



provincia regionale di catania

piano territoriale provinciale

quadro propositivo
a valenza strategica

piano della mobilità



Provincia Regionale di Catania

Assessorato alle Politiche del Territorio

3° Servizio del III Dipartimento – Pianificazione del Territorio

piano territoriale provinciale

piano della mobilità

[estratto dal quadro conoscitivo con valenza strutturale e dal quadro propositivo con valenza strategica]

Presidente

Giuseppe Castiglione

Assessore alle Politiche dei Trasporti

Ottavio Vaccaro

Direttore Generale

Carmen Madonia

Responsabile del Procedimento

Vanni Cali

Problematiche territoriali e GIS

Grazia Adorni

Gruppo di ricerca ed approfondimento

Alessandro Di Graziano

Salvatore Capri

INDICE

1. INTRODUZIONE	7
2. INQUADRAMENTO NORMATIVO	9
3. DALLA PROGRAMMAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE	13
4. METODOLOGIA	15
5. ANALISI DELL'ESISTENTE	19
5.1 ATTIVITÀ E PROGRAMMI DELLA PROVINCIA	19
5.1.1 Rete viaria provinciale	19
5.1.2 Dalla viabilità alla mobilità	37
5.1.3 I progetti innovativi per un nuovo ruolo	42
5.2 AUDIT TERRITORIALE	46
5.2.1 FS - Rete Ferroviaria Italiana	46
5.2.2 Ferrovia Circumetnea	47
5.2.3 ANAS	48
5.2.4 Autorità Portuale	48
5.2.5 SAC	49
5.2.6 Società Interporti Siciliani	49
5.3 IL QUADRO CONOSCITIVO CON VALENZA STRUTTURALE: MOBILITÀ	51
6. VALUTAZIONE DELLE PRIORITÀ	53
6.1 STRUMENTO DI SUPPORTO ALLE DECISIONI	53
6.1.1 Metodologia di analisi AHP	53
6.1.2 Implementazione del modello a più criteri	55
6.1.3 Applicazione della metodologia all'ambito territoriale di riferimento	56
7. PIANO DELLA MOBILITÀ	57
7.1 RICOGNIZIONE	58
7.2 INQUADRAMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE	60
7.3 ANALISI DELLE CRITICITÀ	62
7.4 LINEE STRATEGICHE	64
7.5 VIABILITÀ PROVINCIALE E INFRASTRUTTURE DI COMPETENZA	64
7.5.1 Il Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano di Catania	65
7.6 AZIONI DI RUOLO E GOVERNANCE	67
7.6.1 Continuità dell'offerta di trasporto aereo	68
7.6.2 Accessibilità all'aeroporto Fontanarossa	69
7.6.3 Specializzazione del Porto di Catania	70
7.6.4 Potenziamento e messa a sistema dell'interporto	70
7.6.5 Potenziamento della linea ferroviaria Circumetnea	70
7.6.6 Potenziamento della linea ferroviaria RFI	71
7.6.7 Potenziamento ed adeguamento della viabilità primaria e principale ...	71
7.6.8 Agenzia Metropolitana dei Trasporti	71
7.7 INDIRIZZI PROGETTUALI	71
7.8 IL QUADRO PROPOSITIVO CON VALENZA STRATEGICA: MOBILITÀ	74

1. INTRODUZIONE

La redazione del Piano Territoriale Provinciale (P.T.P.) è prevista dall'art. 12 della legge regionale 9/86, istitutiva, in Sicilia, della Provincia Regionale. Tale pianificazione territoriale di area vasta è relativa a:

- la rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie;
- la localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale.

Il contesto in cui tale norma regionale fu promulgata, alla metà degli anni '80, era di regressione della cultura urbanistica e delle politiche del territorio; ciò comportò una certa disattenzione per i problemi della pianificazione di livello intermedio.

Successivamente, si avviò una stagione di nuovi programmi di politica economica, caratterizzati da una forte valenza territoriale ed ideati nel contesto comunitario europeo (distante dalle realtà meridionali), contraddistinti da un'azione iperpragmatica dei problemi dello sviluppo territoriale, attraverso progetti e programmi speciali, non costituenti strumenti finalizzati all'attuazione di un disegno unitario, i quali non sempre erano caratterizzati da contenuti coerenti con un ordinato assetto d'area vasta, se non addirittura avulsi da un quadro unitario di riferimento per lo sviluppo e la tutela dell'ambiente.

In tale ottica la Provincia Regionale venne chiamata a svolgere il ruolo di "Ente intermedio" - organismo sovracomunale - costituente "unità gestionale di riferimento". In Sicilia, alla Provincia Regionale venne assegnato il compito della razionalizzazione amministrativa, col fine di rimediare tanto alle resistenti forme di centralismo superiore statale e regionale, quanto alla gestione polverizzata dei servizi - spesso irrazionale, dispersiva e costosa - del livello territoriale inferiore. Essa è chiamata a svolgere, soprattutto mediante l'attività pianologica del P.T.P., una "azione integrata e coordinata" al fine di incentivare e governare lo sviluppo, unitamente agli altri soggetti portatori di legittimi interessi, pubblici e privati (stakeholders), in un rapporto collaborativo aperto.

Ne consegue un'azione pianologica di concertazione e di concentrazione, finalizzata a fornire una valida griglia di riferimento alla programmazione economica ed all'organizzazione territoriale. L'esigenza dell'azione pianificatoria risulta esasperata nell'area metropolitana catanese caratterizzata da fenomeni di accelerata antropizzazione (a volte spontanea, non sempre legittima o legale). Il Piano Territoriale della Provincia di Catania rappresenta, pertanto, lo strumento - strategico ed operativo - che può guidare la trasformazione di un'area ad elevato potenziale, ma ancora contrassegnata da criticità che ne hanno impedito un equilibrato sviluppo territoriale. Attraverso il Piano la Provincia Regionale si propone il raggiungimento di una serie di obiettivi fra i quali emergono chiaramente, per le loro ricadute strategiche:

- l'identificazione di una direzione unificatrice che possa conferire coerenza ed unicità di indirizzo alle azioni ed alle decisioni dell'Ente Provincia, in presenza di fattori multididentitari;
- la progettazione di una visione condivisa per la provincia del "prossimo futuro" che esalti gli elementi della coesione sociale;
- l'individuazione di quei fattori di specificità locale che possano rappresentare la base per lo sviluppo dei vantaggi competitivi di un territorio;
- la definizione di tempi e priorità di azione al fine di organizzare i processi di implementazione delle linee strategiche.

Lo scopo ultimo non è, dunque, quello di definire un "programma dettagliato" di istruzioni sulle attività da svolgere, quanto piuttosto una "direzione" - coordinata e condivisa - che consenta di armonizzare l'insieme degli interventi in un quadro programmatico in linea con le istanze provenienti dalla realtà locale.

L'efficacia del piano risiede nella capacità di interpretare correttamente i valori culturali, economici e sociali propri del territorio provinciale, valorizzandoli quali vantaggi competitivi specifici. Il piano deve essere, quindi, utilizzato quale strumento capace di produrre processi innovativi del territorio, attraverso la valutazione sia delle risorse attualmente a disposizione sia di quelle potenzialmente disponibili ma non ancora utilizzate, esaltando la coesione di un territorio multidentitario a fini competitivi.

E' importante, pertanto, che le risorse vengano canalizzate verso un "progetto" che abbia una sua "coerenza strategica". Esso, pertanto, non può essere una generica sommatoria di azioni da svolgere, quanto, piuttosto, un sistema concertato e unitario capace di provocare effetti sinergici di sviluppo del territorio nel suo complesso.

Il processo strategico di sviluppo di un territorio non può realizzarsi, infatti, attraverso interventi parziali di sostegno alla crescita economica, o sporadici incentivi alla localizzazione di nuove attività; esso deve necessariamente attivare processi di auto-organizzazione tra i soggetti e le organizzazioni che compongono il tessuto territoriale, al fine di valorizzare le risorse e le competenze dell'area.

Il territorio della provincia va, dunque, trattato quale "soggetto strategico complesso" in grado di promuovere una politica di sviluppo e di adottare gli strumenti necessari per il raggiungimento degli obiettivi che vengono predefiniti.

Per quanto riguarda l'assetto territoriale più generale di relazione, la presente fase elaborativa del PTP.ct, fa riferimento (oltre ai settori specifici di competenza, ovvero, la rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie e la localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale), ai fini della definizione di un quadro di riferimento complessivo di assetto funzionale ed ambientale del territorio provinciale: alla difesa del suolo, alla tutela e valorizzazione dell'ambiente, alla tutela e valorizzazione delle risorse idriche ed energetiche, alla valorizzazione dei beni culturali, ai parchi e riserve naturali.

Ciò al fine di favorire il riequilibrio fra le varie parti del territorio, comprendere aree disomogenee suscettibili di sviluppo integrato, consentire un'organica programmazione economico-territoriale.

E' emersa, quindi, la necessità di assumere il P.T.P. quale quadro strategico di riferimento per la politica territoriale della Provincia nonché dei Comuni, pur senza condizionare l'esercizio delle funzioni di pianificazione che l'ordinamento attuale riserva ai Comuni, per giungere, attraverso un Quadro Conoscitivo Strutturale (QCS), alla definizione di un Quadro Propositivo con valenza Strutturale (QPS) ed, in ultimo, un Piano Operativo.

Alla luce delle considerazioni anzi rassegnate, pertanto, con riferimento alle vigenti disposizioni normative regionali e ai più recenti approfondimenti disciplinari, e nella considerazione dell'importanza oggi attribuita allo strumento della concertazione ed al principio di sussidiarietà, oltre che dei nuovi processi in corso, tendenti alla costruzione di un modello di co-pianificazione partecipativo e dialogico tra i diversi livelli di governo del territorio, nel corretto presupposto che anche per scelte settoriali non è possibile prescindere da un inquadramento strutturale del territorio e da strategie di area vasta, si è redatto il presente aggiornamento PTP.ct che si pone quali obiettivi la costruzione di un quadro conoscitivo unitario aggiornato del territorio con valenza strutturale, attraverso l'individuazione delle componenti (risorse, valori e vincoli), dell'articolazione, della gerarchia, delle relazioni e delle linee evolutive dei sistemi territoriali (urbani, rurali e montani) nonché dei programmi di settore, costituente base informativa computerizzata del nodo provinciale nel sistema territoriale regionale, coerente alle "Direttive generali" approvate dal Consiglio Provinciale con atto deliberativo n.45 del 28 maggio 1999 ed evolutivo rispetto alle precedenti stesure dello schema di massima.

Consegue, altresì, un quadro propositivo con valenza strategica, quale sintesi di coordinamento, di razionalizzazione e di verifica di coerenza delle azioni di piano e di programma presenti nel territorio provinciale, ovvero la definizione di un'ipotesi di assetto funzionale e territoriale di area vasta, coordinata e partecipata delle scelte locali e delle strategie regionali. Risulta, infatti, evidente che con tale azione amministrativa la Provincia è chiamata ad esercitare la funzione di concorso alle scelte regionali di pianificazione (urbanistico territoriale, paesistico ambientale), di programmazione socio economica e di coordinamento delle scelte comunali. Inoltre, i molteplici programmi e piani strategici attivati nel territorio richiedono strumenti di coordinamento e di raccordo che, per evidenti limiti strutturali, non possono essere assicurati dai soli piani regolatori generali dei comuni interessati.

Il PTP.ct si configura, quindi, come un piano d'area vasta, di livello intermedio - non invasivo delle competenze dei livelli comunali - avente la funzione di:

- risolvere i problemi di localizzazione delle attrezzature di rilevanza sovracomunale;

- individuare gli indirizzi generali di assetto del territorio attraverso le principali vie di comunicazione, da perseguire mediante una flessibile politica territoriale della Provincia e dei Comuni;
- recepire le direttive o le prescrizioni dei piani settoriali regionali;
- coordinare le azioni prefigurate dai nuovi programmi di politica economica, dai piani settoriali provinciali e dai piani urbanistici di livello inferiore, attraverso un'adeguata e rigorosa interrelazione trasversale, quest'ultima correlata con il Piano di sviluppo economico-sociale della Provincia ed il Programma Provinciale delle Opere Pubbliche;
- indicare i sistemi dei servizi, le infrastrutture, i parchi, le riserve naturali e le altre opere pubbliche sovracomunali;
- determinare le prescrizioni e i vincoli prevalenti nei confronti degli altri piani del territorio provinciale (o sub-provinciale) e dei piani di livello inferiore.

Il PTP.ct è, inoltre, coerente e complementare alle scelte operate dalla Provincia regionale con il "Piano provinciale di sviluppo economico-sociale" previsto dall'art. 9 della medesima legge n. 9/86.

Recita, infatti, la circolare n.2/93 D.R.U. A.R.T.A. Gr. XXII prot.3909 del 20.01.93. - (Piano Provinciale ex art. 12, comma 1° l.r. 6/3/86 n° 9 ed ex art.5, l.r. 11/12/91 n.48.): "Le stesse analisi e gli studi che stanno alla base del piano di sviluppo socio-economico, e gli ulteriori approfondimenti eventualmente necessari per alcuni settori (quali ad esempio la conoscenza degli strumenti urbanistici comunali e degli altri strumenti di pianificazione e dei progetti di opere pubbliche che ricadono nei rispettivi territori provinciali), sono utili e necessari elementi di valutazione per la scelta dei settori di intervento, la definizione dei fabbisogni e le rispettive localizzazioni delle opere ed impianti."

In definitiva, il quadro di riferimento normativo aggiornato dalla Regione Siciliana prevede un doppio flusso di caduta di attività programmatica dalla Regione (il quadro generale) sino ai Comuni (indirizzi ed obiettivi) ed un secondo di ricaduta verso la Regione (proposte locali), filtrato quest'ultimo, ma anche arricchito, attraverso il passaggio dall'Ente Provincia. Un meccanismo che per poter pienamente sviluppare le proprie potenzialità abbisogna da una parte di un coerente e plausibile quadro programmatico regionale e, dall'altra, di un efficiente apparato di sostegno programmatico presso l'Ente intermedio.

Le nuove metodiche si pongono alcuni obiettivi fondamentali: piena operatività dei programmi, attuazione della concertazione e della concorrenzialità, per premiare la qualità del programma.

Il tavolo di concertazione tra gli attori locali dello sviluppo deve divenire il luogo di sintesi programmatica di un territorio provinciale già peraltro suddiviso per vocazioni e potenzialità.

I Comuni, luogo d'elaborazione e proposizione dei bisogni microterritoriali, devono da un lato rivitalizzare il ruolo dei consorzi per ambiti sia territoriali sia vocazionali e dall'altro lato trovare, in sede di conferenza provinciale, coordinamento e sintesi programmatica.

Tali rinnovate esigenze sembrano soddisfatte da un rinnovato impegno sul terreno programmatico della Provincia Regionale di Catania, che si è offerta come interlocutrice decisiva ed indispensabile per una politica di sviluppo condivisa da tutte le aree territoriali, attraverso l'attività propedeutica alla stesura dell'attuale QCS (Quadro Conoscitivo con valenza Strutturale).

Per la Provincia catanese, data la sua storia economica, esistono emergenze generali connesse ai bassi livelli occupazionali, aggravati dalle crisi che attanagliano il settore degli interventi infrastrutturali e della difficile contingenza di alcuni settori tradizionali di quest'area geografica. In tale contesto la Provincia Regionale svolge il ruolo di Ente intermedio di coordinamento sovracomunale nell'ambito delle competenze attribuitele.

In particolare, la strategia del Piano, partendo dal riconoscimento delle multidentità insediate nel territorio provinciale, nonché dalle significative caratterizzazioni ambientali costituite dalla centrale presenza del vulcano, dal rapporto col mare Jonio che si declina in una molteplicità di modalità nello svolgersi del sistema costiero confinante ad oriente, e dai due sistemi fluviali dell'Alcantara a nord e del Simeto a sud-est mira ad esaltare la competitività dell'intero territorio provinciale costituendo un unicum strategico coeso.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

Segue un elenco della normativa di riferimento del presente piano:

- L.R. 9/86, titolo III, ed in special modo l'art.12, istitutivo del Piano di che trattasi e titolo IV, per le funzioni ed i settori di competenza della Provincia Regionale e dell'Area Metropolitana;
- L.R. 48/91, art.5, per i contenuti, le indicazioni procedurali del Piano;
- L.R. 71/78, per l'iter di adozione, pubblicazione ed approvazione del P.T.P.;
- L.R. 38/73, per il regime vincolistico preordinato all'espropriazione degli strumenti urbanistici nel territorio della Regione Siciliana;
- L.N. 1902/52, per il regime di salvaguardia;
- L.R. 21/85, per il programma pluriennale di attuazione definente l'ordine di priorità delle opere ed infrastrutture previste;
- Circolare A.R.T.A. 2/93, per i contenuti e l'iter di formazione del P.T.P.;
- Nota A.R.T.A. gr.XXIV prot.49011/93, a chiarimento della Circolare A.R.T.A. 2/93;
- Circolare A.R.T.A. n.1 del 11 aprile 2002, n. 1, "Processi di copianificazione nel quadro della formazione del piano urbanistico regionale";
- Circolare n.1 /DRU prot. 91407 del 14.12.07, "Accelerazione delle procedure di approvazione del Piano Territoriale Provinciale ex art. 12 L.R. n. 9/86";
- Circolare n. 1 /DRU prot. n.75362 del 06/10/08, "Raccordo tra la pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione provinciale (art. 12, comma 3, della L.R. n. 9 del 6 marzo 1986).

Per maggior intelligibilità, si riportano di seguito le più significative delle norme anzi citate.

L.R. 9/86

[Omissis]

articolo 4 - Natura e compiti delle Province Regionali

Le Province Regionali, costituite dalla aggregazione dei comuni siciliani in liberi consorzi, sono dotate della più ampia autonomia amministrativa e finanziaria. Esse sono espressioni delle comunità operanti in territori di dimensioni sovracomunali, storicamente integrate o suscettibili di integrazioni intorno ad un unico polo di direzione, che consentano l'organizzazione delle strutture e dei servizi connessi allo sviluppo delle relative aree, nonché l'elaborazione e l'attuazione di una comune programmazione economica e sociale.

La Provincia Regionale, ente pubblico territoriale, realizza l'autogoverno della comunità consortile e sovrintende, nel quadro della programmazione regionale, all'ordinato sviluppo economico e sociale della comunità medesima. Essa è titolare di funzioni proprie ed esercita le funzioni delegate dallo Stato o dalla Regione.

Per le funzioni statali o regionali ad essa non delegate, la Provincia Regionale svolge compiti di proposta.

Il territorio della Provincia Regionale può costituire circoscrizione di decentramento statale.

[Omissis]

articolo 8 - Caratteristiche dell'attività della Provincia Regionale

Le Province Regionali operano, di norma, sulla base di programmi, mediante i quali sono individuati gli obiettivi, i tempi e le modalità dei propri interventi.

Le Province Regionali concorrono, altresì, nei modi stabiliti dalla legge, alla determinazione degli obiettivi e delle scelte dei piani e dei programmi socio – economici generali e settoriali della Regione ed alla formazione del piano urbanistico regionale, coordinando, a tal fine, le esigenze e le proposte dei comuni

articolo 9 - Programmazione economico - sociale

In conformità agli indirizzi ed agli atti della programmazione regionale di sviluppo economico – sociale ed in armonia con i relativi obiettivi e priorità, la Provincia Regionale, in relazione alle complessive esigenze di sviluppo della comunità provinciale, adotta un proprio programma poliennale articolato in piani o progetti settoriali e territoriali, contenente gli obiettivi da perseguire, le priorità da osservare, gli interventi e le opere da realizzare, in rapporto alle risorse finanziarie comunque disponibili.

Il piano provinciale di sviluppo economico – sociale tiene conto delle risultanze dell'assemblea generale dei sindaci dei comuni della Provincia Regionale, da tenersi annualmente su convocazione del presidente della provincia.

Nella stessa sede il presidente della Provincia Regionale riferisce sullo stato di attuazione della programmazione provinciale.

articolo 10 - Procedure della programmazione

Il progetto del programma di sviluppo economico sociale è predisposto dalla giunta, contestualmente alla presentazione del bilancio di previsione, tenendo conto delle proposte avanzate dai comuni, dalle organizzazioni sindacali ed imprenditoriali, dalle formazioni sociali e dagli altri soggetti pubblici o privati operanti nel territorio della Provincia Regionale, ed è inviato ai comuni della Provincia i quali, entro 30 giorni dalla ricezione, possono formulare, con delibera consiliare, osservazioni e proposte.

Decorsi i termini di cui al comma precedente, il presidente della Provincia Regionale trasmette il progetto di programma, corredato delle proposte ed osservazioni dei comuni e delle eventuali conseguenti determinazioni della giunta, alla Presidenza della Regione per l'esame da parte degli organi preposti alla programmazione regionale, nel corso del quale sono sentiti i rappresentanti della Provincia Regionale.

[Omissis]

articolo 11 - Verifica sull'attuazione del programma economico-sociale

La giunta presenta annualmente al consiglio, in allegato al bilancio di previsione, una relazione sullo stato di attuazione del programma Provinciale di sviluppo economico - sociale e dei progetti in cui esso si articola.

Copia della relazione è trasmessa ai comuni che possono presentare proprie osservazioni e proposte.

articolo 12 - Pianificazione territoriale

La Provincia Regionale, ferme restando le competenze dei comuni, adotta un piano relativo alla:

- 1) rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie;
- 2) localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale.

Qualora i comuni interessati non provvedano ad adeguare i loro strumenti urbanistici alle previsioni di detto piano, le deliberazioni delle Province Regionali relativamente alle suddette materie costituiscono varianti rispetto agli strumenti urbanistici comunali.

Ai fini della formulazione del piano territoriale regionale, la Provincia formula proposte relative alle vocazioni prevalenti del suo territorio, specie per quanto riguarda lo sviluppo delle attività produttive.

In relazione al perseguimento delle proprie finalità ed attribuzioni la Provincia Regionale presenta osservazioni agli strumenti urbanistici generali adottati dai comuni ed in corso di approvazione.

articolo 13 - Funzioni amministrative

Nell'ambito delle funzioni di programmazione, di indirizzo e di coordinamento spettanti alla Regione, la Provincia Regionale provvede sulle seguenti materie:

- 1) servizi sociali e culturali:
 - 1.a) realizzazione di strutture e servizi assistenziali di interesse sovracomunale, anche mediante la riutilizzazione delle istituzioni socio - scolastiche permanenti, in atto gestite ai sensi dell'art. 2 della legge regionale 5 agosto 1982, n. 93; restano ferme le competenze comunali in materia;
 - 1.b) distribuzione territoriale, costruzione, manutenzione, arredamento, dotazione di attrezzature, funzionamento e provvista del personale degli istituti di istruzione media di secondo grado; promozione, negli ambiti di competenza, del diritto allo studio. Le

suddette funzioni sono esercitate in collaborazione con gli organi collegiali della scuola;

1.c) promozione ed attuazione, nell'ambito provinciale, di iniziative ed attività di formazione professionale, in conformità della legislazione regionale vigente in materia, nonché realizzazione di infrastrutture per la formazione professionale;

1.d) iniziative e proposte agli organi competenti in ordine all'individuazione ed al censimento dei beni culturali ed ambientali ricadenti nel territorio provinciale, nonché alla tutela, valorizzazione e fruizione sociale degli stessi beni, anche con la collaborazione degli enti e delle istituzioni scolastiche e culturali. Acquisto di edifici o di beni culturali, con le modalità di cui all'art. 21, secondo e terzo comma, della legge regionale 1 agosto 1977, n. 80. Per l'esercizio delle funzioni suddette, la provincia si avvale degli organi periferici dell'Amministrazione regionale dei beni culturali ed ambientali;

1.e) promozione e sostegno di manifestazioni e di iniziative artistiche, culturali, sportive e di spettacolo, di interesse sovracomunale;

2) sviluppo economico:

2.a) promozione dello sviluppo turistico e delle strutture ricettive, ivi compresa la concessione di incentivi e contributi; realizzazione di opere, impianti e servizi complementari alle attività turistiche, di interesse sovracomunale;

2.b) interventi di promozione e di sostegno delle attività artigiane, ivi compresa la concessione di incentivi e contributi, salve le competenze dei comuni;

2.c) vigilanza sulla caccia e la pesca nelle acque interne;

2.d) autorizzazione all'apertura degli esercizi di vendita al dettaglio di cui all'art. 9 della legge regionale 22 luglio 1972, n. 43;

3) organizzazione del territorio e tutela dell'ambiente:

3.a) costruzione e manutenzione della rete stradale regionale, infra-regionale, provinciale, intercomunale, rurale e di bonifica e delle ex trazzere, rimanendo assorbita ogni competenza di altri enti sulle suindicate opere, fatto salvo quanto previsto al penultimo alinea dell'art. 16 della legge regionale 2 gennaio 1979, n. 1;

3.b) costruzione di infrastrutture di interesse sovra comunale e provinciale;

3.c) organizzazione dei servizi di trasporto locale interurbano;

3.d) protezione del patrimonio naturale, gestione di riserve naturali, anche mediante intese e consorzi con i comuni interessati;

3.e) tutela dell'ambiente ed attività di prevenzione e controllo dell'inquinamento, anche mediante vigilanza su attività industriali;

3.f) organizzazione e gestione dei servizi, nonché localizzazione e realizzazione degli impianti di smaltimento dei rifiuti e di depurazione delle acque, quando i comuni singoli o associati non possono provvedervi.

La Provincia Regionale svolge, altresì, le attribuzioni delle sopresse amministrazioni provinciali, esplica ogni altra attività di interesse provinciale, in conformità delle disposizioni di legge, può essere organo di decentramento regionale e realizzare interventi per la difesa del suolo e per la tutela idrogeologica.

articolo 19 - Caratteri delle aree metropolitane

Possono essere dichiarate aree metropolitane le zone del territorio regionale che presentino le seguenti caratteristiche:

- a) siano ricomprese nell'ambito dello stesso territorio provinciale;
- b) abbiano, in base ai dati ISTAT relativi al 31 dicembre dell'anno precedente la dichiarazione, una popolazione residente non inferiore a 250 mila abitanti;
- c) siano caratterizzate dall'aggregazione, intorno ad un comune di almeno 200 mila abitanti, di più centri urbani aventi fra loro una sostanziale continuità di insediamenti;
- d) presentino un elevato grado di integrazione in ordine ai servizi essenziali, al sistema dei trasporti e allo sviluppo economico e sociale.

art. 20 - Individuazione e delimitazione dell'area metropolitana

L'individuazione dell'area metropolitana e la relativa delimitazione è effettuata, anche su richiesta degli enti locali interessati, con decreto del Presidente della Regione, previa delibera della Giunta regionale, adottata su proposta dell'Assessore regionale per gli enti locali.

A tal fine la relativa iniziativa è preventivamente sottoposta - a cura dell'Assessore regionale per gli enti locali - all'esame degli enti locali in-

interessati che non abbiano promosso la richiesta di cui al comma precedente, i quali possono esprimere il proprio parere entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento. Decorso infruttuosamente tale termine, si prescinde dal parere.

articolo 21 - Funzioni dell'area metropolitana

Le province regionali comprendenti aree metropolitane, oltre alle funzioni indicate negli articoli precedenti, svolgono, nell'ambito delle predette aree, le funzioni spettanti ai comuni in materia di:

- 1) disciplina del territorio, mediante la formazione di un piano intercomunale, relativo:
 - a) alla rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie e dei relativi impianti;
 - b) alle aree da destinare ad edilizia pubblica residenziale, convenzionata ed agevolata;
 - c) alla localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovramunicipale.

Le previsioni del suddetto piano intercomunale costituiscono variante agli strumenti urbanistici comunali;

- 2) formazione del piano intercomunale della rete commerciale;
- 3) distribuzione dell'acqua potabile e del gas;
- 4) trasporti pubblici;
- 5) raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani.

Per l'esercizio delle funzioni di cui ai punti 3, 4 e 5 la provincia regionale può avvalersi delle aziende municipalizzate esistenti, ovvero promuovere la costituzione di gestioni comuni ai sensi dell'art. 15 o la stipula di convenzioni ai sensi dell'art. 17, secondo comma.

L.R. n. 48/91

“Provvedimenti in tema di autonomie locali”

[Omissis]

Articolo 5

Il piano di cui all'articolo 12, comma 1, della legge regionale 6 marzo 1986, n.9, è adottato dalla provincia regionale entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

Al piano è allegato un programma pluriennale di attuazione, nel quale è indicato l'ordine di priorità delle opere da realizzare. Tale ordine è vincolante anche ai sensi dell'articolo 1 della legge regionale 29 aprile 1985, n. 21.

Durante la formazione del piano devono essere sentiti gli enti locali e le amministrazioni pubbliche interessate.

Il piano è approvato dall'Assessore regionale per il territorio e l'ambiente, sentito il Consiglio regionale dell'urbanistica. Il piano è sottoposto a revisione dopo cinque anni. Varianti al piano sono ammesse con lo stesso procedimento di cui ai commi precedenti.

[Omissis]

D.Lgs 267/2000

CAPO II - Provincia

articolo 19 - Funzioni

- 1 Spettano alla provincia le funzioni amministrative di interesse provinciale che riguardino vaste zone intercomunali o l'intero territorio provinciale nei seguenti settori:
 - 1.a) difesa del suolo, tutela e valorizzazione dell'ambiente e prevenzione delle calamità;
 - 1.b) tutela e valorizzazione delle risorse idriche ed energetiche;
 - 1.c) valorizzazione dei beni culturali;
 - 1.d) viabilità e trasporti;
 - 1.e) protezione della flora e della fauna parchi e riserve naturali;
 - 1.f) caccia e pesca nelle acque interne;
 - 1.g) organizzazione dello smaltimento dei rifiuti a livello provinciale, rilevamento, disciplina e controllo degli scarichi delle acque e delle emissioni atmosferiche e sonore;
 - 1.h) servizi sanitari, di igiene e profilassi pubblica, attribuiti dalla legislazione statale e regionale;
 - 1.i) compiti connessi alla istruzione secondaria di secondo grado ed artistica ed alla formazione professionale, compresa

l'edilizia scolastica, attribuiti dalla legislazione statale e regionale;

- 1.j) raccolta ed elaborazione dati, assistenza tecnico-amministrativa agli enti locali.
- 2 La provincia, in collaborazione con i comuni e sulla base di programmi da essa proposti promuove e coordina attività, nonché realizza opere di rilevante interesse provinciale sia nel settore economico, produttivo, commerciale e turistico, sia in quello sociale, culturale e sportivo.
- 3 La gestione di tali attività ed opere avviene attraverso le forme previste dal presente testo unico per la gestione dei servizi pubblici locali.

