0	4	A	Verifica preventiva di interesse archeologico - Allegato 4: Copertura dei suoli
T	0	0	SG	0	0	ARC	SC	0	5	A	Verifica preventiva di interesse archeologico - Allegato 5: Carta del potenziale archeologico
T	0	0	SG	0	0	ARC	SC	0	6	A	Verifica preventiva di interesse archeologico - Allegato 6: Carta del rischio archeologico

Dall'esito dello studio condotto, a fronte di una valutazione complessiva di rischio archeologico medio-basso per l'alternativa esaminata, sono state segnalate le seguenti aree a rischio Alto, in quanto prossime a siti di interesse archeologico:

Aree VRD	Opera	Rischio Archeologico	Motivazione
01	0.000-0.435 km	Alto	Prossimità (da 0 a 200 m) ai siti di <i>Poggio Uccello</i> (29) e di <i>Contrada Monaci</i> (n. 30)
03	0.800-2.280 km	Alto	Prossimità (da 0 a 200 m) al sito di <i>contrada Principessa</i> (n. 26)
08	3.440-4.020 km	Alto	Interferenza diretta e prossimità (da 0 a 200 m) al sito di <i>Masseria S. Giacomo</i> (n. 22)
17	7.250-7.780 km	Alto	Interferenza diretta e prossimità (da 0 a 200 m) al sito di <i>Contrada Gelso</i> (n. 34)
28	12.550-13.580 km	Alto	Interferenza diretta e prossimità (da 0 a 200 m) con la perimetrazione del sito di <i>Contrada Stimpato</i> (n. 4) e con il sito di <i>Masseria Stimpato</i> (n. 3)

Nelle successive fasi progettuali, sulla base delle valutazioni che fornirà la Soprintendenza sullo studio condotto, potranno essere sviluppati approfondimenti e/o saggi per la verifica finale della compatibilità dell'intervento con le aree a più alto rischio archeologico.

4 CONCLUSIONI

Il presente documento conclusivo del processo partecipativo ha l'obiettivo di individuare l'alternativa progettuale più coerente con le istanze emerse durante il Dibattito Pubblico, valorizzando i contributi espressi dai diversi stakeholder e delineando le tematiche prioritarie su cui improntare l'evoluzione del tracciato nelle successive fasi di progettazione.

Di seguito si riportano in sintesi le posizioni espresse nel corso del Dibattito in merito alla selezione delle alternative progettuali. Va tuttavia rilevato che solo una parte degli stakeholder ha manifestato una preferenza esplicita per una specifica alternativa, evidenziando comunque una tendenza prevalente verso l'Alternativa 3, già emersa come soluzione preferibile sulla base delle valutazioni tecniche, ambientali ed economiche, e la cui scelta trova ulteriore conferma anche sotto il profilo partecipativo.

Stakeholder	Sintesi delle considerazioni espresse
Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Catania	Preferenza per l' <u>Alternativa 3</u>
Autorità di Bacino	L' <u>Alternativa 3</u> preferibile sotto il profilo idraulico; Approfondimenti di traffico in relazione alla realizzazione del Ponte di Messina
Genio Civile di Catania	Approfondimenti di traffico in relazione al masterplan di sviluppo dell'aeroporto di Catania
Comando Aeroporto Sigonella	Preferenza per l' <u>Alternativa 3</u>
SNAM	L' <u>Alternativa 3</u> è quella che presenta meno interferenze con le proprie reti
SIDRA S.p.A.	Assenza di interferenze con impianti di proprietà per l' <u>Alternativa 3</u> .
ENI S.p.A	Assenza di interferenze con impianti di proprietà.
Infratel Italia S.p.A.	Assenza di interferenze con impianti di proprietà.
Iliad Italia S.p.A.	Assenza di interferenze con impianti di proprietà.
Fibercop S.p.A	Assenza di interferenze con impianti di proprietà.
Cittadino	Richiesta di previsione temporale del passaggio da singola a doppia carreggiata.

Oltre alle osservazioni emerse nel corso degli incontri pubblici e alle note pervenute nel periodo in cui si è svolto il dibattito, dopo l'ultimo incontro è pervenuta la *nota prot. CDG-521492 del 12/06/2025 da parte di ENI S.p.A.*, con cui la Società ha ribadito l'assenza di interferenze con impianti di proprietà, come già comunicato con *nota. prot. CDG-118745 del 11/02/2025*.

Alla luce delle valutazioni tecniche, ambientali ed economiche condotte nel progetto del DOCFAP, nonché delle indicazioni emerse nel corso del Dibattito Pubblico, e nel pieno rispetto del quadro esigenziale che ha guidato l'impostazione progettuale, la Proponente ANAS individua nell'Alternativa 3 il tracciato preferibile per lo sviluppo dell'intervento.

Tale scelta risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità, efficacia trasportistica e compatibilità territoriale, ed è ulteriormente confermata dal riscontro positivo ricevuto da parte degli stakeholder durante il processo partecipativo.

È evidente, tuttavia, che il percorso progettuale dovrà proseguire attraverso ulteriori fasi di sviluppo ai sensi del D.lgs. 36/23, di approfondimento e affinamento, anche alla luce dei contributi e delle osservazioni pervenute nel corso del Dibattito Pubblico. In tale prospettiva, nell'ambito del PFTE saranno puntualmente integrati tutti gli elementi riportati nel Capitolo 3 della presente relazione, al fine di garantire uno sviluppo progettuale coerente, integrato e pienamente rispondente alle esigenze del contesto territoriale e alle istanze espresse dai portatori di interesse.

Pertanto, individuata l'Alternativa 3 quale soluzione da approfondire, l'iter progettuale proseguirà compatibilmente con le risorse disponibili e in coerenza con le previsioni programmatiche con il MIT, con l'avvio dello sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) ai sensi del D.lgs 36/23. Tale progetto sarà comprensivo dei contenuti progettuali previsti dalla normativa vigente e, in particolare, comprenderà:

- rilievi plano-altimetrici e la ricognizione dello stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;
- aggiornamento degli studi di traffico, con riferimento alle osservazioni formulate dall'Autorità di Bacino e dal Genio Civile di Catania;
- indagini geognostiche e ambientali per la caratterizzazione del contesto geomorfologico;
- indagini acustiche ambientali e rilievi faunistici, nell'ambito dell'analisi del contesto territoriale, urbanistico, ambientale e paesaggistico, anche ai fini dell'avvio dei procedimenti autorizzativi;
- eventuali indagini archeologiche se prescritte a seguito degli esiti della valutazione preventivi di interesse archeologico.

Il PFTE sarà sottoposto all'iter autorizzativo previsto da norma, che comprende lo svolgimento della Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.lgs. 152/2006 e la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14 della Legge 241/90, anche ai fini della localizzazione dell'opera.

L'avvio delle attività progettuali del PFTE rimane subordinato all'inserimento dell'intervento negli strumenti programmatici condivisi tra MIT e ANAS e alla conseguente formalizzazione dell'iter di finanziamento. In tale contesto, l'eventuale suddivisione del progetto in stralci funzionali o esecutivi potrà rappresentare una soluzione operativa da valutare con il MIT. La suddivisione in stralci funzionali consentirebbe di garantire una progressiva attuazione dell'intervento, in linea con le priorità e le disponibilità economiche.