Articolo 20 - Compiti di programmazione

1. La provincia:
 - 1.a) raccoglie e coordina le proposte avanzate dai comuni, ai fini della programmazione economica, territoriale ed ambientale della regione;
 - 1.b) concorre alla determinazione del programma regionale di sviluppo e degli altri programmi e piani regionali secondo norme dettate dalla legge regionale;
 - 1.c) formula e adotta con riferimento alle previsioni e agli obiettivi del programma regionale di sviluppo propri programmi pluriennali sia di carattere generale che settoriale e promuove il coordinamento dell'attività programmatoria dei comuni.
2. La provincia, inoltre, ferme restando le competenze dei comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, predisporre ed adotta il piano territoriale di coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica:
 - 2.a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
 - 2.b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
 - 2.c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
 - 2.d) le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.
3. I programmi pluriennali e il piano territoriale di coordinamento sono trasmessi alla regione ai fini di accertarne la conformità agli indirizzi regionali della programmazione socio-economica e territoriale.
4. La legge regionale detta le procedure di approvazione, nonché norme che assicurino il concorso dei comuni alla formazione dei programmi pluriennali e dei piani territoriali di coordinamento.
5. Ai fini del coordinamento e dell'approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale predisposti dai comuni, la provincia esercita le funzioni ad essa attribuite dalla regione ed ha, in ogni caso, il compito di accertare la compatibilità di detti strumenti con le previsioni del piano territoriale di coordinamento.
6. Gli enti e le amministrazioni pubbliche, nell'esercizio delle rispettive competenze, si conformano ai piani territoriali di coordinamento delle province e tengono conto dei loro programmi pluriennali.

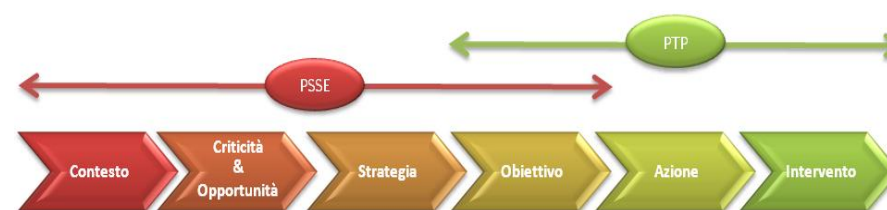
3. DALLA PROGRAMMAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE

Il fenomeno della globalizzazione attualmente in atto, l'accresciuto timore di instabilità finanziaria internazionale in rapporto alla crisi energetica ed all'aumento del costo delle materie prime, la continua evoluzione degli scenari di riferimento nel contesto europeo, nazionale e regionale, inducono profonde trasformazioni negli Enti Pubblici, a diverso titolo responsabili delle diverse componenti dello sviluppo socio economico, imponendo innovative formule manageriali che non possono in alcun modo prescindere dal radicamento e dal rafforzamento della cultura della programmazione quale unico processo logico capace di individuare e definire obiettivi perseguibili in rapporto ai bisogni da soddisfare ed alle risorse disponibili in una nuova ed innovativa visione di economia del territorio.

A questo mutamento non possono sottrarsi le Province cui, a dispetto delle attuali argomentazioni che ne vorrebbero lo scioglimento, l'organizzazione dello Stato affida il ruolo di Ente intermedio di coordinamento e la responsabilità della programmazione economica, sociale, territoriale, culturale ed ambientale. In Sicilia con maggiore forza e determinazione a causa della necessità di riequilibrio, nei confronti della nazione e del resto d'Europa, delle occasioni di crescita e di sviluppo alla ricerca di più accettabili condizioni di vita per i suoi cittadini.

In questa ottica l'Amministrazione Provinciale di Catania, si prefigge l'obiettivo di riportare in primo piano la funzione della programmazione e della consequenziale pianificazione territoriale, non rinunciando alle pregresse esperienze ma integrandole ed aggiornandole in una nuova visione che pone al centro del suo prossimo operare la conoscenza, la condivisione, la coesione, il rigore, la responsabilità e la qualità.

In una visione fortemente innovativa che vuole riaffermare la giusta gerarchia fra le differenti fasi della governance attribuendo al "Programma di Sviluppo Socio Economico" (PSSE) il ruolo preminente sulle altre fasi della pianificazione e della programmazione a cominciare dal "Piano Territoriale Provinciale" (PTP).



L'analisi del *contesto* consente di rilevare le *criticità* e le *opportunità* del sistema e induce alla individuazione delle migliori strategie per il raggiungimento degli *obiettivi* che, profittando delle opportunità possono mitigare o annullare le criticità, svolgendo *azioni* complesse cui si riferiscono i singoli *interventi*.

Il PTP acquisisce dal PSSE le strategie e le azioni perché gli interventi ipotizzati in ogni fase siano la logica ed armoniosa conseguenza di un unico processo di virtuosa programmazione che porta alla formulazione di Piani Triennali delle Opere Pubbliche collegati a Bilanci nei quali le, ormai esigue, risorse finanziarie sono ottimizzate anche in virtù di un lungo e positivo sforzo di condivisione.

4. METODOLOGIA

L'approccio metodologico di una pianificazione di area vasta deve ricondursi alla necessità di affrontare in modo non episodico il complesso delle questioni che concretamente e quotidianamente si pongono nella gestione del territorio. Il raggiungimento di tale obiettivo è perseguibile attraverso la esplicita definizione di priorità ed orientamenti da concordare ai vari livelli istituzionali privilegiando una logica non sovraordinata ma di co-pianificazione partecipativa.

Del resto, soltanto l'utilizzo di strumenti concertativi può fornire al Piano Territoriale Provinciale (PTP) quel ruolo di coordinamento delle domande di sviluppo locale e di trasformazione urbanistica dei comuni e degli enti presenti nel territorio che la legge LR 9/86 assegna esplicitamente alle province ma non trasferisce ai piani che le stesse redigono, limitandoli a piani di localizzazione dei servizi di esclusiva competenza provinciale e di azioni per la tutela fisica dell'ambiente.

In tal senso la citata circolare regionale relativa ai "processi di co-pianificazione nel quadro della formazione del Piano Urbanistico Regionale", ribadendo i contenuti operativi del PTP, ha individuato 3 fasi pianificatorie con diverso valore e cogenza ed attuabili con procedure differenti in funzione del ruolo ad esse riconosciuto, così distinte:

- Quadro Conoscitivo con valenza strutturale (QCS) come parte essenziale della base informativa georeferenziata delle realtà territoriali.
- Quadro Propositivo con valenza strategica (QPS) come sintesi del coordinamento, della razionalizzazione e della verifica di coerenza dei piani e programmi comunali.
- Piano Operativo delle opere, servizi ed infrastrutture di peculiare competenza del piano provinciale ai sensi della L.R. 9/86.

Un'altra circolare regionale relativa al "raccordo tra la pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione provinciale" ha evidenziato come il Ptp possa esplicitare il proprio carattere prescrittivo nei confronti della pianificazione comunale in stretto coordinamento con le pianificazioni dei Comuni all'interno di un rapporto di collaborazione istituzionale, richiedendo la costruzione di un modello di co-pianificazione partecipativo tra i diversi livelli di governo del territorio per la definizione delle strategie di sviluppo e l'attuazione delle azioni di piano.

Tali considerazioni costituiscono un passaggio fondamentale per la definizione dell'approccio metodologico sotteso alla redazione di un documento che fosse altresì coerente con le "direttive generali" approvate dal consiglio provinciale già nel 1999, determinando un aggiornamento della prima stesura dello schema di massima del Ptp redatta nel 2001 ed aggiornata nel 2004.

I compiti di governo su cui il Ptp individua, costruisce e promuove le strategie territoriali ed individua le azioni operative e gli attori della trasformazione degli usi del suolo e di localizzazione delle attrezzature e dei servizi, riguardano:

- 1) lo sviluppo socio-economico,
- 2) l'organizzazione del territorio e la tutela dell'ambiente.
- 3) i servizi sociali e culturali,
- 4) le reti delle infrastrutture di trasporto.

Il risultato del lavoro non è un Piano definito in ogni sua parte, e come tale da approvare o rigettare, ma un Piano Processo, attuato anche attraverso l'ausilio dei sistemi informatici, che si articolerà in fasi successive di approfondimento ovvero:

- la verifica delle situazioni in atto ed in evoluzione all'interno del territorio provinciale mediante la definizione del quadro conoscitivo con valenza strutturale;
- la predisposizione di un modello di sviluppo nel quadro propositivo con valenza strategica che divenga supporto per la pianificazione partecipata.

Il Quadro Conoscitivo è stato inteso come la costruzione di un catalogo delle informazioni associate alle competenze provinciali, organizzato e sistematizzato al fine di documentare il complesso delle conoscenze territoriali disponibili ai diversi livelli.

La predisposizione di tale base dati è necessaria e propedeutica non solo alla implementazione del PTP, ma anche alla costruzione di una base comune di conoscenze da condividere con gli altri Enti preposti al governo del territorio e con il pubblico attraverso processi di concertazione tradizionali e utilizzando tecnologie web gis di condivisione delle informazioni.

A tal proposito è utile specificare che il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della Provincia Regionale di Catania è nodo provinciale del sistema regionale (SITR), avendo potuto, fra l'altro, disporre di un apposito finanziamento regionale per la costituzione fisica del nodo (logistica ed hardware) e per l'avvio delle piattaforme operative (ESRI, Autodesk e Geomedia). Volontà confermata della Provincia Regionale di Catania è ormai quella di svincolare il SIT dall'ambito della sola pianificazione territoriale ponendolo al centro del sistema di supporto alle decisioni dell'intero Ente potendo correlare, in un'unica banca dati territoriale, tutti gli elementi costitutivi del territorio provinciale per ognuno dei settori di competenza dell'Ente.

Al fine di costruire una banca dati con informazioni affidabili e certificate, la consultazione degli Enti Locali e delle organizzazioni e delle categorie socio-economiche rappresentative del territorio ha accompagnato il processo di formazione del QCS sin dalle fasi preliminari di analisi, mediante incontri verbalizzati e supportati da schede di rilievo.

Nel quadro degli indirizzi di co-pianificazione con carattere strategico sopra esposti, è stata inoltre attuata una preventiva integrazione logica, funzionale e operativa del SIT della Provincia nei confronti dell'elaborazione del PTP come strumento di sviluppo territoriale che deve validare le proprie strategie all'interno di un quadro di sostenibilità economica e sociale e del PSSE come strumento di sviluppo socio-economico che deve verificare le coerenze territoriali degli obiettivi di sviluppo.

Il risultato di tale processo è una banca dati geo-referenziata in cui sono riportate le esigenze, le idee, gli studi di fattibilità, le progettazioni presenti sul territorio.

Il Quadro Propositivo con valenza strategica muove da tale banca dati con l'obiettivo di declinare e progettare un territorio sostenibile capace di adeguarsi alle trasformazioni di varia origine e natura, a partire da una condivisione dei valori primari del territorio, individuati come invariati.

Nella formazione del QPS si è scelto di organizzare le informazioni contenute nel QCS all'interno di un processo iterativo di valutazione e governo delle politiche del piano nella prospettiva dello sviluppo sostenibile e nella convinzione di privilegiare innanzitutto gli elementi qualitativi riconosciuti sul territorio. La concretezza di essere dinnanzi ad un sistema di sviluppo basato su risorse economiche non illimitate non consente di concepire impatti prodotti da logiche dei "grandi numeri", ma indirizza inevitabilmente a discriminare tra le diverse opportunità. Ciò riguarda principalmente questioni quali le caratteristiche di nuove infrastrutture, la disponibilità di nuove aree di insediamento delle attività economiche, l'estensione lineare e/o capillare di insediamenti, la realizzazione di strutture e attrezzature per il tempo libero, lo sfruttamento di risorse naturali.

L'audit del territorio rappresenta la trasposizione, nel governo dello sviluppo locale, delle metodologie tipiche della swot analysis, consentendo di mettere a confronto i punti di forza e di debolezza del sistema territoriale, con le minacce e le opportunità del contesto globale. Attraverso tale metodologia, è possibile costruire una visione del sistema locale e definire obiettivi e traguardi di sviluppo concretamente perseguibili. Infatti, la definizione del punto di partenza deve essere propedeutica all'individuazione dell'ideale punto di arrivo.

Il punto di partenza è la multidentità dell'area, definita dall'unione dei suoi caratteri e delle sue specificità, quali le caratteristiche morfologiche, climatiche, paesaggistiche, storico-monumentali, economico-produttive ed infrastrutturali, e dipende dal contesto in cui è inserito il territorio, rappresentato dal quadro geografico, sociale ed istituzionale, all'interno del quale è calato il territorio stesso.

Il punto di arrivo costituisce il Quadro Propositivo con valenza Strategica, in sintesi la rappresentazione dell'ambizione territoriale di un'area nel futuro prossimo, nel nostro caso il progetto di coesione multidentitaria del territorio provinciale catanese per la competitività dell'area. In altre parole, il punto di arrivo servirà per tracciare la rotta, parametro rispetto al quale bisognerà valutare l'appropriatezza (coerenza) delle decisioni che via via si presenteranno.

Il QPS si declina in due macro-settori del processo di pianificazione tra loro imprescindibilmente connessi quali il sistema dei trasporti ed il territorio "aperto" allo sviluppo socio-economico e socio-culturale, sui quali è stata attivata l'azione pianologica appena introdotta.

Tali analisi hanno, quindi, permesso di individuare le azioni di piano armonizzate all'art. 12 della LR 9/86 con specifico riferimento alla definizione delle principali infrastrutture di comunicazione ed alla localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale.

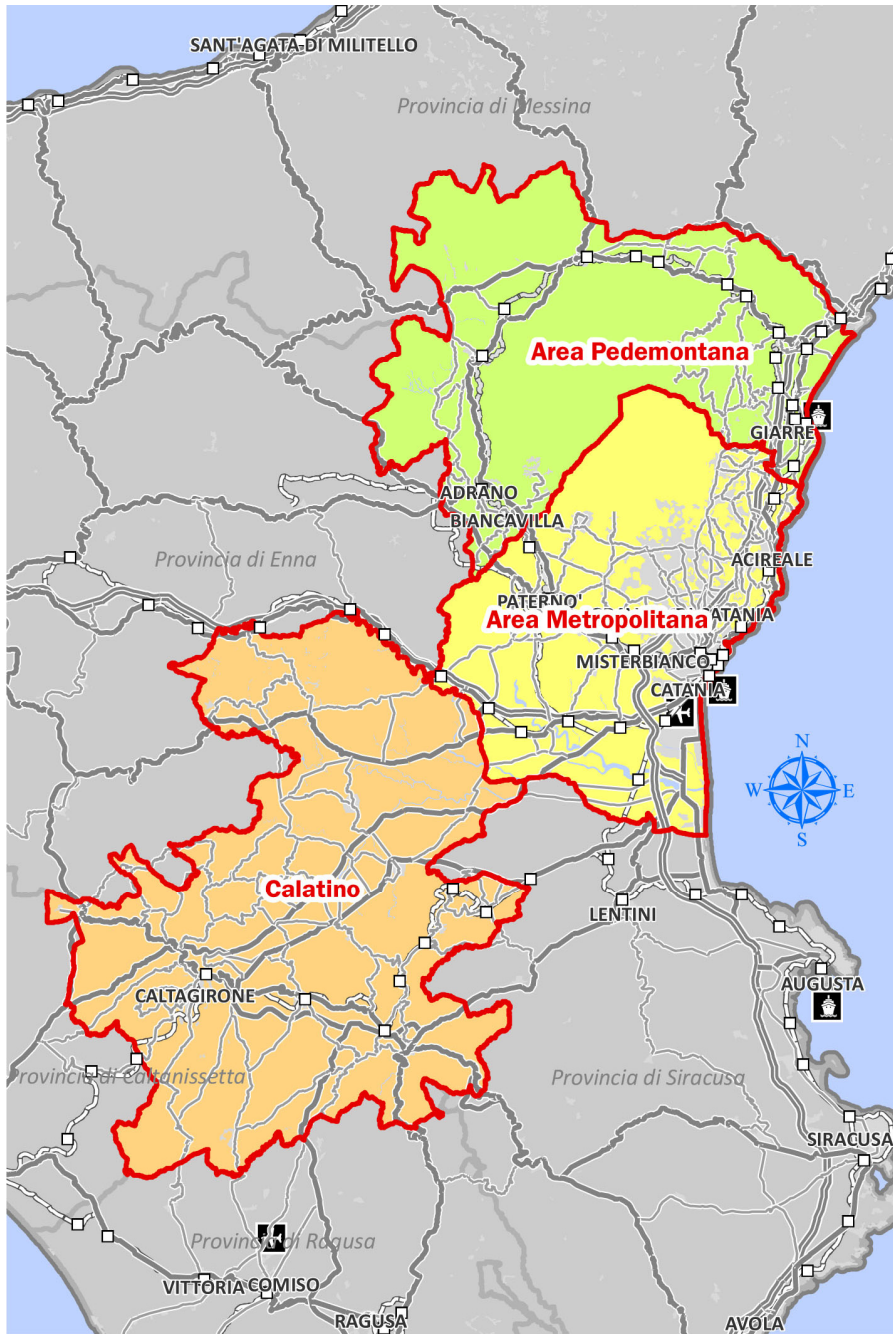
Alla luce di un orientamento volto a privilegiare la qualità, come valore su cui articolare anche le politiche di marketing territoriale, è stato necessario compiere innanzitutto una valutazione dei progetti di intervento e dei programmi incidenti sulla trasformazione del territorio. Con lo scopo di rendere quanto più possibile oggettivo tale approccio di valutazione è stata formulata una procedura di definizione di specifici indicatori che concorrono, opportunamente pesati, alla formulazione del giudizio sui singoli interventi progettuali. Si è così implementato uno strumento di supporto alle decisioni per la definizione di una graduatoria di priorità degli interventi proposti. Risulta, comunque, evidente che tutti gli interventi riportati nel QPS devono essere intesi come esemplificazioni delle azioni cui afferiscono, rimandando al Piano operativo delle opere le scelte definitive.

Si confida sul fatto che tale impostazione metodologica di collaborazione "aperta" possa rendere agevole l'approvazione del Piano Territoriale Provinciale, atteso strumento di pianificazione provinciale. A tal fine oltre alla citata fase di pre-verifica effettuata per la stesura del QCS si prevedono, a valle del QPS, le seguenti attività:

- una fase di concertazione delle scelte con gli attori del territorio (amministrazioni regionali, statali, enti, ...) e con i Comuni ricadenti nell'ambito territoriale della Provincia, nel corso della quale si ammetteranno anche apporti, nel rispetto dei tempi e delle competenze specifiche, di associazioni ed enti, che potrebbero essere utili ai fini dell'elaborazione del progetto di piano territoriale;
- una fase di partecipazione tradizionale, quella delle "osservazioni" sul progetto stesso, che verrà attivata anche con processi di condivisione web gis e che si concluderà con le controdeduzioni della Provincia e la definizione del piano da inoltrare alla Regione per l'approvazione finale.

Le rappresentazioni, le analisi e gli approfondimenti al fine del raggiungimento degli obiettivi propri di questo strumento di pianificazione d'area vasta, nonché degli obiettivi di cui alle "Direttive" approvate dal Consiglio Provinciale, pur tenendo comunque in considerazione la caratterizzazione del territorio riferita ai differenti strumenti di programmazione complessa, si sono concretate in tre sub-aree provinciali di riferimento come di seguito riportato:

- Area Metropolitana (Catania, Aci Bonaccorsi, Aci Castello, Aci Catena, Acireale, Aci S. Antonio, Belpasso, Camporotondo Etneo, Gravina di Catania, Mascalucia, Misterbianco, Motta S. Anastasia, Nicolosi, Paternò, Pedara, Ragalna, San Giovanni La Punta, San Gregorio, San Pietro Clarenza, S. Agata Li Battiati, S. Maria di Licodia, Santa Venerina, Trecastagni, Tremestieri Etneo, Valverde, Viagrande, Zafferana Etnea). L'estensione di tale porzione dell'area metropolitana catanese è pari a 771,230 kmq, presenta una densità media di circa 750 abitanti per kmq, comprendendo la città capoluogo (Catania ha una superficie comunale di 180,880 kmq e una densità di oltre 1800 abitanti per kmq).
- Area Pedemontana – Jonica (Adrano, Biancavilla, Bronte, Calatabiano, Castiglione di Sicilia, Fiumefreddo di Sicilia, Giarre, Linguaglossa, Maletto, Maniace, Mascali, Milo, Piedimonte Etneo, Randazzo, Riposto, Sant'Alfio). L'estensione di tale porzione di territorio provinciale è pari a 1.048,27 kmq e presenta una densità media di popolazione pari a circa 200 abitanti per kmq.
- Area Calatina (Caltagirone, Castel di Judica, Grammichele, Licodia Eubea, Mazzarrone, Militello Val di Catania, Mineo, Mirabella Imbaccari, Palagonia, Raddusa, Ramacca, San Cono, San Michele di Ganzaria, Scordia, Vizzini). Il territorio del calatino copre per estensione circa la metà della superficie provinciale (1.551,820 kmq) con una densità media di circa 100 abitanti per kmq.



La presente disamina è stata compiuta non solo con l'obiettivo di tenere conto delle vocazioni complessive del territorio, della sua posizione di riferimento geografico, rispetto al rimanente territorio regionale siciliano, al resto d'Italia ed al Mediterraneo, all'Europa, in relazione al ruolo che tale posizione deve assegnare alla Provincia in termini di infrastrutture, di sviluppo economico e socio-culturale, ma anche al fine di esaltare le specificità locali, su ambiti del territorio catanese che presentassero dei caratteri uniformi dal punto di vista sociale, culturale, economico oltre che geografico. In tal modo, è stato possibile fornire degli indicatori più analitici in grado di mostrare meglio, oltre alle linee comuni già evidenziate, elementi che di volta in volta risultino tipici, quando non esclusivi, delle aree considerate.

5. ANALISI DELL'ESISTENTE

Ai fini della ricostruzione del quadro conoscitivo a valenza strutturale per il settore delle infrastrutture di trasporto occorre tenere presente l'ambito di attività più proprio dell'ente Provincia Regionale, la quale gestisce direttamente la rete viaria di propria competenza, ma anche il ruolo, sempre più importante a livello strategico, di ente di coordinamento delle realtà locali tra di loro e nei confronti degli enti sovraordinati.

In questa sezione viene analizzato e sintetizzato il quadro delle attività in corso, a vari livelli, nel settore della pianificazione e programmazione delle infrastrutture di trasporto presenti nel territorio, in modo da far sì che le proposte e le scelte di piano siano verificate in coerenza con le politiche territoriali e gli scenari di sviluppo e di tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Nella prima parte vengono illustrati i programmi della Provincia Regionale di Catania, non solo in termini di viabilità di competenza ma anche nei termini del ruolo di coordinamento di cui sopra. La seconda parte mostra invece i risultati dell'attività di *audit territoriale* intrapresa con gli enti territoriali di gestione di sistemi di trasporto.

5.1 Attività e programmi della Provincia

5.1.1 Rete viaria provinciale

L'assetto della mobilità in Provincia di Catania, intesa come sommatoria di viabilità e trasporti, rivela forti limiti e carenze accentuate dall'assetto socio produttivo che, alla luce delle involuzioni economiche verificatesi negli ultimi decenni, ha esasperato la funzione capoluogo-centrica esercitata da Catania non solo a livello provinciale ma anche in quello sub regionale, rappresentando la vera e propria cerniera funzionale di tutte le connessioni e su tutti i modi di trasporto per almeno 6 (se non 7) province su 9.

In effetti il depauperamento dell'assetto agricolo e l'impoverimento progressivo dei settori produttivi riconducibili a quelli dell'artigianato e dell'industria hanno riconvertito buona parte dell'apparato economico nel terziario e nei servizi che si sono radicati prevalentemente a Catania e nella sua area metropolitana ed in maniera meno consistente presso alcuni poli attrattivi del calatino.

Questa redistribuzione dei flussi, concomitante con la drastica diminuzione delle risorse finanziarie disponibili per la manutenzione della rete stradale ha comportato un progressivo deterioramento della rete viaria provinciale soprattutto lungo alcune direttrici sempre più sotto utilizzate.

L'effetto di questo fenomeno è facilmente riscontrabile anche dall'analisi della qualità apparente delle strade provinciali, evidenziando standard in progressiva diminuzione in allontanamento da Catania, fino al quasi abbandono di alcuni assi, frequentati ormai da poche auto e più trattori.

Il grafo della rete viaria della Provincia Regionale di Catania è costituito da diverse tipologie di strade per come riportato nel prospetto riepilogativo in Tabella 1, nel quale sono state indicate le consistenze chilometriche aggiornate alla data del 21 maggio 2009.

La consistenza della rete viaria provinciale è riportata in Tabella 2.

Tabella 1: Rete viaria di competenza provinciale

tipologia	estensione [km]
Strade Regionali	34,500
Strade Provinciali	1.338,102
Strade Intercomunali	85,162
Strade rurali e di penetrazione agricola	125,400
Strade di Bonifica	254,850
Strade ex Comunità Montane	3,250
Ex Trazzere	238,850
Altre	54,300
Totale	2.134,414

Tabella 2: Strade Provinciali

n° strada	descrizione	lunghezza (km)	comuni interessati	categoria
1/II	In corrispondenza variante ANAS nel tratto Mascali - Fiumefreddo	1,870	Fiumefreddo	F
1/III	Dal bivio Pasteria, sulla SS 114, a Calatabiano. Da Calatabiano, per via Garibaldi, alla SS 114 nei pressi del fiume Alcantara.	3,157	Calatabiano	F
2/I-II	Da Acireale, per il ponte Femmina Morta, al cimitero di Riposto.	14,047	Acireale, Riposto	F
2/III	Da Riposto alla SS 114 in località Carrabba. Da Carrabba innesto SS 114 a Nunziata. Da Nunziata a Piedimonte, innesto sulla SS 120.	10,217	Mascali, Giarre, Piedimonte	F
3/I	Da S.Gregorio a Valverde al confine con Aci S.Antonio. Diramazione per Eremo di S. Anna fino alla SP 125. Tratto Aci S.Antonio - Aci Catena.	5,026	S.Gregorio, Valverde, Aci S.Antonio	F
3/II	Da S.Gregorio fino al confine con S.Giovanni La Punta.	0,870	Aci S.Antonio, Valverde, AciCatena	F
3/III	Da S. Pietro Clarenza per Camporotondo a Valcorrente, innesto sulla SP 229/I	8,825	S.Pietro Clarenza, Camporotondo, Belpasso	F
4/I	Da S.Venerina, località Codavolpe, a Fleri. Da Monterosso, sulla SP 8/IV, a Trecastagni.	10,226	S.Venerina, Viagrande, Trecastagni, Zafferana	F
4/II	Da Trecastagni per Pedara a Nicolosi. Da Nicolosi per Belpasso. Da Belpasso al bivio prima di S. Maria di Licodia, innesto sulla SP 229/II.	13,910	Trecastagni, Pedara, Mascalucia, Nicolosi, Belpasso, Paternò, Ragalna, S.M.di Licodia	F
4/III	Dalla SP 59/I in Zafferana, per Bongiaro alla SP 4/I in S.Venerina	3,420	Zafferana, S.Venerina	F
5/I	Da Macchia a S.Giovanni Montebello e S.Alfio. Da S.Alfio per Fossa Politi a Fornazzo, innesto SP 59/III.	6,396	Giarre, S.Alfio, Milo	F
5/II	Da Nunziata a S.Giovanni Montebello.	3,305	Mascali, Giarre	F
7/I	Da bivio Cerro, sulla SS 120, per Castiglione, al confine con la Provincia di Messina, verso Francavilla di Sicilia.	8,948	Castiglione	F
7/II	Da bivio Galluzzo, sulla SP 7/I, alla SP 7/III.	6,751	Castiglione	F
7/III	Da Passopisciaro al Ponte sull'Alcantara, prima di Mojo.	4,214	Castiglione	F
8/II-IV	Da Barriera del Bosco di Catania, per S.Agata Li Battiati. Da Viagrande a Fleri ed a Zafferana.	13,210	S.Agata Li Battiati, Viagrande, Aci S.Antonio, Zafferana, Tremestieri	F
8/III	Da S.Giovanni La Punta (civico 77) a Trecastagni.	3,270	S.Giovanni La Punta, Trecastagni	F
8/V	Dal confine di S.Giovanni La Punta alla SP 3/I in Valverde	0,325	Valverde	F
9	Rotonda filoviaria di Canalicchio a S.Gregorio. Da bivio Canalicchio verso Trappeto.	4,460	Tremestieri, S.G.La Punta, S.Gregorio, S.Agata Battiati	F
10	Tratto Nicolosi.	0,235	Nicolosi	F
12/II	Dal confine di Misterbianco al bivio Incarrozza, innesto SS 192.	5,756	Motta S.Anastasia	F
13	Da bivio Tiriti, dopo Misterbianco, innesto sulla SP 229/I, per Motta S.Anastasia, alla stazione delle FF.SS.	8,952	Motta S.Anastasia, Belpasso	F
14	Dalla SP 229, in contrada Piano Tavola, a Belpasso.	4,950	Belpasso	F
15	Da innesto sulla SP 229/I, in contrada Valcorrente, per la contrada Agnelleria al ponte sul fiume Simeto.	8,192	Belpasso, Paternò	F
17/II	Dalla SS 284 a Maletto	0,450	Maletto	F
17/III	Dal km 0+970, Piazza Cadorna, al Ponte Cantera sul fiume Simeto, confine con la Provincia di Messina	2,717	Bronte	F
20/III	Dal bivio Aidone innesto sulla S.S.288 per Raddusa, all'innesto con la S.S.192	14,015	Raddusa, Aidone	F
24	Dal ponte sul fiume Simeto (fine della strada Provinciale n°15) al P.L. FF.SS. Nei pressi della stazione ferroviaria di Gerbini.	8,755	Paternò	F
25/I	Dal bivio Mulinazzo, S.S. 288, a Ramacca da Ramacca a SS.417 da SS.417 a Palagonia	13,002	Ramacca, Palagonia	F
25/II	Dal bivio S.Giuseppe, sulla S.S.288, a Castel di Judica, compresa la diramazione per Giumarra	6,491	Castel di Judica	F
28/I	Dal Bivio Leone a Militello Val di Catania	13,895	Lentini, Scordia, Militello	F
28/II	Da Militello alla stazione FF.SS. Di Vizzini	15,879	Militello, Vizzini	F
28/III	Dal ponte Novevolte, sulla strada Prov. 28/II all'innesto sulla 194.	6,771	Vizzini	F
29	Dal bivio Serravalle, sulla S.S.385, per Scordia, al confine con la provincia di Siracusa verso Francofonte.	5,891	Scordia	F
30	Dal Bivio Tillirò sulla S.S. 385, al Bivio Fara sulla S.P. 28/I	7,160	Militello	F
31	Dal Bivio Fondacaccio, innesto sulla S.S. 385, per Mineo, al bivio Callari sulla S.P. 28/II.	16,362	Mineo, Vizzini	F
33	Dal Bivio Camemi, innesto S.S. 385, a Grammichele, innesto S.S. 124	5,999	Mineo, Grammichele	F
34	Dal Bivio Regalseme, sulla S.S. 124 per S. Pietro, al confine con la Provincia di Ragusa verso Acate.	22,039	Caltagirone	F
37/I	Dal Bivio Innamorato, sulla S.S. 124 per Mirabella Imbaccari, al Confine con la Provincia di Enna verso Piazza Armerina.	10,576	S.M. di Ganzaria, Caltagirone, Mirabella Imbaccari, Piazza Armerina	F
37/II	Dal Bivio Salvatorello, sulla S.S. 124, all'innesto sulla strada Prov.le 37/I.	5,194	Caltagirone, S.M. di Ganzaria	F
38/I	Dal quadrivio stazione Vizzini a Licodia Eubea	4,500	Vizzini, Licodia Eubea	F
38/II	Da Licodia Eubea al confine con la Provincia di Ragusa verso Chiaramonte Gulfi	14,528	Licodia Eubea	F
38/III	Dal Bivio Scifazzo, sulla strada Prov.le 38/II, a Botteghelle, sulla S.P. 63	14,874	Licodia Eubea	F
39/I	Da Caltagirone al confine di Caltanissetta verso Niscemi	12,760	Caltagirone	F
39/II	Dal Bivio S.Marco, sulla S.P. 39/I, alla contrada S.Mauro.	4,442	Caltagirone	F
41	Da via Piave di S.Gregorio per Ficarazzi, fino all'incrocio con via Oliva S.Mauro.	2,940	S.Gregorio, AciCastello	F
42	Da S.Agata Li Battiati a via Parco di Cristallo. Da Piano Tremestieri a Pedara, innesto SP 4/II	4,000	S.Agata Li Battiati, Tremestieri, Pedara	F
43	Da Aci Bonaccorsi per Viagrande a Trecastagni	3,425	Aci Bonaccorsi, Viagrande, Trecastagni	F
44	Da via Del Pastaio di Biancavilla, al ponte sul fiume Simeto, confine con la Provincia di Enna.	7,750	Biancavilla	F
47	Dalla S.P. 28/II nei pressi di Militello V.C., al confine con la provincia di Siracusa verso Francofonte, in contrada Pignataro.	8,309	Militello V.C.	F
48	Dal Bivio Molona, sulla S.S.124, al confine con la provincia di Enna verso Aidone.	19,113	Caltagirone, Mineo	F
49/I	Da S.Venerina per Palombaro all'innesto sulla SS 114, nei pressi di Guardia Mangano	3,562	S.Venerina, Acireale	F
49/II	Dalla SP 4/I in S.Venerina per Linera all'abitato di S.Maria Ammalati	5,205	S.Venerina, Acireale	F
52	Da Acicastello per Ficarazzi a S. Gregorio.	4,788	Aci Castello, S.Gregorio	F
53	Bivio SS 114 incrocio con la variante dei lidi - S.Francesco La Rena - foce del Simeto.	4,539	Catania	F
53/var	Dalla Rotatoria del Faro Biscari, lungo i lidi della Playa, fino all'incrocio con la SS 114	6,628	Catania	F
54	Dal km. 0+750 dal bivio con lo stradale Cravona all'innesto con la SP 12/II in contrada Incarrozza.	4,550	Catania, Misterbianco	F
55	Dall'innesto sulla S.S.192, presso il Bivio Zia Lisa, per la stazione di Bicocca al fiume Simeto.	6,895	Catania	F
56/I	Da Camporotondo a Belpasso	2,485	Camporotondo, Belpasso	F
56/II	Da Belpasso al bivio Patellina, innesto sulla SP 57	5,828	Belpasso, Paternò	F
57	Dalla fine del centro abitato di Paternò, a Ragalna piazza Rocca	12,195	Paternò, Belpasso, Ragalna	F
58	Da Paternò per Trefontane all'innesto sulla SP 15	3,068	Paternò	F
59/I	Da Zafferana a Milo	4,960	Zafferana, Milo	F
59/II	Da Milo a Fornazzo	2,435	Milo	F
59/III	Da Fornazzo a Panella	2,400	Linguaglossa	F
59/IV	Da Panella a Linguaglossa	5,331	Linguaglossa	F
60	Dal Bivio sulla S.S.117 bis a S.Cono.	2,330	S.M. di Ganzaria, S.Cono	F
62	Dal Bivio Divisa, sulla strada Prov.le 39/I per ponte Gallo a S. Pietro.	16,488	Caltagirone	F
63	Dal Bivio Caudarella, sulla strada prov.le 34 per Granieri a Mazzarone.	14,000	Caltagirone	F
64	Dal bivio sulla SS 120 per la stazione ferroviaria Circume Etnea di Solicchiata all'innesto sulla SP 7/II	3,600	Castiglione	F
65	Dal bivio sulla SP 2/III nei pressi di Nunziata, all'innesto sulla SS 114 nel tratto Giarre-Fiumefreddo	2,489	Mascali	F
67	Dal bivio sulla SP 65 per Scoriavacca, all'innesto sulla SS 114.	5,388	Mascali	F
68	Da Piedimonte per le borgate Presa e Vena, all'innesto sulla SP 59/IV.	8,640	Piedimonte	F

n° strada	descrizione	lunghezza (km)	comuni interessati	categoria
69/I	Dal Bivio sulla S.S.114 presso Aeroporto di Catania, alla contrada Passo Martino.	4,697	Catania	
69/II	Dal termine della S.P.69/I all'innesto sulla S.S.385, in c/da Serravalle. Da termine 69/I in c.da Passo Martino alla SS.417. Dall'innesto SS.417 alla SS.385.	17,500	Catania, Ramacca, Lentini, Interprov. Con Siracusa.	F
70/I	Dal Bivio sulla strada prov.le 55 presso la stazione di Bicocca alla contrada Passo del Fico.	6,449	Catania	F
70/II	Dal termine della S.P.70/I all'innesto sulla S.P. 69/II in c/da Sigonella.	7,225	Catania	F
71/I	Da Fiumefreddo, innesto SS 114, a Marina di Cottone	2,731	Fiumefreddo	F
71/II	Da Fiumefreddo, innesto SS 114, al ponte Feudogrande	1,067	Fiumefreddo	F
72	Dal Bivio presso la Chiesa di S.Bartolomeo sulla S.S. 124 c/da Serra Fornazzo.	5,865	Caltagirone	F
73	Dal confine di S. Giovanni La Punta, per Aci Bonaccorsi, all'innesto sulla SP 43 in località Lavina.	1,970	Aci Bonaccorsi, Viagrande	F
74/I	Dal Bivio sulla S.S.385 alla c/da Canalotto.	3,962	Palagonia	F
74/II	Dal quadrivio Iannarello sull'incrocio della S.S. 192 con la S.P. 23/II, all'innesto sulla S.P.74/I	13,600	Ramacca	F
75	Dal bivio sulla SP.38/II per Quattropoggi a Grammichele	10,835	Grammichele, Caltagirone, Licodia Eubea	F
76	Dall'innesto sulla SS.385 nei pressi di Palagonia alla c.da Grotte	1,800	Palagonia	F
77	Dal bivio Trefontane sulla SP.58 per Agnelleria alla SS.182 in c.da Barca dei Monaci	10,632	Paternò, Belpasso	F
77b	Dal bivio Trefontane, sulla SP 58 per l'Agnelleria, all'innesto sulla SP 15	1,550	Paternò	F
78	Dalla SP 5/II nei pressi di Nunziata, alla frazione Puntalazzo.	4,314	Masali	F
79	Da Viagrande, per Viscalori, all'innesto sulla SP 8/III presso Trecastagni.	1,672	Viagrande, Trecastagni	F
80	Dalla bretella di raccordo con la superstrada Catania-Adrano (SS 284), al tenimento ex Querceto.	4,728	Biancavilla	F
81	Da Calatabiano, per Gravà, a Castiglione	15,800	Calatabiano, Piedimonte	F
82	Da Scordia verso la stazione di Fildidonna, tratto costruito a partire da Scordia.	1,265	Scordia	F
84	Da Fossa Politi, sulla SP 5/I, per la contrada Taverna, all'innesto sulla SP 59/III	3,512	S.Alfio, Masali	F
85	Da S.Maria di Licodia, innesto sulla SP 229/II, per il Mendolito, alla SS 121	4,907	S.Maria di Licodia	F
86	Dal Bivio Annunziata, sulla S.P.31, all'innesto sulla S.S.124 prima della stazione di Vizzini.	7,118	Mineo, Vizzini	F
87	Dal ponte Cantera sulla SP 17/III, a Maniace innesto sulla SS 120.	3,763	Bronte	F
88	Dall'incrocio con la comunale Cisternazza a S.Pietro Clarenza.	2,656	S.Pietro Clarenza	F
89	Dall'innesto sulla SS 120, prima di Randazzo, alla SP 7/III.	7,429	Randazzo	F
90	Dalla SP 2/I-II prima di Riposto, a Torre Archirafi.	0,780	Riposto	F
91	Da S.Leonardello, sulla SS. 114 prima di Giarre, a Carrubba innesto sulla SP 2/II	2,300	Giarre, Riposto	F
92	Da Nicolosi al Piazzale Terminale. Da Zafferana al Piazzale Terminale.	37,925	Nicolosi, Belpasso, Zafferana	F
93	Dal Ponte Torretta, sulla S.S.194 verso la S.P.38/II, tratto costruito a partire dal ponte Torretta.	2,500	Vizzini	F
94	Dalla SS 284 nei pressi del cimitero di Bronte, per Saragoddio, all'innesto sulla SP 231	18,141	Bronte, Adrano	F
95	Dall'innesto sulla S.P.28/III, in prossimità di Militello V.C., al ponte sul torrente Catalfaro, tratto costruito a partire dalla S.P.28/II.	3,200	Militello V.C.	F
98	Da S.Alfio, innesto sulla SP 5/I, a Puntalazzo.	1,385	S.Alfio, Masali	F
99	Dalla S.P. 28/I per Loddiero verso Militello V.C., tratto costruito a partire dalla S.P.28/I.	2,573	Scordia, Militello V.C.	F
101	Dalla Circonvallazione di Acireale, per le contrade Loreto, Timone, Balatelle, Zaccanazzo, all'innesto sulla SP. 49/II.	3,650	Acireale	F
102/I	Dalla S.P. 24, in c/da Capitano, al Villaggio Sferro, innesto sulla S.S.192.	6,150	Paternò	F
102/II	Dal Villaggio Sferro, inesto sulla S.S.192 al Bivio per Castel di Judica sulla S.P.25/II.	15,400	Paternò, Castel di Judica	F
103	Da Ramacca alla S.P. 48	15,278	Ramacca	F
104	Dall'innesto sulla S.S.114, in prossimità del ponte sul fiume Simeto, all'innesto sulla S.P. 69/II	16,100	Catania, Lentini	F
105	Dall'innesto sulla S.P. 69/II, in c/da Sigonella, all'innesto sulla S.P. 106	2,563	Belpasso	F
106	Dalla S.S.192, presso la stazione ferroviaria Simeto, all'innesto sulla S.P.74 (Crocevia Jannarello - Canalotto)	8,909	Belpasso	F
107	Dall'innesto sulla S.P. 102/II, all'innesto sulla S.S.288	6,745	Ramacca	F
108	Dall'innesto con la S.P.179, all'innesto con la S.P. 180	5,646	Mineo	F
109	Dalla S.S.385, per c/da Sacchina, alla S.P.179	8,770	Mineo, Caltagirone	F
110	Dalla S.P.48 al ponte Mentina sul torrente Tempio	5,957	Caltagirone, Mineo	F
111	Dalla S.P.48, all'innesto sulla S.P.162	17,290	Caltagirone, Mineo	F
112	Dal Bivio Mulinazzo, all'innesto sulla S.P. 103.	7,996	Ramacca	F
113	Dalla S.P. 181, al termine della S.P.132	1,353	Palagonia	F
114	Dall'abitato di Raddusa (S.P.20/III) al termine della strada n.9 di Bonifica del Consorzio di Caltagirone (S.P.182).	5,738	Raddusa, Ramacca	F
115	Dalla SP 101, per Civita, Piano d'Api, Pennisi, all'innesto sulla SP 4/I tratto Treppunti-Fleri	7,430	Acireale, Zafferana	F
116	Da via Castagneto, per Balatelle, al Torchio in Aci S. Antonio	3,700	Acireale	F
117	Da Altarello a Carrubba, innesto sulla SP. 91 e diramazione per Malpassati.	2,550	Giarre	F
118	Dall'incrocio con via Delle Zagare dell'abitato di Macchia, per Dagala alla SP 4/I in S.Venerina	4,000	Giarre, S.Venerina	F
120	Dalla pineta degli impianti sportivi di Borrello all'innesto sulla SP 92	5,238	Belpasso, Nicolosi	F
121	Dalla SP 94 alla SP 94 contrada Ginestrola	6,035	Bronte, Adrano	F
122	Dalla SP 231, all'innesto sulla SP 94	2,150	Adrano	F
123	Dall'innesto sulla S.P. 25/II per Castel di Judica, Libertinia, all'innesto sulla S.S.192	11,000	Castel di Judica	F
125	Dal km. 0+700 dall'innesto con la SP 41 in S.Nicolò, per via Marchesana, al campo sportivo di Aci S. Antonio	2,880	Aci S. Antonio, Valverde, AciCatena	F
126	Dal bivio S. Domenico sulla SP. 94, alla SP 122 contrada Ruggero	2,420	Adrano	F
127	Da Calatabiano, al litorale in prossimità Cave S. Marco	2,950	Calatabiano	F
129	Dalla starda comunale a Polano.	1,100	Masali	F
131	Dall'innesto sulla S.S.385 alla S.P.109	6,650	Mineo	F
132	Dal Bivio Santuzza all'incrocio con la S.P.25 all'innesto in località Ingutterra sulla S.P.113	5,660	Palagonia	F
133	Dalla S.P.86 all'innesto sulla strada di Bonifica del Consorzio di Caltagirone	7,850	Mineo	F
134	Dal bivio Bottega sulla SP 13, fino al bivio Valcorrente	2,460	Motta S.Anastasia, Belpasso	F
135	Da Paternò, per Fossa Creta, all'innesto sulla SP 15	2,700	Paternò, Belpasso	F
136	Dalla SP 57, per Porrazzi, Scalilli, all'innesto sulla SP 229/II	2,300	Paternò	F
137/I	Dalla SP 139 alla SS 121, e diramazione per il Ponte di Pietralunga sul Simeto.	4,530	Paternò	F
137/II	Dalla SP 58 alla SP 137/I.	3,485	Paternò	F
138	Dalla SP 58, per la contrada Fata, alla SP 15	3,200	Paternò	F
139	Dalla SP 138, in contrada Fata, alla SP 137/I. E diramazione dalla SP 139, al passo Ipsi	6,600	Paternò	F
140	Dalla SP 137/I al passaggio a livello FF. Dalla contrada Salinelle alla SS 121	2,220	Paternò	F
141	Da Pedara a Tardaria	4,655	Pedara	F
142	Dalla SS 120, a S. Gerardo.	1,420	Piedimonte	F
143	Da S. Cono all'innesto sulla S.S.117 bis	2,880	S. Cono, Piazza Armerina	F
144	Da via Convento del Carmine, per Carrubbazza, alla SP 9 in S.Gregorio	3,035	Tremestieri, S.Gregorio	F
145	Dalla SP. 4/III, alla frazione Dagala	1,700	S.Venerina	F
146	Da SP 3/I in Valvered, a via dei Lilla nella frazione Belfiore	0,770	Valverde	F
147	Da Vizzini pe Maserà all'innesto sulla S.S.124 presso la stazione ferroviaria di Vizzini-Licodia Eubea	3,650	Vizzini	F
148	Da Zafferana a S.Venerina.	2,300	Zafferana, S.Venerina	F
148/var	Da Zafferana al cimitero	1,050	Zafferana	F
149	Dalla SP. 8/IV in località Sarro all'innesto sulla SP. 148 in località Cimitero.	1,875	Zafferana	F
150	Dalla S.P.63 al confine di Provincia e diramazione per l'abitato di Mazzarone	6,580	Caltagirone	F
151	Dalla S.P.33 per il Mulino Margi verso Zaccano e diramazione per la S.S.385	3,380	Grammichele	F
152	Da Dagala a Monacella.	1,700	S.Venerina	F

n° strada	descrizione	lunghezza (km)	comuni interessati	categoria
153	Dall'innesto sulla SP 5/I, nei pressi di S.Alfio, alla contrada Paoli	1,000	S.Alfio, Giarre	F
154	Dalla SP 57 a Ragalna, per le case Moschetto a Rocca	2,800	Ragalna	F
155	Da Puntalazzo, per Monte Argano, alla SR "Nunziata-Mont'Argano"	3,000	Mascalì	F
156	Dal cimitero di Adrano al Ponte sul confine con Enna	6,341	Adrano, Biancavilla	F
156 Dir.	Dalla SP 156 alla SP 44	3,012	Biancavilla	F
157	Da Mascalucia in frazione Ombra, all'innesto sulla SP 42 presso Pedara.	2,437	Mascalucia, Pedara	F
158	Dalla SP 80, per Argentieri, alla ex SR Stagliata Dieci Salmè	6,300	Biancavilla	F
159	Da Maletto, Municipio, al Casello Mangiasarde sulla SS 120.	5,601	Maletto, Bronte	F
160	Da Nicolosi per Ragalna a Biancavilla.	10,630	Nicolosi, Belpasso, Ragalna, S.M.Di Licodia	F
161	Da Puntalazzo, a Dispensa Nuova innesto sulla SP 5/I	1,645	Mascalì, S.Alfio	F
162	Dalla S.S.385 a Torretta	10,535	Mineo	F
164	Dalla SS114 presso Guardia, a Stazzo	3,200	Acireale	F
167	Dalla SP 44 (Biancavilla-ponte sul Simeto), alla SS 575 (Paternò-Maccarrone), innesto sulla SS 121	3,635	Biancavilla	F
168	Strada di accesso alla stazione ferroviaria di Castiglione	1,055	Castiglione	F
171	Dall'abitato di Massa Annunziata, per il Santuario di Monpileri, all'abitato di Nicolosi.	2,640	Mascalucia, Nicolosi	F
172	Dalla SP 59/I con innesto nell'abitato di Milo, alla borgata Caselle	0,840	Milo	F
173	Dall'abitato di Riposto in prossimità del Porto, per la fraz. Torre, all'innesto sulla SP 2/II in contrada "Archi"	1,485	Riposto	F
174	Da Trecastagni, innesto sulla SP 4/I, alla contrada Cicirello	4,315	Trecastagni	F
177	Dalla SP 43 in Viagrande, a Aci Bonaccorsi	1,450	Viagrande, Aci Bonaccorsi	F
178	Dall'innesto sulla prov.le 39/1 (Caltagirone-Niscemi) in località S.Maria di Gesù, attraverso la c/da Porto Salvo alla stessa provinciale in c/da S.Marco.	1,370	Caltagirone	f
179	Dalla S.P. 48 (Caltagirone-Raddusa) a Torretta Mongialino.	17,897	Mineo	F
180	Dalla S.P.196 alla S.S.417	2,300	Caltagirone, Mineo	F
181	Dalla S.S.385 alla S.P.180 attraverso la contrada Naftia.	4,861	Mineo	F
182	Dal termine della S.P.114 all'innesto sulla S.P.179, presso Borgo Lupo	13,508	Ramacca	F
183	Dalla S.S.385 alla S.P. 180 attraverso la c/da Sparagogna	5,146	Mineo	F
184	Dalla SP 56/II, alla SP 229/I	1,620	Belpasso	F
186	Dalla SS 114, alla SS 120 in località Boria.	1,750	Calatabiano, Fiumefreddo	F
187	Dalla SP 1/III, all'innesto sulla SP 81 (Calatabiano-Castiglione)	0,710	Calatabiano	F
188	Dalla SP 71, all'innesto sulla SS 120 in contrada Ponte Boria	1,920	Fiumefreddo	F
190	Dalla SP 2/III in prossimità di Piedimonte, alla SP 68 (Piedimonte-Presa)	0,720	Piedimonte	F
191	Dalla SP 49/II nell'abitato di Linera, all'innesto sulla SS 114 prima di Guardia	2,785	S.Venerina, Acireale	F
192	Dalla SP 49/II nell'abitato di Linera, all'innesto sulla SP 115 "Piano d'Api-Pennisi"	2,250	S.Venerina, Acireale	F
193	Dalla SP 59/I (Zafferana-Milo), alla SP 4/III (Zafferana-Cancelliere-S. Venerina)	0,755	Zafferana	F
194	Dall'innesto sulla S.S.124 in contrada Croce S.Giacomo, per c/da Poggiodiano, fino al limite di Provincia.	15,750	Caltagirone	F
195	Dall'innesto sulla S.P.37/II, per Mirabella Imbaccari, in c/da Torretta, all'innesto sulla S.P.110 sul ponte Mantina.	1,763	Caltagirone	F
196	Dall'abitato di Caltagirone in località Le Sfere, all'innesto sulla S.P.180 passo Crocitto	2,170	Caltagirone	F
197	Dalla S.P.29 (Scordia - Serravalle) alla S.S.385 tratto "Palagonia - Stazione di Palagonia)	2,280	Scordia	F
198	Dalla S.S.124, nei pressi di Grammichele, alla stessa Statale nei pressi del Km.26+500	1,945	Grammichele	F
199	Strada S.Girolamo - dalla via dell'Agricoltura, per la stazione di Acireale fino, a via S.Piero Patti.	1,486	Acireale	F
200	Dalla S.P.31 alla c/da Catalfaro	3,500	Mineo	F
201	Dalla S.S.385 all'innesto con la S.P.181 in c/da Rocchicella	5,660	Mineo	F
202	Dalla prog. Km.2+000 della S.S.288, al Km.58+100 della S.S.192	5,750	Paternò, Ramacca	F
203	Da Cstel di Judica a Carrubba	2,000	Castel di Judica	F
204	Dalla prog. Km.67+085 della S.S.192, al Km.2+730 della S.P.74/II	3,732	Belpasso, Paternò	F
205	Dalla SS 192, alla SP 54	2,270	Catania	F
206	Dalla prog. Km. 4+080 della S.S.288 alla prog. Km.3+350 della strada di bonifica n.23 (S.P.209/II)	4,628	Ramacca	F
207	Dalla prog. 2+600 della S.P.106, alla prog. Km. 10+000 S.P.70/II	4,828	Belpasso, Catania	F
208	Dalla prog. Km.69+440 della S.S.192 alla prog. Km. 3+890 della S.P.106	1,850	Belpasso	F
209/I	Dalla prog. Km. 21+650 della S.P.69/II, alla prog. Km.4+230 della S.P.74/II	4,672	Ramacca	F
209/II	Dalla prog. Km. 5+030 della S.P. 74/II alla prog. Km. 8+030 della S.S.288	8,178	Ramacca	F
210	Dal Km. 9+925 della S.P. Piazza Armerina - Ramacca al Km.1+000 della Strada di bonifica n°5	4,326	Mirabella Imbaccari, Piazza Armerina	F
211	Dalla SP 17/III "Bronte-Ponte Cantera" per le contrade Pianoserpa, Pontitto, Scala Buccheri, Cuntarati, Piana Scalavecchia, Ricchiggia, per il ponte sul fiume Simeto, Passopaglia, a contrada Grottafumata Troina, all'innesto con la SS 121	15,000	Bronte, Randazzo	F
212	Dalla Prog. M.113+730 della S.S.194 alla prog. Km 4+000 della S.S.114	3,913	Catania	F
213	Dall'incrocio con la S.P. 182 all'innesto sulla S.P. 123	8,128	Castel di Judica	F
214	Dalla S.P.196 nei pressi di Poggio La Guardia alla prog. Km.66+000 della S.S.385 di Palagonia	4,775	Palagonia	F
215	Dalla prog. Km.47+300 della S.S.385 alla S.P.180	4,420	Grammichele, Caltagirone	F
216	Dall'abitato di Mirabella Imbaccari c/da Mirabella - Sartavolta - Soprana, innesto sulla strada Caltagirone-Raddusa, S.P.48 in località Pietrarossa	9,934	Mirabella Imbaccari, Caltagirone, Raddusa	F
217	Dalla S.P.28/I per la c/da Santuzza - Campana alla S.S.385 presso Km. 18+600	2,550	Palagonia	F
218	Dalla SS 120, alla SP 142 nei pressi del km 0+200	1,400	Piedimonte	F
219	Dall'innesto con la Calatabiano Mitogio, in contrada Castrorao, verso Gaggi al confine con la provincia di Messina	0,603	Castiglione	F
220	Dall'innesto con la SP 81 in contrada Gravà, al confine con la provincia di Messina.	0,405	Castiglione	F
221	Dalla SP 2/III in contrada Notara, alla SP 68 nell'abitato di Piedimonte.	0,600	Piedimonte	F
224	Dalla SP 91 per le case Nicolosi, alla SP Carrubba-Altarello in località Spinotti	2,030	Giarre	F
225	Da via Francesco Baracca in contrada S.Nicola di Bronte, alla SP 211 in contrada Scialotta	1,145	Bronte	F
226	Dall'innesto con la S.S.194 presso il Km. 4+550 fino al Km. 0+600 (S.Demetrio - Principe)	0,500	Lentini, Catania	F
227	Dalla S.P. 39/I in c/da Valle Pileri alla S.P. 62 in prossimità del ponte Gallo	3,156	Caltagirone	F
228	Dalla SP 137/I, alla SP 90 in provincia di Enna.	5,300	Paternò	F
229	Dalla SS 121, per Piano Tavola, alla SS 121.	1,370	Misterbianco, Camporotondo, Belpasso	F
229/I	Dalla SS 121, per il bivio Valcorrente, verso Paternò	5,650	Belpasso	F
229/II	Da Paternò, per S.Maria di Licodia, verso Biancavilla	7,620	Paternò, S.Maria di Licodia	F
230	Crocitta-Bocadorzo-Piano Dario-Chiusa Monaca.	4,250	Randazzo	F
231	Dall'ex Macello di Adrano, alla SS 121	4,950	Adrano	F
233	S.P "Caltagirone - Mare" dalla S.P.62 nei pressi di Ponte Gallo verso il confine di provincia	11,000	Caltagirone	F
	S.P. S.M. di Ganzaria - ex Scalo Ferroviario	0,825	S. M. di Ganzaria	F
	S.P.Casulle - Dittaino (strada extra urbana)	4,600	Paternò	F
	Asse dei Servizi (Porto-Rotonda)	0,500	Catania	Assimilabile per funzione a tipo B ma non classificabile secondo D.M. 05/11/2001
	Asse dei Servizi (Rotonda-Tangenziiale)	6,333	Catania	

L'analisi dell'efficienza della rete viaria provinciale va ricondotta unicamente alle sole strade che per funzione e per caratteristiche sono in grado di assicurare livelli di servizio adeguati a quelli provinciali. Le altre, pur appartenendo al patrimonio viario della provincia e sulle quali si

svolgono manutenzioni ordinarie e straordinari, vanno considerate come risorsa in vista di un possibile potenziamento della rete o oggetto di possibile dismissione in caso di conclamato minimo livello di servizio.

Riferendo l'estensione complessiva della rete alla superficie dell'intero territorio della Provincia (3.553 kmq), si ottiene un rapporto di 37 Km/100 Kmq, valore che può essere utilizzato come indicatore della densità infrastrutturale del territorio.

Tabella 3: Densità di infrastrutturazione [km/100kmq]

Tipologia strada	Italia	Sicilia	Provincia	AMC	APE	Calatino
autostrade	2,15	2,27	3,17	10,14	1,55	-
strade statali	15,28	15,06	13,69	13,31	12,70	14,58
strade provinciali	37,81	50,92	37,79	48,72	24,78	39,87
<i>totale</i>	<i>55,24</i>	<i>68,25</i>	<i>54,64</i>	<i>72,16</i>	<i>39,02</i>	<i>54,46</i>

AMC: Area Metropolitana di Catania; APE: Area Pedemontana

Confrontando tale indice con la media dei dati regionali (50,9 km/100 kmq) è possibile evidenziare (Tabella 3) una carenza di tale tipo di infrastrutture viarie del territorio catanese. Inoltre, seppure tale valore nel suo complesso sia del tutto in norma con l'indice nazionale (37,8 km/100 kmq), è possibile rilevare come vi sia una distribuzione non omogenea della densità di infrastrutturazione nelle tre aree provinciali fortemente connessa all'estensione che caratterizza ognuna di esse.

Tuttavia, se si rapporta l'estensione della rete viaria alla popolazione residente (Tabella 4), si individua un rapporto di 121 km/100.000 ab. per la rete provinciale, ben al di sotto del dato regionale (263) e nazionale (200). Un'analisi dello stesso indicatore con riferimento alle tre aree del territorio provinciale evidenzia:

- per l'area metropolitana una forte carenza di infrastrutture secondarie (statali/provinciali) di distribuzione dei flussi;
- per l'area pedemontana un dato sostanzialmente in media ad eccezione delle strade provinciali;
- per l'area del calatino una esagerata dotazione di infrastrutture secondarie che tuttavia non compensa l'assenza di infrastrutture primarie e principali.

Tabella 4: Rapporto tra rete viaria e popolazione servita [km/100.000ab]

Tipologia strada	Italia	Sicilia	Provincia	AMC	APE	Calatino
autostrade	11,41	11,72	10,41	12,81	8,83	-
strade statali	81,09	77,90	44,92	16,81	72,29	156,17
strade provinciali	200,65	263,39	124,02	61,53	141,03	427,04
<i>totale</i>	<i>293,15</i>	<i>353,01</i>	<i>179,35</i>	<i>91,15</i>	<i>222,14</i>	<i>583,22</i>

AMC: Area Metropolitana di Catania; APE: Area Pedemontana

In linee generali una graduatoria in base all'indicatore delle dotazioni infrastrutturali delle province (fonte Istituto Tagliacarne), relega la provincia etnea tra le ultime posizioni (89° su 103), confermando la carenza del territorio di una rete infrastrutturale adeguata all'importanza socio-economica espressa da tale area.

Analizzando la viabilità extraurbana locale (F1, F2) ed ex CNR (V, VI) regionale, è possibile notare che la maggior parte delle strade non soddisfa gli standard minimi previsti dalla legge per la larghezza della carreggiata e delle banchine (cfr. Tabella 5) previste per le strade a due corsie, evidenziando la carenza delle stradi provinciali in termini di capacità di flusso, oltre alle eventuali carenze in termini di sicurezza a causa di margini eccessivamente ridotti e correnti veicolari transittanti in senso opposto eccessivamente vicine.

Tabella 5: Consistenza della rete per larghezza della piattaforma

larghezza	5,00/6,00	6,10/7,00	7,10/8,00	8,10/9,50	9,60/16,00
% dell'estesa	54	24	17	3	1

Relativamente all'andamento planimetrico di tali strade, in assenza di un "Catasto Stradale", le caratteristiche fisiche e funzionali delle infrastrutture provinciali, possono essere estrapolate dall'analisi [Le criticità del sistema viario nazionale, a cura della Società Italiana delle Infrastrutture Viarie, Ediz. Franco Angeli] di un campione regionale in cui sono state incluse il 18% della strade componenti la rete provinciale di Catania (ed in generale una percentuale analoga per ogni provincia della Regione Sicilia).

Da tale studio si può evincere (Tabella 6) come tali strade siano caratterizzate da un'elevata densità di tratti in curva con raggi tali da influire sulla condotta di guida, imponendo conseguentemente forti limitazioni alle manovre di sorpasso e più in generale alla qualità della circolazione.

Come dato medio si può affermare che più dell'80 % dell'estesa della rete si trova in condizioni di sorpasso impedito.

Tabella 6: Densità delle curve planimetriche con determinato raggio [m]

raggio	R<40	40 ≤ R <70	70 ≤ R < 130	130 ≤ R	totale
n. curve/km	0,90	2,32	2,47	0,69	6,38

L'elevata interconnessione di tale tipologia di strade con il territorio cui deve garantire un'accessibilità quasi capillare determina, inoltre, un'elevata densità media delle intersezioni, che sommata al livello, spesso modesto, di organizzazione funzionale delle stesse, incrementa i livelli di criticità per la circolazione (cfr. Tabella 7).

Tabella 7: Tipologia delle intersezioni (distanziamento medio 1,6 km)

tipologia	non attrezzata	canalizzata	a dislivello
% sul totale	94,36	3,11	0,40

Quanto analizzato riflette una condizione infrastrutturale carente difficilmente giustificabile, evidenziata ulteriormente dalla ricognizione effettuata dal servizio Viabilità in occasione della predisposizione del Piano Provinciale degli Interventi ai sensi dell'Art. 1 comma 1.152 della Legge 296/06 per appurare le attuali condizioni di servizio della viabilità secondaria durante la quale sono state riscontrate le seguenti criticità:

- solidi stradali in frana;
- ponticelli ed opere d'arte pericolanti ed in precario stato di staticità;
- sistemi idraulici di smaltimento acque non funzionanti e/o da ripristinare;
- piani viabili dissestati;
- segnaletica orizzontale e verticale inefficiente o da adeguare;
- insufficienza della carreggiata e tortuosità dei tracciati.

La programmazione infrastrutturale della Provincia di Catania in tale ambito è principalmente da imputare alla migliore organizzazione della gestione del patrimonio delle strade provinciali. L'azione più efficace si ritiene possa essere quella di definire una modalità sistematica di intervento e di riqualificazione sulle stesse che parta dalla determinazione di una classificazione funzionale della rete mediante la quale individuare un ordinamento delle strade basato sia sulla funzione ad esse associata nel territorio sia sulla funzione da esse assolta all'interno della rete stradale di appartenenza per arrivare poi alla più complessa definizione di un Road Management System (RMS).

In tale direzione l'Ente si è già mosso in occasione della partecipazione nel 2004, sia al Bando pubblicato dall'Assessorato Regionale del Turismo, delle Comunicazioni e dei Trasporti relativo alla "Realizzazione degli interventi previsti dal programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale PNSS"; che al bando della Comunità Europea con una proposta di intervento denominata "Identificazione dei tronchi pericolosi per l'adeguamento in sicurezza della viabilità secondaria e locale (I.A.S.P.)"; le attività finalizzate alla partecipazione a tali bandi sono state svolte con la collaborazione scientifica dell'Università di Catania, Dipartimento Ingegneria Civile Ambientale (D.I.C.A.) e hanno consentito di individuare una procedura per identificare i tratti pericolosi di un campione di strade di circa 100 Km distribuito sull'intero territorio provinciale. La metodologia messa a punto ha permesso di identificare i vari problemi; di rappresentare i dati su cartografia, tramite G.I.S.; di classificare le condizioni di rischio e la tipologia degli interventi di manutenzione necessari, per poi procedere ad un successivo monitoraggio per verificare la bontà degli interventi progettati e realizzati.

L'attività è stata ulteriormente sviluppata nel corso del 2007 e del 2008 al fine di pervenire alla redazione del "Piano di riqualifica funzionale della viabilità esistente", redatto ai fini dell'accesso alle risorse stanziato dallo Stato con la legge finanziaria 2007 (comma 1152 dell'art. 1) e dalla Regione siciliana con il PO FESR 2007/2013. In coerenza con le linee guida Linee guida predisposte dal Dipartimento LL.PP. Servizio Infrastrutture viarie e Trasporti, in collaborazione con Nucleo di Valutazione e Verifica degli investimenti pubblici della Regione Siciliana, approvate con Delibera Giunta di Governo Regionale n° 174 del 22-23/07/2008, si è provveduto alla ricognizione dello stato funzionale e

strutturale della viabilità secondaria attraverso gli indicatori forniti di tipo strutturale e funzionale; alla individuazione dei tratti stradali e necessità di riqualificazione funzionale secondo le definizioni indicate; alla definizione delle priorità di intervento e stima dei costi per ciascuno di essi.

Il Piano predisposto è composto da 101 opere per oltre 200 milioni di euro; gli interventi programmati riguardano, per lo più, progettazioni relative a:

- Ripristino dei solidi stradali in frana attraverso consolidamenti con paratie ed opere di sostegno su pali di fondazione, o col sistema delle terre rinforzate;
- Rifacimento di ponticelli ed opere d'arte pericolanti ed in precario stato di staticità;
- Rifacimento e/o ripristino di sistemi idraulici di smaltimento acque e difesa dei solidi stradali;
- Rifacimento dei piani viabili dissestati, anche attraverso il metodo del riciclaggio a freddo e/o consolidamento dei rilevati;
- Rifacimento e potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale con particolare attenzione alle opere di protezione dei nastri stradali (guard-rail);
- Varianti ai tracciati ed ammodernamenti per migliorare gli standard prestazionali ed adeguare le sagome ai flussi di traffico riscontrati.

Il piano in questione è già stato approvato dai competenti organi della Regione e del Ministero ed è stata assegnata la prima tranche di finanziamento; la notevolissima riduzione dei finanziamenti già previsti dalla finanziaria 2007, riduce sensibilmente la disponibilità finanziaria; è intendimento dell'Amministrazione porre in essere tutte le azioni politiche necessarie per il reintegro delle risorse necessarie al completamento dell'originario programma.

Sempre nel contesto di una gestione sistematizzata della propria rete viaria, mediante la partecipazione al Bando della regione Sicilia per la realizzazione degli interventi previsti dal 2° Programma Annuale di Attuazione del P.N.S.S., la Provincia Regionale di Catania e la Provincia Regionale di Siracusa hanno, inoltre, ottenuto un cofinanziamento per

la costituzione del Centro Interprovinciale per la Sicurezza Stradale (CISS), in partenariato con il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale (Università di Catania) e con la Polizia Stradale.

Il CISS sarà dotato di un Sistema ad alto rendimento per il rilievo dei dati necessari per la formazione del Catasto delle strade in accordo con le specifiche dettate dal decreto ministeriale 01/06/2001, così da poter fornire uno strumento utile per la conoscenza delle reti infrastrutturali degli enti che lo costituiscono ed avere una banca dati indispensabile per la definizione delle priorità e modalità degli interventi di sicurezza da realizzare sulle infrastrutture viarie. Il progetto cofinanziato prevede, altresì, di dotare il CISS anche di un simulatore di guida per lo studio degli aspetti rilevanti ai fini delle azioni di guida e del comportamento dei conducenti così come indotti dalle caratteristiche della strada in modo da effettuare un'analisi della sicurezza delle infrastrutture esistenti e di progetti di adeguamento e/o nuova realizzazione con particolare riferimento all'adozione di tecniche e soluzioni innovative e non tradizionali.

Definizione della classificazione funzionale, realizzazione del catasto delle strade ed implementazione di un sistema di gestione delle strade (RMS) rappresentano le tre azioni che la Provincia intende intraprendere per ottimizzare la gestione del proprio patrimonio stradale, così da poter disporre degli strumenti necessari per una programmazione efficace ed efficiente delle risorse disponibili.

Gli interventi che attualmente l'Ente propone sono quelli che si riferiscono alla formulazione del Piano Triennale delle Opere Pubbliche redatto sulla base dei bisogni insoddisfatti espressi dal territorio riconducibili ai seguenti obiettivi:

- razionalizzare ed adeguare la rete di strade provinciali (ammodernamento e messa in sicurezza delle strade provinciali);
- migliorare la connettività della rete stradale (realizzazioni di varianti, completamento di strade esistenti, riqualificazione delle intersezioni);
- adeguare la rete stradale alle esigenze di mobilità (realizzazione di nuovi collegamenti)

Tabella 8: Interventi previsti nel Piano Triennale della Provincia

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Caltagirone	SP 180. costruzione di una variante per l'accesso a Caltagirone nei pressi del bivio Molona - Raccordo 3.	3	Nuova Costruzione	Esecutivo	€ 1.826.932	Miglioramento viabilità
Fiumefreddo	SP 188 - Allargamento tratto denominato Via Ponte Minissale.	9	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 105 Miglioramento della viabilità di accesso alla base navale di Sigonella P-265 Off Base Access Road Improvements NAS II Sigonella, Sicily; Italy	11	Ristrutturazione	Esecutivo	€ 9.021.000	Miglioramento sicurezza viabilità
Caltagirone	Progetto di completamento delle opere di difesa e presidio della sede stradale lungo la SP 62 da Caltagirone a Santo Pietro.	13	Completamento	Preliminare	€ 7.746.853	Completamento e funzionalità
Licodia Eubea Mazzarrone	SP 38/III - Lavori di ammodernamento e sistemazione della SP 38/III dal bivio Scifazzo verso Botteghelle nel comune di Licodia Eubea	14	Ampliamento	Esecutivo	€ 3.615.199	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Strada di collegamento Etna sud - tangenziale CT, attraverso i comuni di Nicolosi, Belpasso, S. P. Clarenza, Misterbianco, Catania. 1° lotto funzionale	15	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 12.493.707	Miglioramento viabilità
Caltagirone	Riparazione danni pista ciclabile "Caltagirone San Michele di Ganzaria".	20	Completamento	Esecutivo	€ 510.326	Recupero fruibilità strutture per la mobilità ciclistica
Castiglione di Sicilia	Sistemazione di un tratto di collegamento sentieristico fra le frazioni di Gravà e Mitoggio	21	Recupero	Preliminare	€ 800.000	Miglioramento opere di fruibilità ambientale
Mineo	SP 200. Rifacimento ponte crollato	23	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Trecastagni	SP 174 lavori di manutenzione per la realizzazione di una rotonda all'incrocio con il viale dello Sport	27	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 250.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Progetto per i lavori di manutenzione straordinaria per la costruzione del canale di raccolta delle acque piovane lungo la SP 34 dall'innesto con la SS 124 fino al Km 0+720.	39	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 1.250.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Biancavilla	SP 44 Lavori di ammodernamento tratto Biancavilla verso la SP 167	41	Ampliamento	Esecutivo	€ 1.032.914	Miglioramento viabilità
Ramacca	SP 103. Opere di completamento per la fruibilità e la messa in sicurezza a seguito degli eventi calamitosi dic 2005 gen 2006	50	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castel di Judica Ramacca	SP 123 tratto interno al perimetro urbano della frazione di Carrubbo Castel di Judica lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino e la messa in sicurezza del corpo stradale	51	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castel di Judica Ramacca	SP 123 Lavori di mantenimento del rilevato stradale	52	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 400.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castel di Judica	SP 102/II Progetto per il ripristino della viabilità con la sistemazione dei tratti in frana	53	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo - Vizzini	SP 31 Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione di frane e la ripresa del piano stradale.	54	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Ramacca	SP 25/I manutenzione straordinaria tratto Ramacca - SS 288.	55	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità
Bronte	Strada regionale Bronte-Passopaglia-Saragoddio. Progetto degli interventi per il ripristino della sede stradale.	56	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.300.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea	Progetto di manutenzione straordinaria della strada "Bivio Cassone - Monte Pomiciaro".	57	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Motta Sant' Anastasia Belpasso	Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione piano viabile e sistemazione frana sulla ex consortile Terre Nere nel Comune di Motta S.Anastasia.	58	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 179 tratto SP 108 Regia Trazzera Caltagirone Agira. Ammodernamento.	59	Ampliamento	Preliminare	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 108 Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e l'eliminazione delle frane lungo la S.P. 108	60	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.200.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 131 Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per l'eliminazione delle frane lungo la S.P. 131 e la ripresa del piano viabile. (S.S.417 - S.S.111)	61	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 109/I Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per l'eliminazione delle frane lungo la S.P. 109/I e la ripresa del piano viabile (tratto dalla S.S. 417 alla S.P. 111)	62	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 179 Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per l'eliminazione delle frane lungo la S.P. 179 e la ripresa del piano viabile (tratto dalla S.P. 162 alla S.P. 108)	63	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.600.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 162 Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e l'eliminazione delle frane lungo la S.P. 162 (tratto dalla S.S. 417 alla S.P. 179)	64	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Vizzini	Vizzini – Mastransaldo – Buccheri Progetto di manutenzione straordinaria per il ripristino di ponticelli oturati e ripresa del piano stradale	65	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 400.000	Miglioramento condizioni di sicurezza
Scordia	Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione dell'innesto della S.P. 217 con la S.P. 28/I nei pressi di Scordia.	66	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
San Cono	SP 143 - Progetto di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano stradale ammalorato, ed installazione di barriera di sicurezza	67	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 450.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	SP 122 - Sistemazione frana all'innesto con la SP 231.	68	Recupero	Preliminare	€ 1.200.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Strada di bonifica "Bronte Stuara Santa Venera" Sistemazione movimenti franosi dal Km 1+400 al Km 3+500.	69	Recupero	Preliminare	€ 2.400.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina Acireale	SP 49/II tratto da Santa Maria Ammalati a Linera.	71	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acì Bonaccorsi	Progetto di manutenzione straordinaria per il ripristino del piano viabile e la realizzazione di una rotonda lungo la SP 177	72	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Linguaglossa	Lavori di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della strada regionale Mareneve.	73	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 1.150.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Tremestieri Etneo San Gregorio di Catania	SP 144 riqualificazione del piano viabile e relative pertinenze.	74	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Linguaglossa	Strada denominata Quota Mille – Manutenzione straordinaria del piano viabile rifacimento segnaletica, muretti parapetto e barriera metallica	75	Completamento	Esecutivo	€ 1.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Pedara	Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione piano viabile e dei muri laterali sulla ex Trazzera Regionale "Salto del Cane".	76	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Misterbianco	SP 12/II Lavori di sistemazione ed ammodernamento ed opere connesse.	77	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione delle barriere di sicurezza (spartitraffico) nel tratto di strada denominato Asse dei Servizi.	78	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 2.700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	S.P. 231- Ricostruzione muro franato al km 2+900 ed opere connesse	79	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 1.800.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Mineo	SP 201 Lavori di sistemazione del piano viabile	80	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 2.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	SP 156 Lavori di opere di protezione del ponte sul fiume Simeto e ripresa del piano viabile.	81	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 500.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Catania	Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione delle barriere di sicurezza (bordi laterali) nel tratto di strada denominato Asse dei Servizi.	83	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Strada di collegamento tra lo svincolo autostradale su via Luminaria e la SS 114 in località Trepunti.	86	Nuova Costruzione	Definitivo	€ 2.445.000	Potenziamento rete viabilità
Catania	Illuminazione SP 53 viale Kennedy dalla Piscina Comunale alla rotonda San Giuseppe La Rena nel territorio del comune di Catania	88	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 2.300.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Acireale	Variante a via Sciarrelle. Collegamento tra la via Rifiano e la via Potenza	88	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 4/I nel territorio del Comune di Giarre.	90	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 200.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Belpasso Nicolosi	SP 4/II tratto Belpasso Nicolosi.	94	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.800.000	Miglioramento condizioni viabilità e sicurezza
Calatabiano	Lavori abbassamento livellatlungo la SP 1/III comune di Calatabiano e riqualificazione del piano viabile	97	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 350.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	SP 231 - Sistemazione movimenti franosi dal Km 0+000 al Km 0+500.	99	Recupero	Preliminare	€ 500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Ramacca	SP 25/I Manutenzione straordinaria per il ripristino della transitabilità veicolare a seguito dell'ordinanza di chiusura al transito n° 35/2007	102	Manutenzione straordinaria	Definitivo	€ 500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	SSPP 2/III, 190, 221 Lavori di smaltimento delle acque bianche e manutenzione straordinaria del piano viabile nei tratti interni all'abitato di Piedimonte Etneo	103	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 500.000	Ripristino viabilità e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Palagonia	SP 74/II. 2° tratto dalla SS 417 alla SP 74/I bivio Canalotto. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e rifacimento della segnaletica	105	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Palagonia	Rifacimento ponte in contrada Nesima ex SS 385	107	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 900.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Caltagirone Mincio	SP 111. Manutenzione straordinaria tratto dalla SP 48 alla SP 109/I	111	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Progetto per il completamento della pista ciclabile "Caltagirone San Michele di Ganzaria".	114	Completamento	Esecutivo	€ 186.958	Completamento strutture sportive di fruizione ambientale
Palagonia	SP 76. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e rifacimento della segnaletica	117	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale Acicaterna	Strada Intercomunale Acireale Acicaterna I e II stralcio Acireale.	119	Nuova Costruzione	Definitivo	€ 5.000.000	Potenziamento rete viabilità
Acireale	Manutenzione straordinaria della sede stradale, per la realizzazione di roatorie all'incrocio fra la SP 101 e la SP 116.	120	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 125.000	Miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Valverde	Lavori di sistemazione frana e consolidamento del solido stradale lungo la SP 3/I -Diramazione Eremita S. Anna.	126	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 300.000	Ripristino e miglioramento e viabilità e sicurezza
Paternò	SP 15. Svincolo con la SS 121.	127	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 5.000.000	Miglioramento e viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 15 Innesto SP 229/I.	128	Ampliamento	Preliminare	€ 6.500.000	Miglioramento e viabilità e sicurezza
Mascalì	Ex S.R. Ferro Taccone. Ampliamento della sede stradale in corrispondenza del sovrappasso ferroviario e manutenzione straordinaria della sede stradale	135	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 400.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Scordia	SP 82. Ammodernamento.	136	Ampliamento	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Bronte	Trazzera Bronte-Sciara-Vecchia Trasformazione in rotabile.	137	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Sicurezza della viabilità
Sant'Alfio Mascalì	Strada di collegamento Sant'Alfio - Mascalì.	138	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Sicurezza della viabilità
Santa Maria di Licodia	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 229/II nel territorio del comune di Santa Maria di Licodia	139	Nuova Costruzione	Esecutivo	€ 600.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Paternò	Realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 135 nel territorio del Comune di Paternò	140	Nuova Costruzione	Esecutivo	€ 200.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Paternò	Realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 57 nel territorio del Comune di Paternò	141	Nuova Costruzione	Esecutivo	€ 325.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Pedara	Realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 141 nel territorio del Comune di Pedara	142	Nuova Costruzione	Esecutivo	€ 200.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Biancavilla	SP 80 Manutenzione straordinaria sede viaria	143	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.200.000	Miglioramento condizioni di sicurezza
Caltagirone	Completamento della variante SP 180 - 196 bivio Molona " Svincolo Cappuccini".	144	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 3.200.000	Potenziamento viabilità
Caltagirone	Completamento via di fuga variante SP 180 - 196 bivio Molona. Opere di difesa idraulica. Escluso raccordo 3. (L. 433).	145	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 2.000.000	Potenziamento viabilità
Fiumefreddo di Sicilia	SP 188. Lavori manutenzione straordinaria della sede stradale	146	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Progetto di manutenzione straordinaria del cavalcavia lungo la SP 162 all'intersezione con la SS 417.	149	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
San Pietro Clarenza	Progetto per lavori di manutenzione straordinaria lungo la SP 88, per la realizzazione di un tratto di marciapiede di collegamento tra la via S. Caterina e Viale Regione Siciliana.	150	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 180.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascalì	SP 65 - Ammodernamento	151	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 58 nel territorio del Comune di Paternò.	152	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 325.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Caltagirone	S.P.110 - Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione di frane e la ripresa del piano stradale	153	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Ragalna	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 160 nel territorio del Comune di Ragalna.	154	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 300.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Motta S. Anastasia	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione della rotonda di Valcorrente e di n. 2 incroci lungo la SP 134 nel territorio del Comune di Motta S. Anastasia e Belpasso.	155	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della ex trazzera Adrano-M.te Turchio nel territorio del Comune di Adrano.	156	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 300.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Caltagirone	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 178 da C.da Porto Salvo a C.da S. Mauro nel territorio del Comune di Caltagirone.	157	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 300.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Caltagirone	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione di tratti della SP 62 nel territorio del Comune di Caltagirone. Prolungamento impianto esistente, incrocio ponte Gallo e tratto di accesso alla fraz. Santo Pietro.	158	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 460.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Castel di Judica	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 123 per "Libertinia" nel territorio del Comune di Castel di Judica.	159	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 300.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Tremestieri Etneo	Lavori di costruzione Rotatoria tra la S.P. 9 e l'uscita Canalicchio tangenziale est.	160	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 240.000	Miglioramento condizioni di sicurezza
Caltagirone	Trazzera Buaggiaro - Gesuani.	163	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Belpasso Misterbianco	SP 229 Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile all'interno dell'abitato di Piano Tavola.	164	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 270.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Acireale Zafferana Etnea	SP 115. Lavori di completamento dell'ammodernamento	165	Completamento	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	Progetto per lavori di manutenzione straordinaria della strada consortile n. 20 dalla S.P. 202 alla S.P. 102/II nel territorio di Paternò - Completamento 1° lotto non realizzato	166	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 720.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Ramacca	Progetto di manutenzione straordinaria della strada consortile n. 19 (LEMPS) dalla SS 192 alla SP 202.	167	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 840.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Calatabiano	SP 127 Sistemazione delle intersezioni con la SS 114.	168	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità
Zafferana Santa Venerina	Intervento di ampliamento della sede stradale SP 148 Zafferana Santa Venerina	169	Ampliamento	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Bronte	SP 225 tratto dalla SP 17/III alla SP 211.	170	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.800.000	Miglioramento viabilità
Scordia	Allargamento curva su SP 28/I tratto Scordia Militello.	171	Ampliamento	Preliminare	€ 840.000	Miglioramento viabilità
Caltagirone	SP 39/I - Ammodernamento.	172	Ampliamento	Definitivo	€ 7.200.000	Miglioramento viabilità
Bronte	SP 87 Lavori di manutenzione straordinaria.	174	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità
Misterbianco Camporotondo	Ex TR Misterbianco Feudo Camporotondo. Lavori di manutenzione straordinaria	175	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso Paternò	SP 15 Manutenzione straordinaria e ripresa del piano viabile dal bivio Parco Zoo al bivio SP 77	176	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.200.000	Miglioramento condizioni di sicurezza
Paternò	SP 137/II Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	177	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.800.000	Miglioramento condizioni di sicurezza
Mineo Mil- tello Val di Cata- nia Licodia Eubea	SP 31 Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione da Mineo della SP 31 fino alla SP 28/II.	178	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SC 4. Lavori di manutenzione straordinaria per la riapertura al transito ed il ripristino delle condizioni di sicurezza. 1° stralcio	181	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 600.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Catania	SC 4. Lavori di manutenzione straordinaria per la riapertura al transito ed il ripristino delle condizioni di sicurezza. Completamento	182	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.400.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Biancavilla	SP 167 Lavori di manutenzione straordinaria	183	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	SP 126. Manutenzione straordinaria	184	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	Manutenzione straordinaria delle SSPP 156 e 156 dir	185	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	SP 94 Manutenzione straordinaria	186	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Palagonia	SP 113. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	187	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Manutenzione straordinaria viabilità ex consorzi di bonifica	189	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castiglione di Si- cilia	SP 7/III Manutenzione straordinaria e rifacimento muretti crollati	190	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Calatabiano	SS.PP. 186 - 187 - 1/III Manutenzione straordinaria e rifacimento segnaletica	191	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.500.000	Ripristino condizioni di sicurezza
Calatabiano	SP 81 manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile	192	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
San Gregorio di Catania	SP 9 Variante tratto via Catira San Gregorio. Comple- tamento.	193	Completamento	Preliminare	€ 3.800.000	Completamento opere di viabilità
Scordia	Lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza ex albergo turistico	195	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 142.000	Realizzazione di strutture edilizia civile
Riposto	Ammodernamento di un tratto della SP 2/I e II	196	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 650.000	Miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Caltagirone	Completamento via di fuga variante SP 180 - 196 bivio Molona. Illuminazione. Escluso raccordo 3. (L. 433).	201	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 1.300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Palagonia	SP 132. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e rifacimento segnaletica	202	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SB 1 - Lavori di sistemazione e riqualificazione del pi- ano viabile	204	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 2.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Zafferana Etnea	Rifacimento muretti crollati evento sismico del no- vembre 2002- Regia trazzera Algerazzi Caselle.	205	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Acireale	SP 49/I - Rifacimento muretti crollati in seguito all'e- vento sismico del novembre 2002.	206	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 340.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Acireale	S.P.2/I-II - Rifacimento muretti crollati in seguito all'evento sismico del novembre 2002.	207	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Catania	Strada di collegamento Etna sud - tangenziale CT, attraverso i comuni di Nicolosi, Belpasso, S. P. Claren- za, Misterbianco, Catania. Completamento	208	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 37.506.293	Potenziamento rete viabilità
Fiumefreddo	Strada di collegamento diretto tra lo svincolo auto- stradale di Fiumefreddo e la zona turistico-ricettiva (a servizio del Parco dei Divertimenti).	209	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 24.000.000	Potenziamento rete viabilità
Giarre	Ex S.R. San Giovanni Montebello Sciarra Croce. Elim- nazione curve pericolose in località Sciarra	210	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 365.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Sistema di trasporto pubblico metropolitano catanese	211	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 400.000.000	Razionalizzazione mobilità territoriale
Randazzo	Strada di Penetrazione Agricola Città Vecchia Sud Randazzo.	212	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Caltagirone	Progetto di manutenzione straordinaria per il comple- tamento della trazzera che collega la SP 194 con la SS 417 (Catania-Gela) in c.da "Poggio Diana".	213	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità
Fiumefreddo	Strada di collegamento diretto tra lo svincolo auto- stradale di Fiumefreddo e la zona turistico-ricettiva (a servizio del Parco dei Divertimenti).	214	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 24.000.000	Potenziamento rete viabilità
Ramacca	Strada di penetrazione agricola "Svegliamassaro".	221	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.350.000	Miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Catania Mister- bianco	SP 54 lotto a partire dallo stradale Gravona allo svin- colo sulla Tangenziale di Catania	222	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.800.000	Miglioramento e potenziamento rete viabilità
Adrano Biancavil- la Paternò Santa Maria di Licodia Ragalna	SP 229/II.Tratto compreso fra Paternò e Santa Maria di Licodia.	223	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 1.200.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Caltagirone Mi- neò	SP 200 - Progetto di ammodernamento della SP 200 tratto dalla SP31 alla SS 385 e ripristino del ponte	226	Ampliamento	Stima sommaria	€ 10.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte Ma- letto	SSPP 17/II e 159. Lavori di manutenzione straordina- ria	227	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Palagonia	SP 74/I. Lavori di manutenzione straordinaria del pia- no viabile e rifacimento della segnaletica	228	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 14. Lavori di manutenzione straordinaria per la ri- presa del piano viabile	229	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Militello Val di Catania	Progetto per lavori di miglioramento della viabilità lungo la ex strada com.le "Linziti - Sanza" che collega la SP 29 con la SP 47 per Militello Val di Catania per la messa in sicurezza delle opere d'arte esistenti.	230	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	Progetto di manutenzione straordinaria della strada consortile n. 20 dalla SP 202 alla SP 102/II.	232	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 2.400.000	Miglioramento viabilità
Paternò	Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione della strada comunale Casulle Dittaino che colle- ga la SS 192 con la SP 24. Completamento	233	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 840.000	Miglioramento viabilità

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Ramacca	Progetto di manutenzione straordinaria della strada consortile n. 21 del consorzio di Bonifica della Piana di Catania tra la SS 288 e la SP 107.	234	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità
Scordia - Militello	Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile della SP 99 e Loddiero dalla rotatoria di Scordia a Militello V. C.	235	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità
Militello Val di Catania	Progetto per i lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile della SP 95 dall'innesto della SP 28/III in prossimità di Militello al ponte sul torrente Catalfamo.	236	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.200.000	Miglioramento viabilità
Ramacca	SP 209/I Ammodernamento.	237	Ampliamento	Preliminare	€ 2.400.000	Miglioramento viabilità
Misterbianco	Realizzazione di un parcheggio scambiatore nell'interland di Catania zona di Misterbianco.	238	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 1.200.000	Miglioramento viabilità
Acireale Riposto	Ammodernamento SP 2 I/II	239	Ampliamento	Preliminare	€ 30.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	SP 211 Lavori di manutenzione straordinaria e sistemazione movimento franoso.	242	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.500.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Ramacca	SP 103 Progetto per i lavori di manutenzione straordinaria per il completamento del tratto dalla SP 182 alla SP 48 verso la Provincia di Enna per circa Km 3+700.	247	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 6.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Paternò	Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione della SP 137/I e diramazione.	248	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 410.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Adrano	Lavori di sistemazione ex Trazzera Regionale "San Leo - Milia Contea".	249	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 2.200.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Bronte	SP 87 tratto di Km 1+000 compreso fra il Comune di Bronte e Maniace.	250	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 2.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Belpasso	SP 15 Ammodernamento del ponte sul Simeto verso Agnelleria.	251	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 1.200.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Paternò	SP 228 Lavori di sistemazione dalla SP 137/I alla SP 50 in provincia di Enna.	252	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.500.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Belpasso	SP 106. Progetto dei lavori di ammodernamento dalla S.S. 192 presso la Stazione Simeto, all'innesto sulla S.P. 74/II.	313	Altro	Stima Sommaria	€ 5.000.000	Miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Catania	Manutenzione ordinaria programmata viabilità Comunità Montana.	314	Manutenzione Ordinaria	Stima Sommaria	€ 160.000	Mantenimento e miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Adrano	Lavori di manutenzione straordinaria delle ex trazzere regionali "Adrano Bivio Sicilò/Feliciosa Gallo Bianco/San Leo Milia Contea".	315	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.500.000	Mantenimento e miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Adrano	Manutenzione ex trazzere Area Pedemontana Adrano Biancavilla.	317	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.500.000	Mantenimento e miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Biancavilla	SP 158 - Progetto lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile.	319	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Sant'Alfio	Strada denominata "Sant'Alfio-Cavagrande" consolidamento frana e manutenzione piano viabile.	320	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 68 nel territorio del Comune di Piedimonte. Completamento impianto esistente	322	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 450.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Catania	Realizzazione impianto di pubblica illuminazione lungo un tratto della SP 9 nel territorio dei Comuni di S. G. La Punta, S. Agata Li Battiati, Catania. Completamento impianto esistente.	323	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 285.000	Opere di illuminazione per il miglioramento della viabilità
Mineo	SP 31. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale e la ripresa dei muri di sottoscampa ammalorati.	324	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea	Manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e della segnaletica orizzontale e verticale lungo la SP 8/IV tratto Fleri-Zafferana.	325	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 700.000	Miglioramento sicurezza viabilità
Zafferana Etnea	Manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e della segnaletica lungo la ex regia Trazzera Algerazzi-Caselle Comune di Zafferana Etnea.	326	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 250.000	Miglioramento viabilità
Paternò	Progetto lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile della SP 57 tratto dalla SP 4/II a Paternò.	327	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 450.000	Miglioramento viabilità
Zafferana Etnea	Progetto lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e della segnaletica orizzontale e verticale lungo la ex Regia Trazzera "Monacella-Ballo" e la SP 4/I tratto Trecastagni-Monterosso.	328	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 450.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Maletto	Strada di Bonifica n 10 "Bronte Bosco Maletto - Barbotte" tratto Barbotte - Monte Nava ed ex "Barbotte Garozzo" - Lavori di manutenzione straordinaria.	329	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 300.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Strada di Penetrazione Agricola Piano della Cantera Serravalle Macchia Fava. Sistemazione movimento franoso e ripresa piano viabile	332	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Caltagirone Mazzarrone	SP 63 tratto dal bivio Caudarella sulla SP 34 per Granieri e Mazzarrone di Km 14+000.	335	Ampliamento	Stima sommaria	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	Strada intercomunale S.Venerina-Giarre - Via Luminaria.	336	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	Rifacimento muretti crollati in seguito all'evento sismico del novembre 2002- S.P. 164.	337	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 200.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	SP 68 (Presa-Vena) - Rifacimento muri di sostegno in seguito all'evento sismico del novembre 2002.	338	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Acireale	S.P. 49/II - Rifacimento muretti crollati in seguito all'evento sismico del novembre 2002-	339	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 300.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Paternò	SP 138 tratto SP 137/II alla SP 139.	341	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	Rifacimento muretti crollati in seguito all'evento sismico del novembre 2002- SP 192.	343	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 400.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Giarre	Ammodernamento ex S.R. Macchia-Guddi-Miscarello.	360	Ampliamento	Stima Sommaria	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità
Catania	Cinema Ritz.	361	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 516.457	Ristrutturazione per la fruibilità edifici pubblici
Piedimonte Etneo	SP 68. Variante in località Presa	362	Ampliamento	Stima Sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Scordia	Intervento di manutenzione straordinaria per il recupero dell'immobile ex albergo turistico di Scordia.	363	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Ristrutturazione per la fruibilità edifici pubblici
Militello Val di Catania	Lavori di manutenzione straordinaria lunga la S.P. 47 dall'innesto con la S.P.28/II fino al tratto già ammodernato.	364	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità
Licodia Eubea	SP 38/II tratto da Licodia Eubea al confine provincia. Ammodernamento.	365	Ampliamento	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Caltagirone San Michele di Ganzaria	SP 37/I. Ammodernamento.	366	Ampliamento	Stima sommaria	€ 7.000.000	Miglioramento viabilità
Riposto	Intervento di difesa dell'abitato di Riposto e delle infrastrutture a Sud della diga foranea del porto mediante rinaturalizzazione del litorale per un tratto di Km 1,800 fino alla frazione di Torre Archidafi e fino alla c/da Praiola. (SP 173).	368	Recupero	Preliminare	€ 2.350.000	Prevenzione e protezione ambientale
Giarre	SP 5/I - Ristrutturazione e completamento canale per allontanamento acque meteoriche.	370	Completamento	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità
Biancavilla	Allargamento sede viaria in prossimità del ponte sul fiume Simeto SP 44.	371	Ampliamento	Stima sommaria	€ 400.000	Miglioramento viabilità
Vizzini Licodia Eubea	SP 38/I tratto dalla stazione di Vizzini a Licodia Eubea di Km 4+034.	372	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 2.582.285	Miglioramento viabilità
San Michele di Ganzaria	SP San Michele di Ganzaria ex scalo ferroviario. Ammodernamento.	373	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.032.914	Miglioramento viabilità
Catania	Strada di collegamento fra la tangenziale ovest e la SS. 417 Catania - Gela, collegamento tra la Zona ASI e la SS. 121.	374	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 15.000.000	Miglioramento viabilità
Mirabella Imbaccari	Collegamento viario tra Mirabella Imbaccari e la strada a scorrimento veloce "Licodia Eubea - A19".	375	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 12.500.000	Miglioramento viabilità
Motta Sant'Anastasia	SP 13 tratto Motta Sant'Anastasia stazione Fs dall'abitato al Km 2+200 del raccordo autostradale.	383	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acì Sant'Antonio	Strada di Penetrazione Agricola Sottotenente Barbagallo.	384	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	Rifacimento muretti crollati evento sismico del novembre 2002- Regia trazzera Monacella-Ballo.	386	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Acireale	SP 191 - Riparazione muri di sostegno in seguito all'evento sismico del novembre 2002.	387	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 700.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Piedimonte Mascalucia Fiumefreddo	SP 2/III Ricostruzione tratti muri di sostegno franati o crollati e manutenzione straordinaria della sede stradale.	388	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Ramacca	Progetto per i lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione dei fenomeni franosi lungo la SP 112.	389	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 800.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Ramacca	Progetto per i lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile della SP 74/II - Tratto tra la SS 288 e la SS 417.	390	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 8.400.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Catania	Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile della SP 104.	391	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 6.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Militello Val di Catania	Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino di un tratto di muro pericolante sulla SP 28/II nel tratto tra l'abbeveratoio nella zona denominata "CALVARIO" e la SP 47 nel territorio del comune di Militello Val di Catania.	392	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 380.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Castel Di Judica	SP 25/II Lavori di ammodernamento della strada provinciale fino alla S.S. 288.	393	Ampliamento	Preliminare	€ 4.200.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Militello Val di Catania	SP 30 - Lavori sulla S.P. 30 bivio Tallirò sulla S.S. 385 e bivio Francavilla sulla S.P. 28/I	394	Ampliamento	Preliminare	€ 3.500.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Caltagirone San Michele di Ganzaria	Manutenzione straordinaria per eliminazione delle frane lungo la SP 37/II	395	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.780.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Raddusa	SP 20/III - Lavori di mantenimento del rilevato stradale.	396	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Catania	SP 212 - Lavori di sistemazione e riqualificazione del piano viabile	397	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 2.600.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Catania	Progetto per la realizzazione di una strada turistico commerciale a scorrimento veloce in zona Ovest Metropolitana.	398	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 200.000.000	Potenziamento rete viabilità
Catania	Prolungamento dell' Asse dei Servizi (S.P. 70/I) per collegamento con la strada Turistico Commerciale	403	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 36.000.000	Potenziamento viabilità
Ramacca	SP 213 Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile.	404	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 16.800.000	Miglioramento viabilità
Ramacca	SP 123 Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile.	405	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 14.000.000	Miglioramento viabilità
Licodia Eubea	Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile della SP 38/II "tratto tra a SP 38/III e la SS 514" nel comune di Licodia Eubea. Completamento	406	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Sant'Alfio Mascalucia	SP 84 Ammodernamento	407	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Linguaglossa	SP 59/IV Ammodernamento tratto dal Km 1+000 al Km 3+100 in territorio di Linguaglossa.	408	Ampliamento	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 57 Innesto SP 4/II per Km 1+200.	409	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	SP 87 "Ponte Cantera sulla SP 17/III".	411	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castiglione di Sicilia	SP 81 - (tratto Gravà-Mitogio). Manutenzione straordinaria del piano viabile ed eliminazione pericolo sul torrente Sorbera, ricostruzione muretti crollati ed installazione barriere di sicurezza in legno.	412	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	SP 68. Consolidamento frana Monte Finocchio e variante	413	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 5.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana	SP 59. Ampliamento sede stradale.	414	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 10.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	Lavori di prolungamento della SP 137/II verso la circconvallazione.	417	Completamento	Stima sommaria	€ 8.000.000	Potenziamento e miglioramento viabilità
Vizzini	SP 147 Ammodernamento.	418	Ampliamento	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
San Cono	SP 143 tratto San Cono verso la SP 117 bis.	419	Ampliamento	Stima sommaria	€ 1.500.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Militello V.C. Vizzini	SP 28/II Ammodernamento.	420	Ampliamento	Stima sommaria	€ 6.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
S.M. di Ganzaria San Cono	SP 60 Ammodernamento.	421	Ampliamento	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Caltagirone	Lavori di sistemazione della S.P. 34 dal Bivio Regalseme sulla S.S. 124 per Santo Pietro.	422	Ampliamento	Stima sommaria	€ 7.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Mascalucia San Pietro Clarenza Camporotondo Etneo	SP 3/III. Ammodernamento tratto Mascalucia San Pietro Clarenza.	423	Ampliamento	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Giarre Sant'Alfio	SP 5/I. Ammodernamento tratto da San Giovanni Montebello a Sant'Alfio.	424	Ampliamento	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità
Santa Venerina Acireale	SP 191 Guardia - Linera.	425	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità
Giarre Mascali	SP 5/II. Ammodernamento tratto San Giovanni Montebello Nunziata.	426	Ampliamento	Stima sommaria	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità
Belpasso Santa Maria di Licodia	SP 4/II tratto Belpasso Santa Maria di Licodia.	427	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali Piedimonte Etneo	SP 2/III Lavori di ammodernamento tratto Piedimonte Santa Venera.	428	Ampliamento	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre Santa Venerina Viagrande Trecastragni Zafferana Etnea	SP 4/I sistemazione tratto dalla SP 8/II e IV a Trecastragni.	429	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità
San Pietro Clarenza Mascalucia	Strada San Pietro Clarenza Mascalucia.	430	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità
Randazzo Castiglione di Sicilia	SP 89 Sistemazione dall'innesto SS 120 prima di Randazzo all'innesto della SP 7/III.	431	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità
Mascalucia	Strada di Penetrazione SS. Crocifisso Mascalucia.	432	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità
Randazzo	Strada Rurale Montelaguardia Jazitto Randazzo.	433	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità
Bronte	Strada Passopaglia Malaterre Gioitto Bronte.	434	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità
Piedimonte Etneo	SP 218 progetto di ammodernamento dall'innesto con la SP 142 alla SS 120.	435	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità
Ramacca Palagoni	Lavori di sistemazione della rotabile Ponte Monaci per la Gabella fra la progr. Km 1 + 540 e Km 2 + 974 Ramacca.	436	Ampliamento	Definitivo	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità
S.P. Clarenza Camporotondo Etneo Belpasso	SP 3/III ammodernamento Mascalucia San Pietro Clarenza Camporotondo Valcorrente innesto SS 121.	437	Ampliamento	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità
Castiglione di Sicilia	SP 7/II Ammodernamento tratto Verzella all'innesto con la SP 7/III.	438	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità
Giarre	SP 2/III. Realizzazione di innesto con la SS 114 nel Comune di Giarre.	439	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità
Santa Venerina Acireale	Via Rurale "Rossi Petroni Pisanello Civita" Santa Venerina.	440	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità
Acicastello San Gregorio di Catania	SP 52. Ammodernamento tratto Acicastello Ficarazzi San Gregorio.	441	Ampliamento	Stima sommaria	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità
Viagrande Zafferana	Sistemazione ed allargamento della via San Giovanniello dalla via Vittorio Emanuele alla via Del Pino frazione Fleri Zafferana Viagrande.	442	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali Fiumefreddo	Lavori di riqualificazione della ex. S.R. "Riposto Schiso".	443	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
San Pietro Clarenza	Trasformazione in rotabile congiungente SP 12/I Misterbianco - SP 88 San Pietro Clarenza.	444	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Licodia Eubea	Consolidamento scarpata SP Lago Dirillo.	445	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Palagonia	Strada a scorrimento veloce tra la SS 417 in prossimità di Palagonia e la A 19 Catania Palermo.	446	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 50.000.000	Potenziamenti e miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 58 dall'innesto con la SP 138 all'innesto con la SP 77 - Ammodernamento.	449	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Etna Green Way - Un sentiero ecotecnologico per l'Etna.	452	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 3.500.000	Recupero e valorizzazione per fini turistici e culturali di zone di particolare interesse paesaggistico ed ambientale
San Gregorio di Catania	Realizzazione di un parcheggio scambiatore nell'interland di Catania zona di San Gregorio di Catania.	461	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele	Progetto di completamento della SP 33 dalla Madonna del Piano a Grammichele.	463	Completamento	Stima sommaria	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania Misterbianco Camporotondo Etneo	Collegamento viario Misterbianco Camporotondo.	464	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 20.000.000	Potenziamento e miglioramento viabilità
Acicastello	Realizzazione di un parcheggio scambiatore nell'interland di Catania zona di Acicastello.	465	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Realizzazione di un parcheggio scambiatore nell'interland di Catania zona di San Giuseppe La Rena.	466	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Progetto manutenzione straordinaria SP 69/I 1° tratto dalla SS 114 al fiume Simeto - adeguamento barriere di protezione	467	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 2.700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele	Progetto di ammodernamento della ex trazzera "Favara Favarelle" 1° tratto da Grammichele allo svincolo con SSV Libertinia.	468	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Progetto manutenzione straordinaria SP 69/I 2° tratto dal fiume Simeto al passaggio a livello nei pressi della SB 4	469	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele	Progetto di manutenzione straordinaria della ex trazzera "Favara Favarelle" 2° tratto dallo svincolo con SSV Libertinia fino alla SP 63.	470	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	Progetto per il collegamento della SP 185 con lo svincolo autostradale di Acireale sulla A18.	471	Completamento	Stima sommaria	€ 1.000.000	Potenziamento e miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale Riposto	Progetto per l'eliminazione di alcune curve pericolose nella SP 2/I-II in località Carrubba.	472	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	SP 116 tratto dalla SP 1/II al Km 3+000.	474	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 2.582.285	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	SP 116. Lavori di manutenzione straordinaria per la realizzazione di una rotatoria e pozzi assorbenti in contrada Fossa dell'Acqua	475	Manutenzione Straordinaria	Definitivo	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Calatabiano	SP 186. Lavori per la realizzazione di un sottopasso pedonale in prossimità del passaggio a livello al Km 280+522 della linea ferroviaria Bicocca - Messina	481	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 630.000	Miglioramento sicurezza pedonale
Randazzo	Realizzazione di una strada di collegamento tra la SS 120 e la SP 89, ricadente nel territorio del comune di Randazzo	484	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 3.200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Ex SR "San Giovanni - Sciarra - Croce": ricostruzione muro di sostegno franato e manutenzione straordinaria della sede stradale.	485	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Giarre Mascali	SP 5/II Ricostruzione muro di sostegno franato e manutenzione straordinaria della sede stradale.	486	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SP 67 Ammodernamento.	487	Ampliamento	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castiglione di Sicilia	SP 168 Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	488	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 350.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Valverde	SP 125 Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile barriera metallica e segnaletica	489	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
San Gregorio di Catania	SP 41 Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile la realizzazione di una rotonda e la ripresa dei muretti parapetto	490	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	S.P. 49/II - Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale e segnaletica nel tratto Linera – Salita Palone.	491	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 450.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale Acì Sant'Antonio Santa Venerina	Ex RR. TT. Via Cirelli, Pidazzo-Pileri, S.Giuseppe-Tropea, Monterosso-Salemi, – Lavori di manutenzione straordinaria sede stradale e segnaletica	492	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana	S.P. 92 – Lavori di manutenzione straordinaria sede stradale e segnaletica nel tratto Zafferana – Monti Silvestri.	493	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 750.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Biancavilla	Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile della Ex Trazzera Regionale Stagliata Dieci Salme.	494	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 162 Progetto di manutenzione straordinaria del cavalcavia lungo la SP 162 all'intersezione con la SS. 417	495	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castiglione di Sicilia	S.P. 7/I -Manutenzione straordinaria del piano viabile ed eliminazione pericolo ristagno acque meteoriche in prossimità del bivio Cerro, ricostruzione muretti crollati ed installazione barriere di sicurezza	496	Manutenzione Straordinaria	Stima Sommaria	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acicatena	Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione dell'innesto tra la Regia Trazzera denominata Via Oliva San Mauro e la SP 41, ripresa del piano viabile con rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale	497	Nuova Costruzione	Stima Sommaria	€ 1.200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone Mineo	SP 183 - Progetto di ammodernamento della SP 183 tratto dalla SS417 alla SS 385	498	Ampliamento	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania Belpasso	Progetto pilota per il miglioramento degli standards prestazionali relativi alla sicurezza stradale	499	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Ricerca e sperimentazione sicurezza stradale
Catania Misterbianco Motta Sant'Anastasia	SP 54 lotto a partire dallo svincolo della Tangenziale di Catania fino alla SP 12/II	500	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 4.200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Motta Sant'Anastasia	Progetto per il miglioramento degli standards prestazionali relativi alla sicurezza stradale lungo la SP 13	501	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 700.000	Ricerca e sperimentazione sicurezza stradale
Motta Sant'Anastasia	Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del sede stradale della Trazzera denominata "Motta - Policara innesto S.S. 192".	502	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Motta Sant'Anastasia	Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del sede stradale della S.C. 16 dalla S.P. 13 alla S.P. 12/II"	503	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castiglione di Sicilia	Progetto per la sistemazione di un tratto del collegamento sentieristico tra le frazioni di Gravà e Mitogio all'interno della zona "A" del Parco Fluviale dell'Alcantara.	504	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 1.500.000	Recupero e valorizzazione per fini turistici e culturali di zone di particolare interesse paesaggistico ed ambientale
Mineo Ramacca	SC 30 Lavori di sistemazione del piano viabile	505	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	SP 17/III Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	506	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Strada di Bonifica n 10 "Bronte - Bosco Maletto- Barbotte" tratto Bronte Monte Minardo - Lavori di manutenzione straordinaria.	507	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 600.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB Cantera - Lavori di manutenzione straordinaria.	508	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 150.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB Ruvolazzo - Lavori di manutenzione straordinaria.	509	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 200.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB "Due Palmenti Barrile Passo Paglia" - Lavori di manutenzione straordinaria.	510	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 150.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB n 9 "Placa Viscusi" - Lavori di manutenzione straordinaria.	511	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB "Bronte - Sciar Vecchia" - Lavori di manutenzione straordinaria.	512	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 200.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB "Rizzonito" - Lavori di manutenzione straordinaria.	513	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 600.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB "Grotta Badia - Cardà" - Lavori di manutenzione straordinaria.	514	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex SB "Scalavecchia - Ricchia" - Lavori di manutenzione straordinaria.	515	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Maniace	Ex Trazzera Regionale "Maniace- Sementile-Sant'Andrea" - Lavori di manutenzione straordinaria.	516	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Maniace	Ex SB "Porticelle - Canalaci-Segheria" - Lavori di manutenzione straordinaria.	517	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 600.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Maniace	Ex SB "Sant'Andrea - Sementile" - Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del movimento franoso.	518	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 900.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	Ex Trazzera Regionale "Adrano - Monte Turchio" - Lavori di manutenzione straordinaria.	519	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	Ex SB "Passo Zingaro - Poggio dell'Orso - Lardichella" - Lavori di manutenzione straordinaria.	520	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 400.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	Ex SB "Salto del Cavallo - Monte Albano" - Lavori di manutenzione straordinaria.	521	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Maletto	Ex SB "Spirinella - Margio Grande" - Lavori di manutenzione straordinaria.	522	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 250.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Randazzo	Ex SB "Cugno Carcaci - Castelluzzo - Pietre Rosse" - Lavori di manutenzione straordinaria e sistemazione movimenti franosi.	523	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 5.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano Biancavilla Bronte Maletto Maniace	Lavori di manutenzione straordinaria delle strade appartenenti agli ex Consorzi di Bonifica e all'ex Comunità Montane ricadenti nell'Area Pedemontana.	524	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Mascali	Progetto per la realizzazione di uno svincolo autostradale a Mascali e sistemazione dei raccordi stradali con la rete viaria esistente.	525	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 25.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Fiumefreddo di Sicilia	Progetto per la realizzazione di una bretella di collegamento fra la SS 120 e la SP via Feudogrande e l'area destinata a Parco Commerciale.	526	Nuova Costruzione	Preliminare	€ 4.431.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 24 Ammodernamento.	527	Ampliamento	Definitivo	€ 5.500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	Circumnavigando l'Etna. Progetto per la valorizzazione e fruizione turistica dei percorsi e degli itinerari che si svolgono alle pendici del vulcano Etna ed accessibili attraverso la Circumetnea	528	Recupero	Studio fattibilità	€ 1.000.000	Valorizzazione del territorio ai fini turistici e culturali
Castiglione di Sicilia	SSPP 219 e 220. Lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile	529	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Linguaglossa Castiglione di Sicilia Randazzo	Quota Mille. Lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile	530	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Calatabiano	SP 1/III. Lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile	531	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Calatabiano	SP 127. Lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile	532	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Randazzo Castiglione di Sicilia Linguaglossa	Manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile delle ex strade consortili Poggio Coffino Roccabellia, Mareneve Lavina Martinella, Contrada San Domenico, San Luca Balsamo	533	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Randazzo Castiglione di Sicilia Linguaglossa	Manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile delle ex strade consortili Poggio Coffino Roccabellia, Mareneve Lavina Martinella, Contrada San Domenico, San Luca Balsamo	534	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Randazzo	Randazzo Sciarrone. Lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione del piano viabile	535	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castiglione di Sicilia	SSPP 81 220. Installazione barriere metalliche bordo ponte	536	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò Belpasso	SP 77. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e rifacimento della segnaletica	537	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò Ramacca	SP 202. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e rifacimento della segnaletica	538	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò Belpasso	SP 204. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, opere di convogliamento acque e rifacimento segnaletica	539	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 208. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e rifacimento segnaletica	540	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SB 18. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, rifacimento segnaletica e consolidamento scarpate	541	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SB 28. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, rifacimento segnaletica e consolidamento scarpate	542	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò Belpasso	SB 29. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, rifacimento segnaletica e consolidamento scarpate	543	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castel di Judica	SB 77. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, rifacimento segnaletica e consolidamento scarpate	544	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	Poggio Monaco. Lavori di manutenzione straordinaria e rifacimento segnaletica	545	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele	Strada Consortile C. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e l'eliminazione di alcune frane	546	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca	SP 206. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	547	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 181. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	548	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone Mineo	SP 109. Lavori di sistemazione di alcuni tratti di strada	549	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 195. Lavori di ampliamento e opere di sicurezza	550	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Ex trazzera Buaggiaro. Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione di movimenti franosi e la ripresa del piano stradale	551	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 194. Lavori di ampliamento della sede stradale, rifacimento di alcune opere d'arte e rifacimento di segnaletica	552	Ampliamento	Preliminare	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone San Michele di Ganzaria	SP 37/II. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, muretti, cunette e rifacimento segnaletica	553	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mirabella Imbaccari	SP 37/I. Tratto compreso fra il comune di Mirabella Imbaccari e il confine della provincia. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, muri di sostegno e rifacimento segnaletica	554	Ampliamento	Preliminare	€ 900.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
San Michele di Ganzaria San Cono	SP 60. Lavori di manutenzione straordinaria per il rifacimento dei muri di controripa pericolanti e ripresa del piano stradale	555	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 280.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
San Cono	SP 143. Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione di movimenti franosi e la ripresa del piano stradale	556	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 39/II. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, cunette e rifacimento segnaletica	557	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 227. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, cunette, barriere di sicurezza e rifacimento segnaletica	558	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 223. Lavori di manutenzione straordinaria per la pavimentazione stradale, barriere di sicurezza e segnaletica	559	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 178. Lavori di manutenzione straordinaria per la pavimentazione stradale e segnaletica	560	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 100.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Trazzera San Mauro. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, cunette e rifacimento segnaletica	561	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Caltagirone	SP 39/I. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e allargamento di curve nel tratto compreso tra la SP 178 ed il km 4+300	562	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Raddusa	SP 20/III. Lavori di mantenimento del corpo stradale	563	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Raddusa Ramacca	SP 114 e SP 182 nel tratto tra la SP 114 e la SS 288. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	564	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca	SP 182 tratto dalla SS 288 alla SP 179. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	565	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca	SPP 103 e 112. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	566	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca Mineo	SC 30. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	567	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca Raddusa	Ex variante Ogliaastro. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte, delle barriere di sicurezza e della segnaletica	568	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 8.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castel di Judica	SP 203. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	569	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele	SP 198. Lavori di rifacimento pavimentazione stradale, muretti, cunette e segnaletica	570	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SB 31. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, rifacimento ponte sul fiume Ficuzza, cunette e rifacimento segnaletica	571	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mazzarrone	Strada Giurfo. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, muretti, cunette e rifacimento segnaletica	572	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mazzarrone	Strada Grassura. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, muretti, cunette e rifacimento segnaletica	573	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 72. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, muri di sostegno e rifacimento segnaletica	574	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 214. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, muri di sostegno e rifacimento segnaletica	575	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 215. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e rifacimento segnaletica	576	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele	SB 22. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, cunette e rifacimento segnaletica	577	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele	Strada Saie Pignate Finocchiaro. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, cunette, muretti, barriere di sicurezza e rifacimento segnaletica	578	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	SP 2/I e II. Lavori di manutenzione straordinaria	579	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea Santa Venerina	SP 4/I. Lavori di manutenzione straordinaria tratto Fleri Treppunti di Giarre	580	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale Santa Venerina	SP 49/I. Lavori di manutenzione straordinaria	581	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea	Ex RR.TT. Algerazzi Caselle, Pisano, Pietralunga. Lavori di manutenzione straordinaria	582	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea	SP 59/I. Lavori di manutenzione straordinaria	583	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 250.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	SP 101. Lavori di manutenzione straordinaria	584	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 400.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	SP 145. Lavori di manutenzione straordinaria	585	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 450.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	SP 118. Lavori di manutenzione straordinaria	586	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 850.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea Santa Venerina	SP 148. Lavori di manutenzione straordinaria	587	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 580.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	SP 149. Lavori di manutenzione straordinaria	588	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea Santa Venerina	SP 152 e R.T. Monacella Ballo. Lavori di manutenzione straordinaria	589	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	SP 164. Lavori di manutenzione straordinaria	590	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea Santa Venerina	SP 191. Lavori di manutenzione straordinaria	591	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	SP 192. Lavori di manutenzione straordinaria	592	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 900.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea	SP 193. Lavori di manutenzione straordinaria	593	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Santa Venerina	SP 199. Lavori di manutenzione straordinaria	594	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea	SC San Giovannello Carpine. Lavori di manutenzione straordinaria	595	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea	SC Zerbata. Lavori di manutenzione straordinaria	596	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Zafferana Etnea Santa Venerina	Intervento di rifunionalizzazione (allargamento del torrente Fago e sede stradale) della SP 4/III tra i comuni di Zafferana Etnea e Santa Venerina	597	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Viagrande Aci Sant'Antonio	SP 8/IV. Progetto per l'eliminazione dei pericoli in corrispondenza dell'incrocio con la SP 4/I a Montessoro	598	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 350.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Militello Vizzini	SP 28/II. Manutenzione straordinaria per il completamento del piano viario e la regimentazione delle acque meteoriche	599	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo Vizzini	SP 86. Ripresa del piano viario, dei muratti ammalorati e regimentazione delle acque meteoriche	600	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 133. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, della regimentazione delle acque meteoriche e della segnaletica	601	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Grammichele e Licodia Eubea	SP 75. Lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino della sede stradale, il rifacimento delle cunette e della segnaletica orizzontale e verticale e di barriera di protezione	602	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Vizzini	SP 28/III. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, della regimentazione delle acque meteoriche e della segnaletica	603	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Militello Val di Catania	SP 47. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e della regimentazione delle acque meteoriche, ricostruzione muretti e pozzetti ammalorati. Rifacimento segnaletica e barriera di protezione	604	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 900.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Licodia Eubea	SP 38/I. Lavori di manutenzione del piano viabile e della regimentazione delle acque meteoriche	605	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Militello Val di Catania	SP 95. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile e della regimentazione delle acque meteoriche	606	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Vizzini	SP 147. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, della regimentazione delle acque meteoriche e installazione di barriera di sicurezza e rifacimento segnaletica orizzontale e verticale	607	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Vizzini	SP 93. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, della regimentazione delle acque meteoriche e installazione di barriera di sicurezza e rifacimento segnaletica orizzontale e verticale	608	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 400.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Scordia	SP 28/I. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	609	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Scordia	SP 29. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile della SP 29 nel tratto compreso tra il passaggio a livello delle FFSS in Scordia verso il confine con la provincia di Siracusa verso Francofonte	610	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SP 55. Lavori di manutenzione straordinaria della SP 55 dall'innesto sulla SS 192 presso il bivio Zia Lisa alla rotonda dell'Asse dei Servizi	611	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SP 69/I. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile nella SP 69/I tratto dal cavalcavia, attraverso il sottopasso di Bicocca, e fino alla rotonda dell'Asse dei Servizi	612	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SP 55. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile nella SP 55 tratto dalla strada n. 20 della Zona Industriale verso il fiume Simeto	613	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Scordia	SP 217. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	614	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Palagonia	SB 27. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	615	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SP 70/II. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	616	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca Palagonia	SB 37. Lavori di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della SB 37	617	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre Mascali	Ex SR Tagliaborsa Cutula. Lavori di regimentazione delle acque meteoriche e di manutenzione straordinaria della sede stradale	618	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SP 78. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	619	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SSPP 1/II e 129. Lavori di regimentazione delle acque meteoriche e manutenzione straordinaria della sede stradale	620	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SP 65. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	621	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 400.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SP 67. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	622	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Fiumefreddo di Sicilia	SSPP 7/I e 7/II. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	623	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	SSPP 142 e 218. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	624	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	SSPP 190 e 221. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale e della segnaletica	625	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Riposto	SSPP 90 e 173. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	626	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	SSPP 91 e 224. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	627	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre Riposto	SP 117. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	628	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre Mascali Sant'Alfio	SSPP 153 e 161. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	629	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SP 155. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	630	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali Sant'Alfio	SP 84. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	631	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 450.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali Sant'Alfio	SP 98. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	632	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Milo	SP 172. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	633	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Riposto	SP 90. Ammodernamento	634	Ampliamento	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali Sant'Alfio Milo	SP 59/III. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	635	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo Linguaglossa	SP 59/IV. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	636	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Milo	Ex SS.RR. Milo Aranci e Salice Milo. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale e delle opere d'arte	637	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Ex SS.RR. Monacella Miscarello e Petrucci Piano Grande. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	638	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Ex SS.RR. Macchia Guddi Miscarello e Miscarello Salice. Lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile, delle opere d'arte e della segnaletica	639	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Fiumefreddo di Sicilia	Ex S.R. Piedimonte Feudogrande. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	640	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali Piedimonte Etneo	Ex S.R. Montargano Presa. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale e ripristino delle opere d'arte in corrispondenza della faglia di Monte Finocchio	641	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	Ex S.R. Scorciavacca Montarsi. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale e delle barriere di sicurezza	642	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Riposto	Ex SS.RR. Praiola e Archi Calanna. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	643	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Ex S.R. San Leonardello Codavolpe Baglio. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	644	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Milo	Ex S.R. Praino Chiesa Praino. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	645	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 350.000	Miglioramento viabilità e sicurezza

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Milo	SP 59/I tratto Petrulli Milo. Lavori manutenzione straordinaria della sede stradale e delle opere d'arte	646	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre Mascali	Ex S.R. Dispensa Nuova Cisternazza Carpinati. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	647	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 300.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	Ex S.R. Finaita Magazzeni. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	648	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Linguaglossa Milo Sant'Alfio	Ex S.R. Mareneve. Lavori di regimentazione delle acque meteoriche e di manutenzione straordinaria della sede stradale	649	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Milo Sant'Alfio	Ex S.R. Mareneve Rifugio Citelli. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	650	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 400.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Riposto	SP 2/I e II tratto torrente Femminamorta Riposto. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	651	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre Mascali Piedimonte Etneo	SP 2/III. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	652	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Milo Sant'Alfio	SP 5/I tratto Sant'Alfio Fornazzo. Lavori di ricostruzione di tratti di muro franati, manutenzione straordinaria della sede stradale e regimentazione delle acque meteoriche	653	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	SP 118. Lavori manutenzione straordinaria della sede stradale	654	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Ex SR San Giovanni Sciarra Croce. Ammodernamento	655	Ampliamento	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	Ex SR Nunziata Piedimonte Santa Venera Alta. Lavori manutenzione straordinaria della sede stradale	656	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Piedimonte Etneo	SP 68. Lavori di manutenzione straordinaria della sede stradale	657	Ampliamento	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SP 78. Ammodernamento	658	Ampliamento	Preliminare	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre	Ex SR Monacella Miscarello. Ammodernamento	659	Ampliamento	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Milo	SP 5/I. Ammodernamento tratto Sant'Alfio Fornazzo	660	Ampliamento	Preliminare	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 137/II. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	661	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 15. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	662	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 138. Lavori di ammodernamento	663	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 8.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 4/II tratto Santa Maria di Licodia Belpasso. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	664	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 184. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	665	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 800.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 57. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	666	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 3/III tratto dalla SP 14 alla SP 229/I. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	667	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 229. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	668	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 137/I. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	669	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 229/I. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	670	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 229/II. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	671	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 56/I. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	672	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 56/II tratto dal km 1+700 alla SP 57. Lavori di ammodernamento	673	Ampliamento	Preliminare	€ 5.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SP 53. Lavori di manutenzione straordinaria	674	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 120. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile	675	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Nicolosi Mascalucia Pedara	SP 4/II tratto da Nicolosi a Pedara. Lavori di manutenzione straordinaria	676	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Pedara	SP 141. Lavori di manutenzione straordinaria	677	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascalucia	Ex TR Rua di Melzo Palmento Bianco. Lavori di manutenzione straordinaria	678	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 700.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascalucia Pedara	SP 157. Lavori di manutenzione straordinaria	679	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Maletto	Ex TR Maletto Flascio. Lavori di manutenzione straordinaria	680	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso Ragalna	Ex TR San Leo Milia Contea tratto ricadente nei comuni di Belpasso e Ragalna. Lavori di manutenzione straordinaria	681	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	SP 121. Lavori di manutenzione straordinaria	682	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Ex TR Bronte Passopaglia Saragoddio. Lavori di manutenzione straordinaria sede stradale, opere di protezione e opere d'arte	683	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acicastello Acicattena	Progetto di variante alla SP 41 in prossimità frazione Ficarazzi	684	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 12.000.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Catania	Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione della segnaletica stradale nel tratto di strada denominata Asse dei Servizi	685	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.350.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Biancavilla	Ex TR Pulcino Paratore. Lavori di manutenzione straordinaria	686	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 250.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Randazzo	EX SB Cugno Carcaci Castelluzzo Pietrorosse. Lavori di manutenzione straordinaria e sistemazione per la sistemazione dei movimenti franosi	687	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mascali	SP 2/III. Ammodernamento tratto da Riposto alla SS 114 località Carrabba. Mascali	698	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità
Paternò	impianto di illuminazione SP 229/II	699	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 200.000	Miglioramento viabilità
Zafferana	Lavori di manutenzione per la eliminazione dei pericoli luno la SP 8/IV tratto via IV novembre	700	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 370.000	Miglioramento viabilità
Belpasso	Lavori di ammodernamento SP 3/III tratto SP 14 bivio Valcorrente	701	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Camporotondo Etneo	Lavori di ammodernamento SP 3/III tratto SP 14 Camporotondo Etneo	702	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 2.800.000	Miglioramento viabilità
Catania	Realizzazione rotatoria SP 88 Incrocio via San Pietro Clarenza via Santa Margherita	703	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 420.000,00	Miglioramento viabilità
Pedara	Lavori urgenti di manutenzione straordinaria della via Monte Pò	704	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 425.000,00	Miglioramento viabilità
Milo Sant'Alfio	SR "S. Alfio - Cavagrande". Opere sostegno viabilità smottamento carreggiata lato valle e manutenzione straordinaria del piano viabile.	705	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 500.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Milo	Strada denominata "Cavanuda-Cavagrande" sistemazione del costone e manutenzione straordinaria della sede stradale.	706	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 102/I Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile	707	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Raddusa Ramacca	Ex SS 288 - Variante Ogliastro. Lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino e la messa in sicurezza del corpo stradale	708	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 5.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mineo	SP 86 - Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione di frane e la ripresa del piano stradale.	709	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
San Michele di Ganzaria Mirabella	SP 37/I - Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione di frane e la ripresa del piano stradale - Tratto dall'innesto con la S.P. 37/II alla S.S.124	710	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Zafferana Etnea	SP 4/III - Progetto lavori di manutenzione straordinaria per l'eliminazione di pericoli.	711	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Piedimonte Etneo	SP 68 Piedimonte Presa Ammodernamento piano viabile.	712	Ampliamento	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento condizioni d'uso e sicurezza
Caltagirone Mineo	SP 48 - Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione di frane e la ripresa del piano stradale.	713	Ampliamento	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso	SP 207 - Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e la sistemazione di alcuni tratti in frana.	714	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca	SP 107 Lavori di sistemazione del piano viabile	715	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Catania	SP 69/II - Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e la sistemazione di alcuni tratti di frana.	716	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 5.500.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Ramacca	SP 182 Lavori per la realizzazione di un ponte e la sistemazione dei tratti in frana lungo la SP 182 tratto dalla SP 179 alla SS 288.	717	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Ripristino e miglioramento viabilità e sicurezza
Licodia Eubea	Lavori di ammodernamento per la sistemazione della SP 38/II da Licodia Eubea fino all'innesto con la SP 38/III	718	Ampliamento	Preliminare	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Licodia Eubea Mazzarrone	Lavori di manutenzione straordinaria della S.P. 38/III tratto da Mazzarrone, bivio Botteghelle, verso Licodia Eubea.	719	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte Adrano	SP 94 Lavori di consolidamento della sede stradale e collocazione di opere di protezione.	720	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	SSPP 49/I-191-192 lavori di manutenzione straordinaria del piano viabile delle opere d'arte e della segnaletica.	721	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 650.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Randazzo	SP 230 - Completamento e ammodernamento.	722	Completamento	Preliminare	€ 1.200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	Manutenzione straordinaria sede stradale, opere d'arte e segnaletica SSPP ex Trazzere Regionali ricadenti nei comuni di Acireale, S. Venerina, Zafferana, Trecastagni, Viagrande, Aci S. Antonio.	723	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 620.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Giarre Milo Sant'Alfio Mascali Piedimonte Etneo Castiglione di Sicilia Randazzo Calatabiano	Interventi straordinari per la sostituzione di barriere metalliche di protezione danneggiati o mancanti sulle SSPP ed ex Trazzere Regionali ricadenti nell'Area Jonica.	724	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Randazzo Castiglione di Sicilia	Consolidamento scarpate e rifacimento segnaletica deteriorata sulle SSPP 7/III e 89.	725	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 680.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Adrano	SP 231. Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e opere di protezione	726	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Pedara Trecastagni S. Gregorio Valverde Aci Bonaccorsi Aci Castello Gravina di Catania	Manutenzione straordinaria sede stradale, opere d'arte e segnaletica SSPP ex Trazzere Regionali ricadenti nei comuni di Pedara, Trecastagni, S. Gregorio, Valverde, Aci Bonaccorsi, Aci Castello, Gravina di Catania.	727	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Nicolosi San P. Clarenza Catania Motta S. Anastasia Misterbianco Camporotondo	Manutenzione straordinaria sede stradale, opere d'arte e segnaletica SSPP ex Trazzere Regionali ricadenti nei comuni di Nicolosi, S. P. Clarenza, Catania, Motta S. Anastasia, Misterbianco e Camporotondo.	728	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Licodia Eubea	Lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile della SP 38/II "tratto tra a SP 38/III e la SS 514" nel comune di Licodia Eubea. 1° lotto	729	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 7.050.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Acireale	SP 164 Guardia Stazzo.	730	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Trecastagni	SP 8/III Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile e consolidamento muri di sostegno	731	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Bronte	Manutenzione straordinaria viabilità Area Pedemontana	732	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 750.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	SP 110 Progetto di manutenzione straordinaria per la sistemazione di frane e la ripresa del piano stradale.	733	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 580.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Castiglione	SP 7/I - Manutenzione e ampliamento sede strada	734	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 2.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Belpasso Paternò	SP 56/II tratto da Belpasso verso Paternò. Completamento.	735	Completamento	Stima sommaria	€ 6.000.000	Miglioramento condizioni di viabilità e sicurezza
Palagonia	Progetto per la realizzazione della strada esterna a servizio della zona produttiva nel Comune di Palagonia. SP 25/I.	736	Ristrutturazione	Preliminare	€ 3.000.000	Potenziamento rete viabilità

Localizzazione	Descrizione	priorità	Tipologia	Livello	Importo	Finalità e risultati attesi
Caltagirone	Progetto per i lavori di manutenzione straordinaria per la costruzione del canale di raccolta delle acque piovane lungo la SP 34 dall'innesto con la SS 124 fino al Km 0+720.	737	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 1.000.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Bronte Adrano	Lavori di manutenzione straordinaria della SP 94.	738	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 645.517	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Progetto di adeguamento del ponte sulla SP 110 in corrispondenza del fiume Tempio.	739	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 4.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Pedara	Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione piano viabile e miglioramento del tracciato della strada denominata "Via Monte Po" ricadente nel comune di Pedara	740	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 3.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Scordia	Progetto di manutenzione straordinaria della SC Ambelia	741	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 900.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Tremestieri Sant'Agata Li Battiati Pedara	Manutenzione straordinaria per la riqualificazione della SP 42	742	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 600.000	Riqualificazione e potenziamento viabilità e sicurezza
Acireale Zafferana Etnea	SP 115 tratto da SP 101 a Piano d'Api.	743	Manutenzione Straordinaria	Stima sommaria	€ 900.000	Miglioramento condizioni viabilità e sicurezza
Biancavilla	SP 80 - Allargamento della sede viaria al km 0+300 e ripresa segnaletica verticale ed orizzontale.	744	Manutenzione straordinaria	Stima sommaria	€ 1.000.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Paternò	SP 229/I dallo svincolo Valcorrente all'innesto con la SP 15.	745	Ampliamento	Preliminare	€ 3.200.000	Miglioramento viabilità
San Michele di Ganzaria	SS.PP. 110 - 195 zona fiume Tempio	746	Ristrutturazione	Preliminare	€ 5.400.000	Ripristino viabilità e sicurezza
Vizzini	Lavori di manutenzione straordinaria per la ripresa del piano viabile della ex strada ESA "Vizzini - Monterosso-Almo".	747	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 600.000	Sicurezza della viabilità
Caltagirone Mineo	SP 111 Tratto SP 48 innesto SS 385.	748	Ampliamento	Preliminare	€ 4.700.000	Sicurezza della viabilità
Caltagirone	SP 194 Manutenzione Straordinaria dalla SS 124 al confine di provincia (Strada Soccorso)	749	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 6.000.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Calatabiano	SP 127 - Realizzazione di un cavalcavia sulla linea ferroviaria CT - ME al km 282+400.	750	Nuova Costruzione	Stima sommaria	€ 2.500.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Manutenzione SP 180 dalla SS 417 alla SP 196.	751	Completamento	Preliminare	€ 2.400.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Mirabella Imbaccari	Manutenzione straordinaria per ammodernamento S.P. 37/I.	752	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 3.600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	Manutenzione straordinaria sede stradale, opere d'arte e segnaletica SS. PP. ex TT. RR. ricadenti nei comuni di Paternò, Belpasso, Ragalna, S. M. di Licodia	753	Manutenzione straordinaria	Esecutivo	€ 600.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Paternò	SP 137/I Manutenzione straordinaria sede viaria dal Ponte Pietralunga alla Contrada Cannizzola	754	Manutenzione straordinaria	Preliminare	€ 1.200.000	Miglioramento viabilità e sicurezza
Caltagirone	Progetto per i lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione del piano viabile della S.P. 150.	755	Manutenzione Straordinaria	Esecutivo	€ 3.600.000	Miglioramento viabilità
Castel di Judica	Progetto dei lavori di manutenzione straordinaria per la sistemazione della ex trazzera Franchetto - S.G. Bellone - Catenanuova dal km 7 + 050 al confine della provincia di Enna.	756	Manutenzione Straordinaria	Preliminare	€ 4.800.000	Miglioramento viabilità

Con particolare riguardo alle azioni di adeguamento della viabilità secondaria alle esigenze della mobilità, la programmazione dell'Ente è focalizzata sulla realizzazione laddove necessario di nuovi itinerari di collegamento e penetrazione ovvero alla riqualificazione di assi stradali esistenti. In tal senso si ritiene importante la esplicitazione di azioni tese al riequilibrio della coesione territoriale come può essere sia la definizione di un itinerario di collegamento fra l'autostrada Catania-Siracusa, l'autostrada Catania-Palermo e la strada statale Catania-Paternò anche attraverso l'opportuna riqualificazione alla tipologia C del D.M. 5/11/2001 di alcune strade provinciali (SP 69II, SP74II, SP15, SP24) sia la realizzazione di una strada di collegamento Etna Sud-Tangenziale, ovvero azioni tese ad un incremento di efficienza delle connessioni esistenti quali l'adeguamento del collegamento tra asse dei servizi (SP70I) e tangenziale di Catania, ovvero azioni indirizzate alla migliore fruizione territoriale, anche e soprattutto per una crescita socio-economica delle aree interessate, quali ad esempio l'adeguamento ed il potenziamento della viabilità di collegamento tra lo svincolo autostradale e la prevista zona ricettiva di Fiumefreddo, nonché l'adeguamento della viabilità di connessione di tale area con il comprensorio di Taormina e quello etneo.

È altresì importante sottolineare che nel patrimonio di infrastrutture stradali della Provincia ci sono parecchie strade interessate da flussi di traffico di entità più che modesta per le quali è, invece, necessario ipotizzare interventi co-finanziati dalle "eventuali" realtà direttamente interessate a tali infrastrutture, effettuando il percorso inverso a quello che ha caratterizzato le trasformazioni delle strade consortili o delle trazzere regionali in "strade provinciali". In tal senso è utile pensare ad uno sviluppo delle stesse coordinato e co-finanziato dall'ente provinciale soltanto dinnanzi ad operazioni specifiche di pianificazione territoriale anche utilizzando i criteri e le linee previste nel Piano di Sviluppo Rurale (si prenda ad esempio la realizzazione delle cosiddette "strade del vino" in Toscana che mediante il partenariato tra privati e pubblico ha permesso la riqualificazione di alcuni percorsi all'interno di alcune aree agricole nell'ambito di un più ampio progetto di sviluppo turistico-commerciale).

5.1.2 Dalla viabilità alla mobilità

Mentre la L.R. 9/86 è stata pedissequamente rispettata per le competenze in tema di viabilità, è stata invece fortemente disattesa per quelle riguardanti i trasporti. La Regione Sicilia non ha ancora recepito il Decreto legislativo 19 novembre 1997 n° 422: "Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale" che delinea un nuovo assetto del trasporto pubblico locale, definendo un radicale processo di riforma, in attuazione anche delle normative comunitarie, prevedendo una nuova fase di delega di funzioni per tutto il comparto, compresi i servizi di TPL ferroviario.

In particolare le Province dovranno esercitare le funzioni di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di loro interesse, in base a quanto definito dal Piano Provinciale di Bacino (PPB).

La delega, ancora da conferire, alle Province in materia di pianificazione e monitoraggio del servizio di TPL, rende quindi necessaria la predisposizione di appositi strumenti programmatori e gestionali che consentano analisi e verifiche in tempi compatibili con la complessa evoluzione delle problematiche connesse al sistema del trasporto, con particolare riferimento a quello pubblico locale, tendendo a mitigare la congestione degli assi viari di collegamento fra i comuni metropolitani e quello capoluogo, contribuendo a spostare una sostanziale componente del traffico privato su quello pubblico.

Si tratta quindi in effetti di transitare dal semplice concetto di viabilità a quello di mobilità provando a definire quello di rete sulla quale si svolgono relazioni fra uomini e cose.

Non è detto e forse non è vero che le nostre strade siano insufficienti. Quasi sicuramente è vero che non sono quelle che dovrebbero essere sotto il profilo del livello di servizio. Ma è quasi certamente vero che il più delle volte le utilizziamo in maniera assolutamente impropria.

La ormai cronica mancanza di una efficace offerta di trasporto pubblico collettivo ci ha, erroneamente, indotto a credere che avremmo dovu-

to sostenere la proprietà dell'auto (che a Catania raggiunge il primato nazionale) come se fosse un bene da proteggere piuttosto che un nemico da sconfiggere per rientrare nelle medie europee laddove ci si muove sempre con il mezzo più adatto allo spostamento.

In Sicilia ed a Catania in particolare, adoperiamo invece l'autovettura quando dovremmo adoperare l'autobus, l'autobus al posto del treno, il treno al posto dell'aereo e ci stupiamo quando, in viaggio per il mondo, ci ritroviamo su una metropolitana pensando a quanto sarebbe bello averne una anche a Catania, dimenticando che a Catania c'è già ma che solo pochissimi l'hanno mai presa forse perché non hanno un parcheggio utile allo scambio di modo.

Fra queste forti contraddizioni l'opera meritoria alla quale speriamo di poter contribuire sarà quella che, somigliando ad una piccola rivoluzione, porterà il "metropolitano" catanese a possedere meno auto perché potrà disporre di un'alternativa valida scegliendo l'autobus o la "monorotaia" perché saranno più attrattivi, più veloci, più economici, più puntuali, più comodi, più ... rispetto alla sua "macchina".

È una rivoluzione alla quale però nessuno potrà sottrarsi a cominciare dall'Urbanista che dovrà prima scoprire i veri confini della città per poi comprenderne le relazioni che vi si svolgono per piegare il suo PRG ad una nuova ed innovativa visione di città accessibile dove ZTL e pedonalizzazioni scoraggeranno l'uso del mezzo privato incentivando l'uso di quello pubblico. Una nuova città vera dove la sosta costerà moltissimo in centro e nulla (o quasi nulla) ai parcheggi scambiatori che saranno finalmente posti laddove effettivamente servono. Una città dove chi avrà il coraggio di posteggiare in terza fila (pur accendendo le quattro frecce come se avessero il potere di annullare le regole) verrà certamente punito.

E quando parliamo di città vera non parliamo di quella Catania cui sono rimasti poco più di 320.000 abitanti e neanche di quella Metropolitana che da Acireale (?...) a Santa Maria di Licodia (?...) conta quasi 750.000 abitanti, ma parliamo di quella più fortemente conurbata dove molti catanesi sono andati a dormire rimanendo a lavorare però nel capoluogo; di quella che ha fagocitato il territorio pedemontano dimenticando di realizzare servizi e sottoservizi che oggi la renderebbero meno pericolosa; di quella dove si sarebbero dovute operare forti scelte di decentramento di funzioni e di infrastrutture; di quella nella quale circa 600.000 cittadini etnei svolgono intense relazioni:

"Oggi, perduta completamente ogni identificabilità geometrica della città, per effetto dello sviluppo insediativo, non possiamo più in alcun modo riconoscerla a colpo d'occhio e siamo perciò costretti a ricostruirne la definizione ed i confini proprio osservando e misurando la sua sostanza ultima: il sistema inteso delle interrelazioni umane dirette che in essa si sviluppano". [Prof. Giuseppe Boatti – Politecnico di Milano]

In coerenza con tali principi ispiratori, nelle more del completamento dell'auspicato iter legislativo, la Provincia Regionale di Catania ha posto in essere una complessa ed articolata serie di attività di studio e di pianificazione allo scopo di acquisire e sistematizzare gli elementi necessari a sostenere adeguatamente una efficace politica della mobilità in un territorio che, incardinato su poli fortemente attrattivi e quindi generatori di intensi spostamenti sistematici, avverte fortemente l'esigenza della creazione di un "sistema" che, basato sui più avanzati criteri di intermodalità e capace di spostare una forte componente del trasporto privato su reti e vettori pubblici, riesca ad assicurare competitività in ambito regionale, nazionale, europeo e mediterraneo ad un'area ad alto potenziale economico e socio-culturale e che, da sempre, per sette province su nove, svolge la funzione di cerniera strategica nel sistema complessivo della mobilità siciliana.

Questo ruolo così fortemente innovativo nell'ambito delle politiche dei trasporti ha visto la Provincia Regionale di Catania fortemente impegnata già fin dalla creazione di un modello gestionale che potesse affrontare e risolvere le complesse problematiche mai prima affrontate e quindi poter trarre importanti obiettivi volti a confermare il ruolo strategico e funzionale della nostra Provincia nel settore della mobilità, rafforzando la capacità di aggregazione dei comuni su progetti specifici tendenti alla realizzazione del "Sistema dei trasporti".

5.1.2.1 Tecnologia e Formazione

Si è dotato il Servizio di software specialistici (i medesimi attualmente in uso presso il Dipartimento dei Trasporti regionale e presso le maggiori Università siciliane) nel settore dell'analisi e valutazione delle reti di trasporto, fino alla modellizzazione della domanda ed alla simulazio-

ne dinamica dell'offerta, disponendo di un adeguato supporto formativo del personale del servizio e definendo il processo di allineamento dei dati sul traffico con quelli del Sistema Informativo Territoriale, creando apposite sessioni di interfaccia fra le due architetture di data base territoriali.

5.1.2.2 Supporto scientifico.

Il percorso individuato a livello strategico è stato accompagnato nella sua evoluzione dalle più qualificate eccellenze professionali e scientifiche operanti a livello locale e nazionale nello scenario dei trasporti e della pianificazione territoriale d'area vasta, ottenendo indicazioni sulle giuste direttrici, ottenendo la validazione del processo, fornendo esattezza ed autorevolezza alle soluzioni proposte.

Vista l'indisponibilità presso l'Ente di tecnici specializzati nella materia di che trattasi, si sono inoltre attivate altre collaborazioni con tecnici ed operatori specializzati con particolare riguardo alla componente del trasporto pubblico locale ed ai fenomeni che l'accompagnano.

5.1.2.3 Analisi dei flussi

Al fine di acquisire gli elementi di base per una corretta pianificazione dei sistemi di trasporto, con particolare riferimento al comparto territoriale dell'area metropolitana catanese, caratterizzato dalle maggiori congestioni dovute ad un eccesso di flussi veicolari privati, si è definito il grafo della rete sui cui archi, sulla base di una effettiva ed aggiornata matrice O/D (origine/destinazione), si sono attribuiti i flussi veicolari per quantificare, in maniera quanto più realistica, sia la domanda che l'offerta di trasporto, individuando le criticità del sistema e quindi ipotizzando interventi utili a mitigarne gli effetti.

Attraverso una rigorosa campagna di indagini svolte sul campo e telefonicamente su di un campione statisticamente significativo della popolazione metropolitana catanese ed attraverso una rigorosa fase di analisi e di calcolo, si è pervenuti, in maniera scientificamente esatta, a sapere finalmente "chi si muove, da dove, verso dove, come, quando e perché". Prima si immaginava, si avvertiva, ora si conosce.

5.1.2.4 Sistematizzazione dei dati sui sistemi di trasporto nel SIT provinciale.

Tutte le informazioni derivanti dagli studi e dalle analisi effettuate costituiscono una banca dati importante ed irrinunciabile per la gestione del sistema dei trasporti e della mobilità ed in quanto tale essa è stata costantemente aggiornata affinché l'Ente possa disporre di elementi quanto più corrispondenti all'esistente a supporto delle decisioni che dovrà assumere in un settore altamente strategico.

Per una maggiore efficacia del sistema, si è ritenuto necessario che la banca dati sul sistema dei trasporti e della mobilità venga costantemente e dinamicamente correlato a tutte le altre informazioni esistenti a qualunque altro titolo sul sistema informativo territoriale provinciale a cominciare dalla rete della viabilità e dalla localizzazione dei poli attrattori e generatori dei flussi di traffico.

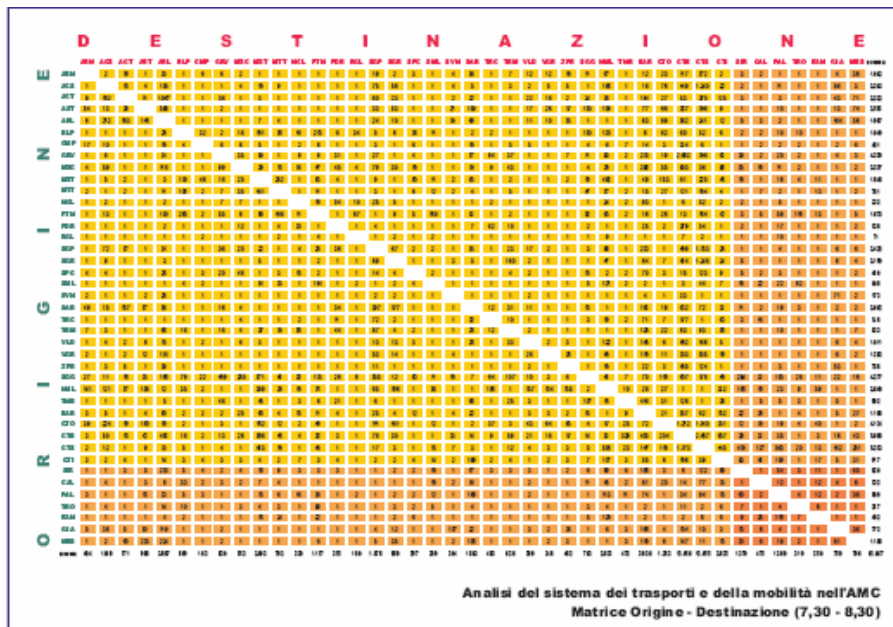
5.1.2.5 Aggiornamento dati sul TPL

Eseguita l'analisi del sistema dei trasporti e della mobilità nell'area metropolitana catanese, questa Provincia, avvertita l'assoluta mancanza di un'offerta di trasporto collettivo capace di risultare attrattiva nei confronti dell'utenza e competitiva nei confronti del trasporto privato, ha deciso di formulare alcuni piani che avrebbero potuto favorire lo scambio modale fra il sistema di trasporto privato e quello pubblico ed a tal fine ha ritenuto indispensabile aggiornare lo studio sul trasporto pubblico locale (luglio 1998), al fine di conoscere, nel massimo dettaglio

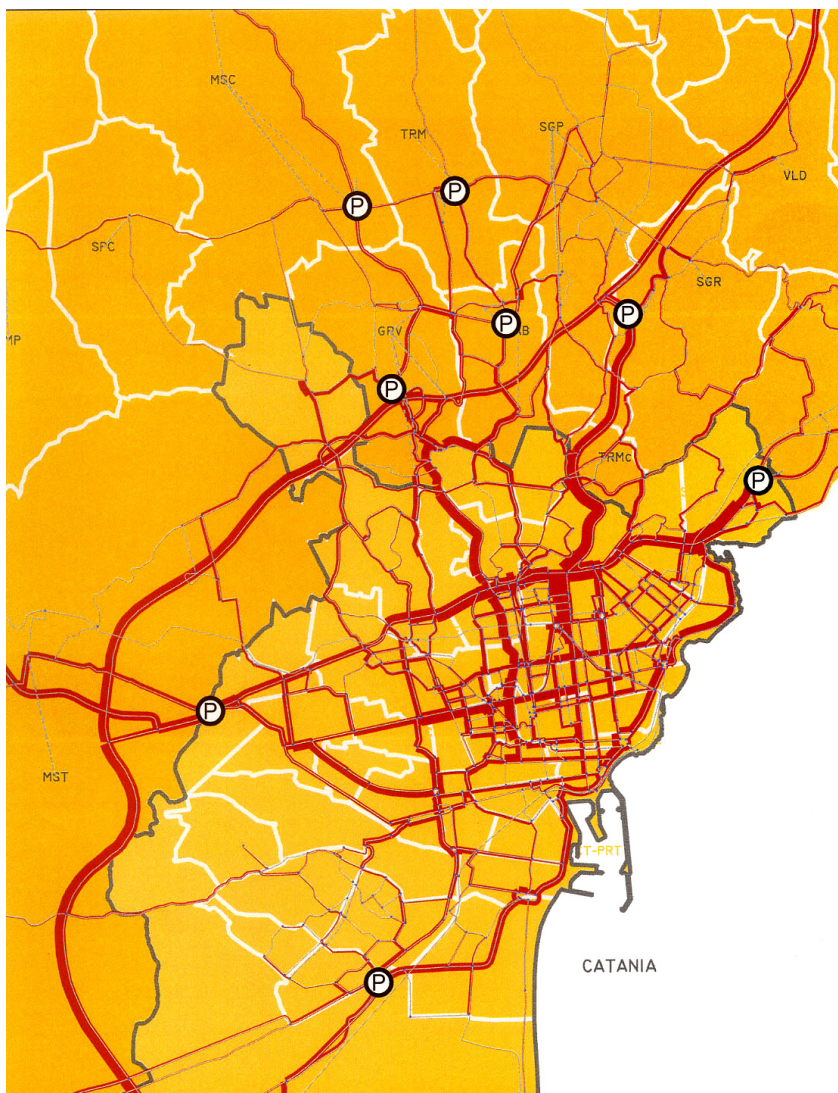
operativo possibile, la rete operativa e d'esercizio nel settore del TPL in ambito metropolitano, acquisendo, per ognuna delle aziende pubbliche e private che erogano servizi di trasporto pubblico, sia in ambito urbano che suburbano ed extraurbano, nelle varie modalità di trasporto su gomma e/o su sede propria, i dati caratteristici e tutti gli elementi specifici, sia di natura tecnica che organizzativa e gestionale, necessaria quantificare e conoscere l'offerta di trasporto pubblico locale disponibile.

5.1.2.6 Sistema di monitoraggio dei flussi di traffico

Per una ottimale gestione del sistema dei trasporti, secondo le più innovative e consolidate esperienze poste in essere nel settore a livello nazionale ed internazionale, occorre attuare il sistematico rilevamento dei flussi di traffico almeno nelle sezioni maggiormente congestionate dell'intero grafo della rete dell'accessibilità al comune capoluogo.



Tale monitoraggio deve essere accompagnato dal rilevamento dei dati relativi alle emissioni inquinanti nonché di quelli relativi all'inquinamento acustico causati dal traffico veicolare nelle medesime sezioni caratterizzate dalla massima criticità del sistema e dovrà potersi successivamente interfacciare con un sistema di diffusione all'utenza dei dati rilevati ed elaborati al fine di consentire una migliore e più efficace gestione della rete stradale e dei sistemi di trasporto pubblico locale in avvicinamento alla città di Catania.

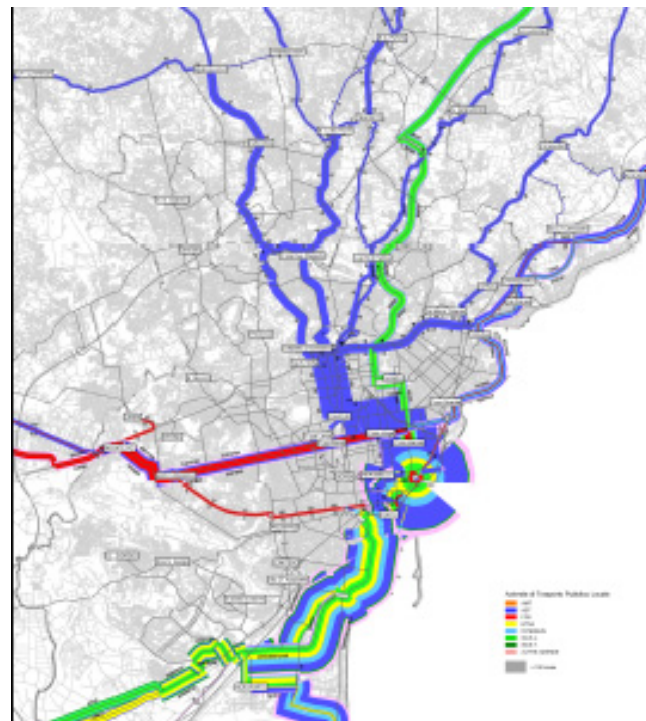


5.1.2.7 Piano di parcheggi scambiatori privato-pubblico

Al fine porre in atto ogni utile azione tendente mitigare la congestione degli assi viari di collegamento fra i comuni metropolitani e quello capoluogo e verificato che il Comune di Catania ha definito un piano per la realizzazione di parcheggi scambiatori che, per raggiungere la sua massima efficacia, deve essere integrato da un analogo sistema in Area Metropolitana, questa Provincia ha deciso di realizzare un sistema di parcheggi scambiatori in ambito metropolitano integrando i due sistemi contermini ed esaltando la funzione di osmosi fra i due sistemi territoriali, in una visione di sistema unitario anche in rapporto alla capacità di intermodalità fra trasporto privato e pubblico.

5.1.2.8 Piano di aree di scambio pubblico-pubblico

Ritenendo che i fenomeni causati dalla sovrapposizione delle linee extraurbane con quelle urbane (congestione delle corsie preferenziali; rallentamento della velocità commerciale; perdita di attrattività; inquinamento atmosferico ed acustico; etc.) possano essere notevolmente mitigati dalla realizzazione di opportune aree adibite a parcheggi scambiatori dedicati essenzialmente ai veicoli di trasporto pubblico nei quali gli autobus extraurbani possano interscambiarsi con quelli urbani, rappresentando fra l'altro un polo fortemente attrattivo per l'intermodalità fra trasporto privato e pubblico su gomma nelle due direzioni da e verso il comune capoluogo, si è proceduto alla redazione di un apposito piano per ubicare tali parcheggi scambiatori dedicati al sistema di trasporto pubblico su gomma sull'intero territorio dell'area metropolitana catanese. Lo slogan emerso da questo studio è:



“non più cinque autobus per 1 passeggero, ma un autobus per 5 passeggeri”.

5.1.2.9 Piano di valorizzazione dell'Etna in rapporto all'accessibilità

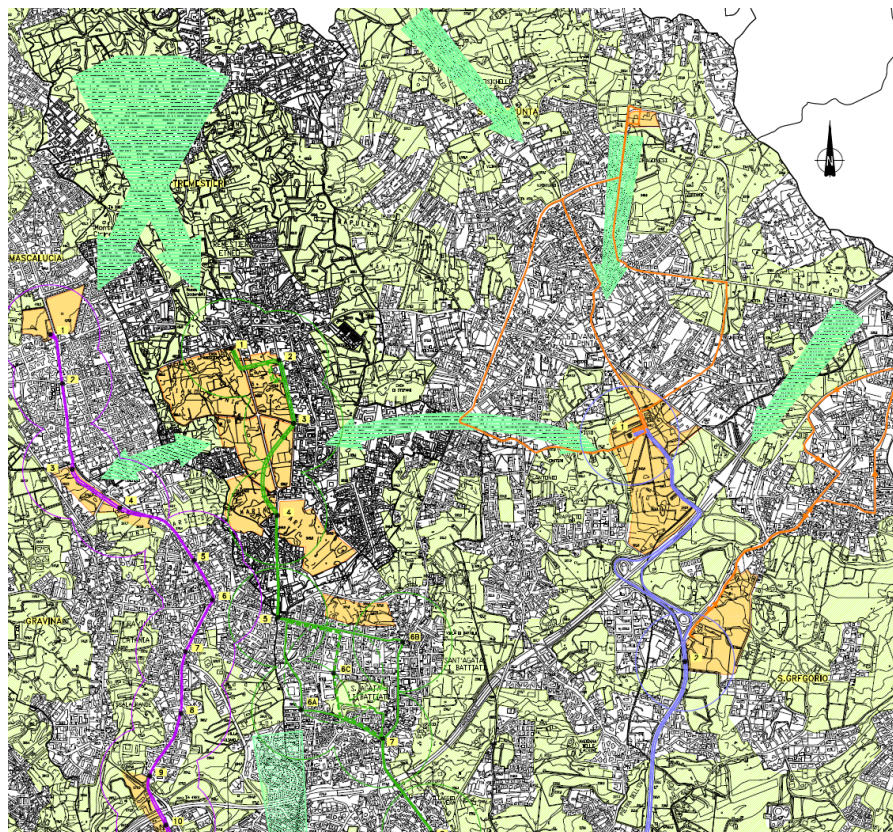
Considerato che il piano della mobilità extraurbana in provincia di Catania, con particolare riferimento al comparto territoriale perietneo, non può prescindere dalla valutazione delle strategie di sviluppo riguardanti il sistema Etna si è deciso di predisporre un progetto integrato di valorizzazione turistica del vulcano a partire dalla sua accessibilità, definendo modalità e condizioni per uno sviluppo armonico ed integrato di tutte le pendici del vulcano.

5.1.2.10 Piano di bacino del trasporto pubblico locale (TPL)

La Provincia Regionale di Catania, precorrendo la riforma nel settore dei trasporti a livello regionale, ha realizzato il “Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Catania con particolare riferimento all'Area Metropolitana”, allo scopo di individuare le strategie utili alla riqualificazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL), sia sotto il profilo organizzativo (reti, linee, orari, ecc.) sia sotto quello delle condizioni territoriali in cui il TPL viene esercito (infrastrutture viarie e polarità urbanistiche), con l'obiettivo di trasferire utenza in movimento dal mezzo privato a quello pubblico, specialmente nei segmenti viari di penetrazione pendolare al capoluogo. Ciò consentirà un alleggerimento del carico sulle strade e una riduzione del livello di congestione sia nell'area urbana di Catania sia nei comuni vicini attraversati, conseguendo un più generale equilibrio della mobilità nell'area provinciale e segnatamente in quella metropolitana.

5.1.2.11 Studio di fattibilità per un sistema di trasporto pubblico metropolitano

Questa Provincia, spinta dai risultati delle analisi effettuate e che hanno confermato l'inesistenza di un'offerta di trasporto collettivo capace di soddisfare i bisogni espressi dall'utenza metropolitana catanese, ha realizzato lo studio di fattibilità propedeutico alla realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico quale collegamento fra il comune capoluogo ed il comprensorio territoriale dell'area metropolitana catanese a maggiore densità demografica e maggiore domanda di trasporto.

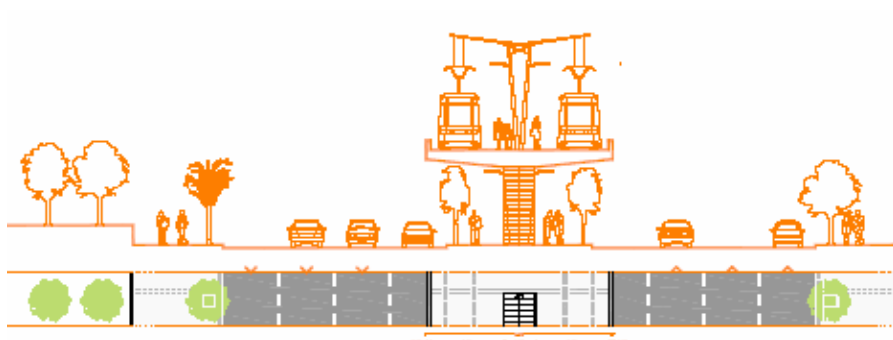


Tale SDF, d'intesa con il comune Capoluogo ed i comuni metropolitani di Mascali, Gravina di Catania, Tremestieri Etneo, Sant'Agata Li Battiati, San Giovanni La Punta e San Gregorio di Catania, ha generato il progetto per la realizzazione del "sistema di trasporto pubblico metropolitano catanese" (STPMC), consistente essenzialmente in una rete di "treno-bus" capace di assicurare una buona integrazione fra il sistema urbano ed extra urbano, secondo criteri di buona efficacia ed efficienza e di buona compatibilità ambientale.

Il progetto, basato su innovative formule ed ipotesi di "project financing", ha riscontrato un elevato consenso da parte di tutti gli enti e/o associazioni pubbliche e private che, a qualunque titolo, operano nel settore dei trasporti, anche se ulteriori approfondimenti sulla "sede promiscua" ne ha frenato la esecuzione alla ricerca di soluzioni ancor più efficaci e risolutive.

5.1.2.12 Corridoi della mobilità in avvicinamento a Catania

La redazione della prima fase di tale studio di fattibilità per la realizzazione del sistema di trasporto metropolitano, ha individuato tre corridoi della mobilità in avvicinamento a Catania in provenienza dall'area metropolitana nord che, svolgendosi essenzialmente lungo la rete della viabilità esistente, abbisognano di una sostanziale riorganizzazione e riqualificazione urbanistica al fine di poter assicurare efficacia e sicurezza al nuovo sistema di trasporto pubblico locale ipotizzato, garantendone l'integrazione e l'inserimento ambientale, paesaggistico, architettonico e urbanistico.



Al fine di individuare, mitigare o rimuovere gli elementi ostativi o limitanti la realizzazione delle nuove linee di trasporto collettivo in ambito metropolitano e cittadino, si è poi operata una attenta e scrupolosa verifica dell'efficacia degli scenari proposti sulla scorta delle possibili con-

flittualità viarie e trasportistiche (ivi compreso l'assetto della circolazione ed il regime della sosta) fra i sistemi urbani coinvolti ed il nuovo sistema di trasporto pubblico locale ipotizzato;

5.1.2.13 Studio di fattibilità per un sistema di TPL di tipo "feeder"

Nel contesto del Piano di Bacino del TPL si è reso necessario uno studio di fattibilità per la realizzazione di un sistema feeder a completamento e ad integrazione del sistema di trasporto pubblico locale metropolitano catanese che assolve alla funzione di captazione dell'utenza diffusa e la correli con le direttrici di trasporto ed i corridoi della mobilità radiali verso Catania anche con sistemi che soddisfino i bisogni delle aree a domanda debole.

5.1.2.14 Studio di fattibilità del nodo intermodale di Acireale

Nel sistema complessivo dei trasporti in ambito metropolitano, con riferimento alla direttrice costiera-jonica, assume particolare rilevanza il nodo di Acireale sia per l'elevato contributo di flussi veicolari generati in direzione di Catania sia per quelli attratti in provenienza dal vasto comprensorio territoriale acese. Tale nodo è interessato dalla ristrutturazione funzionale ed infrastrutturale della rete ferroviaria che prevede, fra l'altro, l'attivazione di un servizio ad alta frequenza ed alta frequentazione in avvicinamento al comune capoluogo ed in provenienza dalla surrichiamata direttrice costiera-jonica.



La Provincia Regionale di Catania, d'intesa con il comune di Acireale, anche in considerazione delle forti esigenze espresse dal sistema imprenditoriale e socio-economico cittadino, intende porre in atto ogni azione utile a rendere maggiormente efficace e funzionale il sistema della mobilità acese realizzando il "Nodo intermodale di Acireale" che prevede nell'area "Cappuccini" la realizzazione di parcheggi scambiatori e insediamenti immobiliari a servizio della nuova fermata RFI per il collegamento ad alta frequenza ed alta frequentazione in direzione Catania, con uno nuovo svincolo stradale sulla SS 114 che dovrebbe diventare la nuova porta d'ingresso ad Acireale e con un sogno: un collegamento altamente scenografico con S. Maria La Scala, perla dello Jonio.

5.1.2.15 Soluzione del nodo viario di Gravina – San Paolo

Nell'ambito delle competenze attribuite alla Provincia Regionale di Catania in materia di trasporti rientrano a pieno titolo le azioni tese alla soluzione delle problematiche inerenti la congestione dei nodi della rete viaria maggiormente interessati da intensi flussi di traffico anche al fine del miglioramento della velocità commerciale del sistema del Trasporto Pubblico Locale ed anche della mitigazione degli effetti inquinanti sia atmosferici che acustici.

D'intesa con il Sindaco del Comune di Gravina di Catania la Provincia Regionale di Catania ha avviato il procedimento tecnico per trovare soluzione alla ormai insostenibile situazione venutasi a creare in corrispondenza della rotonda Etnea-Coviello-San Paolo e dell'innesto della via San Paolo sulla via Etnea ove l'intenso traffico d'attraversamento proveniente dalla Tangenziale e dall'intera Area Metropolitana provoca disastrosi e pericolosi ingorghi durante quasi tutto l'arco giornaliero.

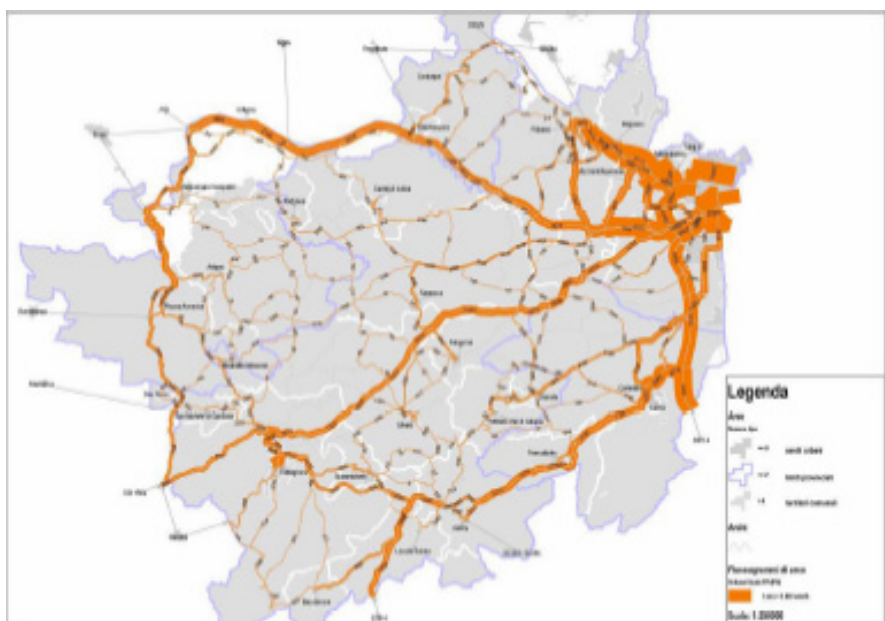
5.1.2.16 Studio di prefattibilità relativo ai collegamenti Caltagirone-Catania

Nell'ambito delle competenze della Provincia, si rende necessario porre in atto ogni utile azione tendente da una parte ad assicurare efficacia ed efficienza al sistema della mobilità provinciale, dall'altra a mitigare la congestione lungo i principali assi viari di collegamento dell'intera Provincia ed al contempo ad assicurare su di essi la necessaria sicurezza soprattutto in corrispondenza delle riscontrate maggiori incidentalità e ciò anche contribuendo a spostare una sostanziale componente del traffico privato su quello pubblico. In questo quadro di riferimento generale si è avvertita con particolare rilevanza la necessità di rivisitare la funzionalità, l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza degli attuali collegamenti disponibili fra l'area metropolitana catanese ed il comune di Caltagirone, quale fulcro attrattivo dell'intero comparto territoriale del Calatino, in prosecuzione verso quello sotteso dal comune di Gela.

5.1.2.17 Studio di fattibilità per un nuovo sistema viario nell'area Ovest

Nella predisposizione del Piano Territoriale Provinciale, ai sensi dell'art. 12 della L.R. 9/86, bisogna provvedere alla formulazione di scenari e di ipotesi di piano della viabilità tali da rendere compatibile l'offerta di trasporto automobilistico con una domanda viepiù crescente e condizionata da nuovi assetti territoriali di sviluppo e di comunicazione con nuovi e differenti poli attrattori.

Tale precondizioni hanno interessato essenzialmente il quadrante ad Ovest ed a Sud-Ovest di Catania in direzione del Calatino che ha fortemente sviluppato e rafforzato il proprio assetto produttivo sul territorio formulando nuove ed importanti esigenze di relazioni con l'intera



area regionale e quindi rendendo ormai indispensabile la verifica di fattibilità di un diverso collegamento che svincoli la direzione ovest (verso Palermo) dal nodo vincolante rappresentato dalla Tangenziale Catanese.

La realizzazione di importanti poli commerciali; le ipotesi formulate in rapporto al sistema degli aeroporti della Sicilia orientale (Comiso-Catania); ed il sistema dei porti della Sicilia sud-orientale (Catania-Augusta-Siracusa-Pozzallo-Gela); il potenziamento dei flussi turistici in direzione della Val di Noto e dell'Etna, pongono l'esigenza di un nuovo piano viario ad integrazione ed a miglioramento di quello esistente soprattutto nel comparto territoriale ovest-sud/ovest di Catania (compreso fra le direttrici Catania-Caltagirone-Gela e la direttrice Catania-Paternò-Troina) nel quale si verifica la maggiore discrasia fra domanda ed offerta di trasporto automobilistico in rapporto alle motivazioni sopra elencate.

5.1.2.18 Piano dell'intermodalità

A base dell'attuazione di una efficace politica dei trasporti risulta di fondamentale importanza il perseguimento dell'obiettivo espresso dalla Provincia Regionale di Catania in sede di stesura del Piano Territoriale Provinciale in merito al riequilibrio modale anche nel settore del trasporto merci, garantendo la centralità dell'interporto catanese quale cerniera funzionale fra le vie di terra, di mare e d'aria.

In questo quadro di riferimento generale si pone con particolare rilevanza la necessità di acquisire ogni utile informazione in merito alle attività poste in essere a qualunque livello ed in qualunque fase progettuale od anche solo pianificatoria da tutti gli enti gestori al fine di poter in-



dividuare e definire un piano degli interventi la cui realizzazione si rende necessaria per assicurare l'integrazione, l'ottimizzazione e l'armonizzazione del sistema dei trasporti in Provincia di Catania, senza trascurare le possibili interazioni a livello di distretto della Sicilia Sud-Orientale e regionale in senso lato.

5.1.2.19 Sistema di controllo e limitazione degli accessi alle aree protette

Per effetto di alcune motivazioni connesse alla particolare natura del comprensorio territoriale dell'Etna ed alle necessarie azioni di salvaguardia e di tutela anche ai fini della protezione civile, assume particolare rilevanza ed impellenza la realizzazione di un sistema di controllo e di limitazione degli accessi alle aree sommitali del vulcano che, basato sulle più innovative e sperimentate tecnologie, dovrebbe consentire il mantenimento nelle aree sommitali dell'Etna Sud (Nicolosi) e dell'Etna Nord (Linguaglossa) dei livelli di sicurezza ottimali, anche ai fini della protezione civile e della tutela naturalistica, sia al verificarsi di eventi calamitosi (eruzioni vulcaniche, terremoti, emissioni di cenere vulcanica, etc.), atmosferici (vento, nebbia, neve, ghiaccio, etc.) ed antropici (saturazione della capacità dei parcheggi, superamento del carico antropico ammissibile, etc.) che potrebbero comportare la limitazione se non il divieto degli accessi.

Un tale sistema di controllo e di limitazione degli accessi alle aree sommitali del vulcano dovrebbe essere basato sulla creazione di appositi varchi a quota medio alta ($\approx 800 \div 1.000$ m s.l.m.) dove opportune barriere, previa messaggistica indirizzata all'utenza, vengano gradualmente azionate al raggiungimento delle soglie d'allerta o d'allarme nei vari casi ammissibili e compatibili, con il consenso di un'apposita "camera di regia" partecipata e costituita dai differenti Enti responsabili della sicurezza (INGV, Corpo Forestale, Ente Parco, Comuni, Polizia Provinciale, Polizia Stradale, Soccorso Alpino, etc.);

Tali varchi dovrebbero essere individuati in maniera tale da poter intercettare la totalità dei flussi veicolari diretti alle aree sommitali ed ubicati in opportune aree che, previa disponibilità dichiarata da parte dei comuni interessati e compatibilità accertata da parte dell'Ente Parco, consentano la realizzazione di parcheggi scambiatori con un sistema di navette che, in caso di blocco o di limitazione degli accessi, garantisca il raggiungimento delle aree sommitali con garanzia di frequenza, puntualità, comodità e sicurezza.

L'idea progetto è stata sottoposta all'attenzione di altri Enti Locali nell'azione di raccordo svolta da ANCI e UPI in vista del III Programma Elisa del Dipartimento degli Affari Regionali ed è stato favorevolmente accolto per far parte di un ben più ampio progetto promosso dal Comune di Perugia che, denominato Concerto, avrà per oggetto il controllo degli accessi ai centri storici ed alle aree protette.

5.1.2.20 Attuazione politiche del Mobility Management



Nell'ambito dell'attuazione delle politiche del Mobility Management (D.M. 27/03/1998 e D.M. 21/12/2000), nell'intento di promuovere la mobilità sostenibile di tutti gli spostamenti sistematici di tipo casa-lavoro, migliorando l'accessibilità al luogo di lavoro e attraverso l'accorta gestione della domanda di mobilità dei dipendenti, il Servizio ha proseguito la propria azione nella verifica degli spostamenti casa lavoro, relazionando i risultati in un apposito link sul sito ufficiale dell'Ente.

5.1.2.21 Portale del Car Pooling

Nell'ambito del Mobility Management, è stata eseguita una consulenza specialistica per la realizzazione di un portale di "CAR POOLING" che, esteso a tutti gli Enti e tutte le imprese che per norma debbono attuare le politiche di cui al D.M. 27/03/1998, potrà facilitare la diffusione e la realizzazione del principio di ottimizzazione dell'uso del mezzo privato per gli spostamenti casa-lavoro, realizzando equipaggi multipli che comporteranno una sostanziale riduzione dei flussi veicolari privati.

5.1.2.22 Car Sharing

La Provincia Regionale di Catania ha aderito al progetto nazionale Iniziativa Car-Sharing per la gestione coordinata ed integrata dei servizi locali di car-sharing per come previsto nel Protocollo d'intesa sottoscritto tra il Ministero dell'Ambiente ed alcuni Comuni "fondatori".

Al fine di poter adire alle linee finanziarie disposte dal Ministero dell'Ambiente, la Provincia Regionale di Catania, ha redatto un progetto preliminare per l'avvio dell'iniziativa Car Sharing in Provincia di Catania con particolare riferimento alla città di Catania, all'Area Metropolitana, all'area Pedemontana-Jonica ed all'area del Calatino sulla base di efficienza, di efficacia e di massima attrattività del sistema.

Il protocollo d'intesa per la realizzazione congiunta del progetto è alla firma di Comune Capoluogo e Provincia per come richiesto da Iniziativa Car Sharing in sede di preventiva approvazione.

5.1.3 I progetti innovativi per un nuovo ruolo

"Nell'ambito delle politiche di coesione e sviluppo, lo spazio fisico può divenire una sola infrastruttura di contesto, di cui vanno programmati e progettati i mutamenti necessari a creare un ambiente di vita e di lavoro più coeso, attrattivo ed equilibrato."

Sulla base di tali considerazioni il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso e sostenuto innovative politiche di rafforzamento del territorio nelle quali la Provincia di Catania è stata individuata quale «amministrazione leader, con riferimento ai profili inerenti alla mobilità, del

sistema territoriale denominato "Piattaforma multimodale della Sicilia Orientale" che ricomprende, in prima approssimazione, il comune di Catania e i comuni etnei del versante sud/sud-est, fino alla città di Messina», ottenendo un primo finanziamento «per la formazione del Piano della Mobilità (PUM), cui spetta definire, anche con riferimento al Piano Strategico della città di Catania, finanziato dalla Regione, gli interventi materiali ed immateriali per l'ottimizzazione del sistema della mobilità, con riferimento all'ambito territoriale di cerniera tra la città di Catania e i comuni del versante sud/sud-est».

Tale finanziamento è stato inquadrato nel programma avviato dal Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio (DICOTER) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e finalizzato a sostenere la «formazione contestuale di piani strategici e di piani della Mobilità da parte di città e di sistemi territoriali che, per il loro posizionamento strategico rispetto all'armatura infrastrutturale nazionale e alla rete dei Corridoi paneuropei e transeuropei, nonché per la loro dinamicità territoriale e per la loro vivacità amministrativa e manageriale, possono efficacemente concorrere al rafforzamento della competitività nazionale».

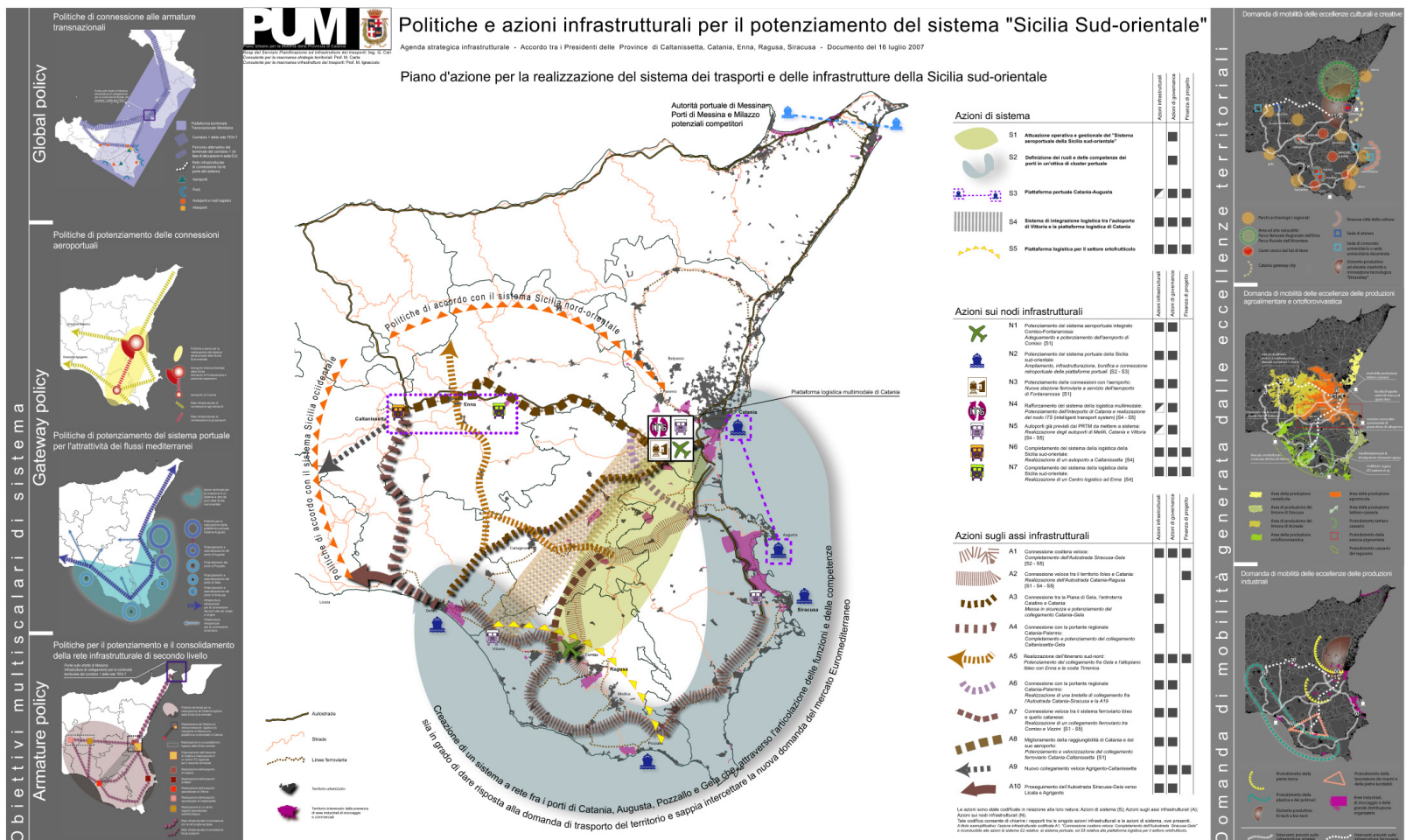
Il Piano Strategico è il disegno politico dello sviluppo di medio-lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività del territorio in chiave sovra-locale. È lo strumento all'interno del quale le città e le società locali possono costruire, in un impegno comune e consapevole, la visione condivisa e dinamica del proprio futuro e del proprio posizionamento competitivo. Un approccio al futuro aperto e flessibile per finalizzare le proprie politiche, le proprie scelte di priorità, i propri investimenti, per migliorarne l'efficacia.

Il Piano della Mobilità definisce i progetti materiali ed immateriali per l'ottimizzazione e la sostenibilità del sistema della mobilità nei nodi urbani e nei sistemi territoriali strategici di secondo livello.

I Piani della Mobilità costituiscono il primo passo di attuazione dei Piani Strategici delle città di eccellenza di secondo livello rispetto ai grandi Corridoi europei.

5.1.3.1 Piano della Mobilità esteso alla piattaforma multimodale della Sicilia Sud-Orientale (PUM)

Si tratta di un'attività di pianificazione complessa ed ambiziosa che afferma la centralità strategica di Catania e della sua Provincia, perno della piattaforma strategica transnazionale Tirreno-Jonica, cui confluiscono le maggiori direttrici della mobilità di ben sette province siciliane per ogni modo di trasporto, dal ferro alla gomma, da quello aereo a quello marittimo. Definisce gli scenari di medio e lungo periodo prevedendo tutti quegli interventi strutturali ed infrastrutturali che possono contribuire ad affermare un ruolo di primo piano della Sicilia e della sua area sud-orientale nel contesto mediterraneo all'orizzonte temporale che, a partire dal 2010, prevede anche l'istituzione dell'area di libero scambio.



Grande attenzione ed evidenza è stata attribuita alla fase della concertazione allo scopo di assicurare, fin dall'inizio del procedimento, la massima condivisione sia sugli obiettivi che sulle strategie del Piano. In tal senso è istituita ed istituzionalizzata un'apposita conferenza programmatica alla quale sono stati chiamati a partecipare tutti gli attori pubblici e privati che, a qualunque titolo, sono coinvolti, nell'ambito territoriale di riferimento, nella pianificazione strategica ed in quella più specificamente riferita al settore della mobilità. Le implicazioni strategiche che riguardano le relazioni fra la "Piattaforma multimodale della Sicilia Orientale" ed il futuro assetto infrastrutturale derivante dalla ormai imminente realizzazione del Ponte sullo Stretto, sono state dibattute e verificate dalla Conferenza Programmatica anche con gli esponenti dell'area di Messina e della sua Provincia.»

Fra le tante, sono state approfondite alcune tematiche di assoluta rilevanza per il futuro assetto della Piattaforma: l'aeroporto intercontinentale di Catania ed il suo rapporto funzionale con quello di Comiso; il sistema della portualità della Sicilia sud-orientale (Catania-Augusta-Siracusa-Pozzallo-Gela); la prosecuzione dell'anello autostradale in direzione di Ragusa ed in prosecuzione verso Gela l'ammmodernamento del sistema ferroviario a servizio delle aree del Calatino e del Ragusano; la velocizzazione del collegamento ferroviario Catania-Palermo; la centralità logistica della Provincia di Enna; la soluzione delle problematiche della mobilità in ambito metropolitano catanese; i collegamenti delle aree produttive ai poli della logistica; la riconversione post-industriale delle aree portuali; l'inclusione di Gela nel sistema della logistica siciliana; la centralità dell'interporto nel sistema integrato della logistica; ed altro ancora.

È stata in sintesi definita una visione al futuro fondata sul fatto che il policentrismo competitivo dell'area euro-mediterranea può essere incrementato attraverso la redistribuzione dei flussi che, passando per Catania, potranno trovare una "porta" con spiccate capacità multimodali e un territorio di riferimento che potrà garantire capacità di trasformazione e di incremento del valore aggiunto anche al prodotto in transito.

La strategia generale del PUM, così come indicato anche dal documento congiunto sul sistema dei trasporti e delle infrastrutture logistiche del sud-est della Sicilia del 16 luglio 2007, si fonda su:

- realizzazione di un sistema che risulti fortemente attrattivo sulle merci in transito nel Mediterraneo quale polo logistico integrato con piattaforme di tipo industriale ed artigianale che siano capaci di trasformare il prodotto semilavorato in prodotto finito che risponda ai requisiti di qualità e di sicurezza imposti dai mercati occidentali;
- coinvolgimento di tutti gli attori pubblici e privati che, a qualunque titolo siano coinvolti, nell'ambito territoriale della Sicilia sud-orientale, nella pianificazione strategica ed in quella più specificamente riferita al settore della mobilità;
- proposta e sostegno alle azioni infrastrutturali e di governance utili alla creazione ed al rafforzamento della piattaforma multimodale della Sicilia sud-orientale.

Per perseguire questa strategia, l'obiettivo fondamentale è la realizzazione di un piano di azioni e di opere compatibili e condivise che possa trovare il supporto delle Amministrazioni competenti per il finanziamento e la realizzazione delle opere in ragione delle priorità definite dal Piano d'azione.

Lo scenario di sviluppo è, infatti, interamente centrato sulla possibilità di costruire nuove economie a partire dalla presenza di risorse territoriali culturali, ambientali, dell'agricoltura e di qualità posizionali che insieme creano nuovo capitalismo di territorio, come base fondamentale su cui costruire azioni solide.

Le azioni che dovranno essere messe in campo si fondano sul potenziamento dei flussi che potranno contribuire alla ricentralizzazione della Sicilia orientale: il PUM assume, nella sua visione strategica, che nessuna risorsa, per quanto potente, potrà diventare nodale per lo sviluppo, se non attraverso l'immissione nel capitalismo delle reti (intese quale flusso della comunicazione delle merci, delle persone e delle informazioni) delle risorse territoriali del territorio del sud-est su cui puntare per lo sviluppo territoriale.

La Provincia Regionale di Catania, riconosciuta quale Amministrazione leader nel settore della mobilità, ha creduto fortemente nella forza

dell'idea formulata dal Ministero delle Infrastrutture ed ha impegnato le sue migliori risorse politiche, tecniche e professionali perché la formulazione di questo "PUM" fosse davvero un'occasione da non perdere per provare a realizzare, lungo la frontiera Sud dell'Europa, a contatto di un mare che la Storia sta riproponendo quale baricentro dell'economia e della cultura mondiale, una nuova formula di governance che vuole creare un "sistema" di supporto alle decisioni compreso e condiviso sulla base di oggettive ed ineludibili analisi territoriali d'area vasta.

Nel momento in cui vengono messe in crisi le istituzioni territoriali tradizionali, aver constatato che è ancora possibile realizzare innovative forme aggregative per ritrovarsi a decidere insieme sulle strategie e sulle azioni da compiersi per uno sviluppo meno conflittuale all'interno e più competitivo all'esterno, ha fortemente avvalorato l'intuizione del Ministero delle Infrastrutture che ha saputo disaggregare per poi riaggregare nelle piattaforme territoriali porzioni del nostro territorio che, oggi, hanno la forza di stare "insieme" ed il coraggio di proporsi nella sfida della globalizzazione.

Aver intuito che le infrastrutture non sono solo un fatto strumentale per il collegamento dei poli della logistica attraverso sistemi più o meno efficaci di mobilità ma anche e soprattutto la dorsale portante della rete immateriale nella quale i nodi sono rappresentati dai distretti produttivi e gli archi sono le strategie di avvicinamento a quel mercato globale che, lungo il Corridoio Meridiano, passa proprio davanti alla Sicilia sud orientale.

Questo "PUM" al quale abbiamo volutamente sottratto la "U" perché la sua parte più rappresentativa ha poco di urbano e molto di "distretto territoriale omogeneo", non rappresenta il completamento di un percorso ma una tappa d'avvicinamento alla definizione di un assetto territoriale nel quale le strategie e le azioni poste in essere ne misureranno il livello di competitività alle soglie dell'anno 2010, quando avrà inizio l'"area di libero scambio".

In effetti, grazie alla generosa intuizione del Ministero che ha voluto ancora una volta premiare gli sforzi messi in campo da questa Provincia Regionale di Catania, finito il "PUM" è iniziato il "Progetto Territorio Snodo" perché una progettualità d'eccellenza possa contribuire a dare concreta attuazione alla Piattaforma Territoriale della Sicilia Sud Orientale correlata e proiettata, forse attraversando il Ponte sullo Stretto di Messina e passando per Gioia Tauro in Calabria, lungo il Corridoio 1 fino al cuore dell'Europa.

5.1.3.2 Progetto Territorio della Piattaforma transnazionale Tirreno-Ionica

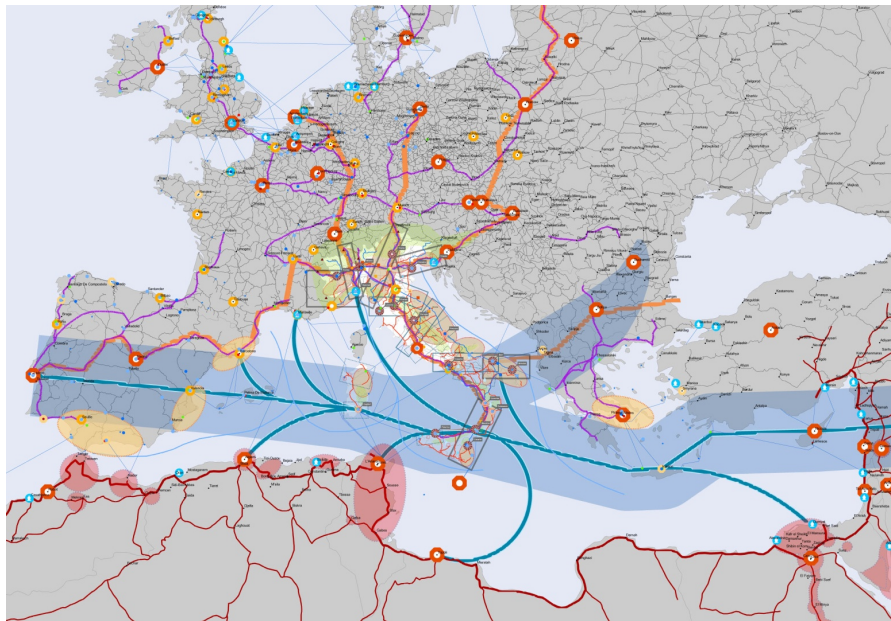
In effetti la Provincia Regionale di Catania è stata oggetto di un nuovo finanziamento finalizzato alla "costruzione di avanzate condizioni di fattibilità tecnico-progettuale, finanziaria e partenariale del Progetto Territorio" attraverso "progettualità d'eccellenza e pratica applicazione per la fase preliminare di costruzione di programmi locali e dei relativi partenariati in stretta correlazione tra progetti di sviluppo dei sistemi territoriali di area vasta ed esigenze nazionali".

È il premio riconosciuto per quanto bene abbia saputo operare la Provincia Regionale di Catania, in occasione della formulazione del PUM, nel processo di riconfigurazione strategica del territorio che assume la funzione di infrastruttura di contesto non più "ricettacolo passivo dei movimenti di localizzazione o di delocalizzazione delle imprese, ma il risultato di una coevoluzione complessa, di una dialettica nella quale le strategie delle imprese e le dinamiche territoriali si costruiscono in forma congiunta". [arch. Gaetano Fontana - introduzione al volume "Contributi alla Pro-



grammazione 2007-2013”]

Lo scenario è quello del Mediterraneo dove, ormai da tempo, anche nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea, si discute sulla possibilità di attivare un Corridoio Meridiano termodale est-ovest (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) che, da Gibilterra a Suez ed in senso contrario, svolga la funzione di redistributore di flussi, di attivatore di nuove reti e di potenziatore di sistemi locali, esaltando l'intermodalità lungo le autostrade del mare e, di conseguenza ponendo rimedio alle congestioni ed agli inquinamenti provocati dai trasporti su gomma. L'attivazione del “Corridoio Meridiano” dovrebbe fungere da “dispositivo territoriale” in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie, di pro-mozione delle eccellenze.



Un contributo fondamentale all'attivazione del Corridoio Meridiano è dato dalla Piattaforma strategica transnazionale Tirrenico-Ionica, attestata sul Corridoio Transeuropeo 1 (Berlino-Palermo). I capisaldi territoriali della Piattaforma sono i territori urbani di Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria, Messina, Catania, Siracusa-Augusta e Ragusa, i quali costituiscono i fuochi di un sistema di risorse, di domande di trasformazione, di tendenze di sviluppo e di opportunità di innovazione che ne alimentano il ruolo strategico nazionale. Le situazioni territoriali presenti all'interno della Piattaforma producono molteplici domande di policy, non tutte di facile intercettazione. Alcune situazioni rendono necessario approfondire la diagnosi, mentre altre assumono già evidenze riconoscibili.

La piena valorizzazione degli imponenti investimenti compiuti nel passato sul Fascio infrastrutturale Gioia Tauro-Catania-Augusta, potenziale nodo di primo livello del Corridoio Meridiano per la connessione con il Medio Oriente e Suez, richiede strategie in grado di operare su più direzioni. Il miglioramento della complessiva accessibilità al mercato si ottiene attraverso il potenziamento delle connessioni al Corridoio 1 e l'attivazione dei nodi dell'armatura meridiana di connettività.

Il completamento dei processi produttivi in filiera con le specializzazioni manifatturiere interne (alte tecnologie, abbigliamento, alimentari) passa attraverso il rafforzamento del milieu logistico di Catania, la specializzazione dei porti e la localizzazione di attività di servizio. La possibilità di intercettare i flussi globali est-ovest, anche con l'obiettivo di creare nuovo valore aggiunto alla produzione locale e alla produzione in transito, richiede il potenziamento e la diversificazione delle specializzazioni nell'attività portuale e logistica di Augusta. Nel Territorio Snodo interno alla Piattaforma strategica transnazionale Tirrenico-Ionica, il potenziamento delle funzioni metropolitane di Catania attraverso azioni innovative per l'internazionalizzazione del distretto tecnologico, appare la precondizione affinché la città etnea possa ragionevolmente aspirare al ruolo di gateway city del Mediterraneo.

L'obiettivo del servizio che la Provincia Regionale di Catania ha svolto nell'ambito del finanziamento conferitole è, appunto, la costruzione del Progetto di territorio, inteso come un programma integrato, a forte valenza operativa, di interventi ed azioni, non solo infrastrutturali, capaci di arricchire l'impalcatura del sistema dell'accessibilità con progetti che valorizzino gli asset locali (eccellenze produttive, innovazione e ricerca, servizi avanzati, ambiente, qualità urbana, ecc.).

Il Progetto di territorio si è, pertanto, configurato come un Programma operativo di sviluppo territoriale capace di mobilitare, intorno ad una visione di futuro, credibile e condivisa, le strategie operative di breve-medio periodo degli attori istituzionali e dei soggetti portatori di interessi in un'ottica di integrazione e di cooperazione.

La costruzione del Progetto di territorio, armonizzata e resa unitariamente efficace da un apposito Comitato Scientifico per come concordato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avviene mirando ai seguenti obiettivi fondamentali:

Piano delle Infrastrutture

Identificazione degli interventi costitutivi del Progetto di Territorio, differenziati sulla base delle loro caratteristiche (di sistema, di contesto e puntuali), ordinati per priorità d'attuazione e sulla base della loro capacità di finanziabilità, rapportati agli orizzonti temporali (breve, medio e lungo periodo) e correlati ai differenti attori del partenariato.

Corridoi della mobilità

Costituzione di una rete di infrastrutture capace di “cucire” il territorio della Sicilia Sud Orientale e della piattaforma Tirreno-Jonica fino a Gioia Tauro, assicurando la necessaria coesione per poter meglio competere nello scenario della globalizzazione con particolare riferimento a quello interessato dal Corridoio Meridiano. Sono stati individuati tutti quei poli che per le loro caratteristiche debbono essere considerati fortemente “attrattori e generatori” nel contesto socio economico della Piattaforma, ipotizzando al contempo tutte le azioni materiali ed immateriali che debbono essere promosse ed attuate per darle sostegno e forza omogenea.

Corridoio Sicilia Sud/Est – Gioia Tauro

Definizione delle strategie e delle azioni materiali ed immateriali da porre in atto per l'ottimizzazione del sistema siculo-calabro che dovrà consentire il massimo e più redditivo accesso al corridoio meridiano, integrando le specializzazioni della portualità siciliana (Ro-Ro, Feeder e corto raggio) con le potenzialità della componente Container sul lungo raggio rappresentata da Gioia Tauro.

Le attività anche hanno riguardato la definizione delle strategie e delle azioni da compiersi per una maggiore integrazione fra Gioia Tauro e le reti transnazionali (ferrovie ed autostrade) ed anche ad una accelerazione del processo di integrazione attorno a Gioia Tauro del tessuto industriale ed artigianale.

Direttrice Comiso – Fontanarossa

Verificato che il PUM (Piano della Mobilità esteso alla piattaforma multimodale della Sicilia Sud-Orientale realizzato dalla Provincia Regionale di Catania) ha individuato nella direttrice Catania - Ragusa l'asse portante dell'intero sistema della intermodalità e della logistica nella Sicilia Sud Orientale, si è reso indispensabile svolgere uno studio di prefattibilità che individui i migliori collegamenti infrastrutturali e sistemici possibili fra i due aeroporti specificando criteri e modi dell'offerta di trasporto che bisognerà realizzare a sostegno delle strategie condivise dal Ministero.

Agenzia della Mobilità

Si tratta di individuare e definire la migliore e maggiormente innovativa formula di governance capace di discutere e decidere, in sintonia con la Regione Siciliana ed in accordo con le direttive nazionali, in merito alle politiche ed alle azioni da compiere nel settore della pianificazione strategica e dei trasporti nell'area vasta della Piattaforma Tirreno-Jonica, definendo ed attuando un efficace piano delle relative infrastrutture.

Assunto questo gravoso, pur se prestigioso, incarico la Provincia Regionale di Catania ha già svolto buona parte del suo percorso, giungendo alla formulazione del primo documento intermedio, già presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da questo accettato. L'attività fin qui svolta è stata molto impegnativa, ma sicuramente proficua, tanto da registrare la richiesta di partecipazione da parte della Provincia regionale di Messina che, appresi i contenuti trattati e gli obiettivi traggurati, ha ritenuto di non potersi sottrarre. Altrettanto incoraggiante è stata la partecipazione della Provincia di Reggio Calabria che, in rappresentanza del Porto di Gioia Tauro, ha reso possibili importanti sinergie con il sistema portuale della Sicilia del sud-est, decontestualizzando Gioia Tauro e proponendo l'area catanese quale suo ulteriore re-troterra produttivo.

5.1.3.3 LOG-IN-MED (LOGistica INtegrata nel MEDiterraneo)

La piena consapevolezza di quest'ultima considerazione, ha spinto la Provincia regionale di Catania a partecipare al 2° bando del Programma Elisa finanziato da Ministero per le Riforme e le Innovazioni nella Pubblica Amministrazione e il Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie locali, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, concependo e promuovendo appunto il progetto LOG-IN-MED che è stato ammesso al finanziamento dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli affari Regionali (DAR) – Progetto Opportunità delle Regioni in Europa, per un importo complessivo di € 2.240.000,00 corrispondente ad un valore del progetto pari ad almeno € 5.600.000,00 tenuto conto dei cofinanziamenti previsti in sede d'offerta a carico degli Enti partecipanti e delle loro Regioni d'appartenenza.

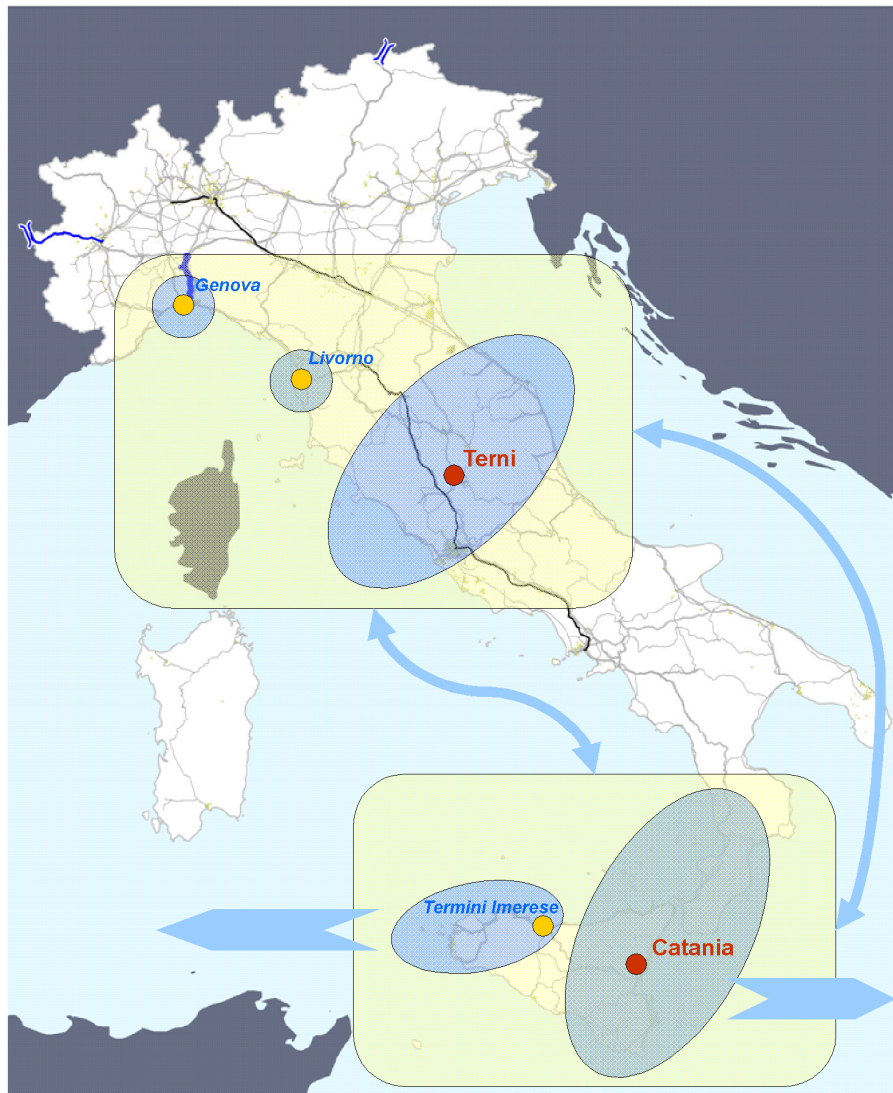


Figura 1: Partner del progetto LOG-IN-MED

Il progetto, riguarda essenzialmente il settore dell'infomobilità basata sui più efficaci sistemi di Intelligence Transport System (ITS), applicata alla logistica con particolare riferimento a tutte le azioni e procedure innovative che possono migliorare l'accessibilità e l'uso delle autostrade del mare in rapporto ai flussi delle merci che si sviluppano lungo il Corridoio Meridiano con l'intento di "integrare" il sistema della produzione con quello della distribuzione e quindi promuovere un'offerta di logistica capace di attrarre i consistenti flussi di prodotti finiti e/o semilavorati che oggi, lungo la direttrice Suez-Gibilterra, non vengono ancora attratti dall'attuale sistema.

Al progetto, presentato dalla Provincia Regionale di Catania quale Capogruppo di una aggregazione articolata sul criterio delle Piattaforme Territoriali quale infrastruttura di contesto, sintesi delle riflessioni condotte dal Ministero delle Infrastrutture all'interno e in conseguenza dei lavori per il Quadro Strategico Nazionale, partecipano le maggiori realtà nazionali operanti nel settore e distribuite geograficamente nelle due aree: quella del sud, imperniata su Catania e quella del centro-nord, riguardante la piattaforma nazionale Tirreno-Adriatica, imperniata su Terni.

Più in particolare partecipano a LOG-IN-MED: le Province siciliane (Catania, Siracusa, Ragusa, Enna, Caltanissetta), il Comune di Gela, l'Unione dei Comuni della Bassa Val del Torto (PA), la Provincia di Reggio Calabria, il Comune di Terni (co-pilota per l'area centro-nord), i Comuni umbri di Foligno e Città di Castello, il Comune di Jesi (in sostituzione di Ancona), il Comune di Livorno e quello di Genova.

LOG-IN-MED si pone, fra gli altri, l'obiettivo primario di mitigare, se non risolvere, alcune delle principali criticità del sistema dei trasporti italiano che possono essere individuate nei seguenti aspetti:

- un forte squilibrio verso la strada, ulteriormente rafforzato da una domanda di trasporto cresciuta a ritmi molto sostenuti a causa dell'aumento del reddito, delle abitudini e degli stili di vita dei cittadini, della dispersione territoriale delle residenze e degli insediamenti produttivi, dei processi di terziarizzazione e dei nuovi modi di organizzazione della produzione;
- una notevole disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese: mentre le regioni del nord si caratterizzano per la presenza di significativi fenomeni di congestione, il Mezzogiorno presenta bassi livelli di accessibilità, causati dall'insufficiente qualità dei servizi e delle infrastrutture di trasporto;
- un livello di congestione particolarmente elevato su alcune direttrici critiche e nei nodi attorno alle principali aree metropolitane della rete stradale e ferroviaria;
- la crescita del traffico e la prevalenza della modalità stradale sono all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità.

Lo sviluppo di un sistema logistico nazionale, basato su rigorosi ed efficaci criteri di intermodalità, quale punto di mediazione dei bisogni insoddisfatti fra il sistema della produzione e quello del consumo, se fortemente innovativo, potrà essere capace di:

- ridurre in maniera significativa il costo generalizzato del trasporto, che in Italia è significativamente più elevato rispetto agli altri paesi europei;
- sfruttare le opportunità derivanti dallo sviluppo dei servizi logistici: basti pensare che "il fatturato generato da un container, nel caso in cui ci si limiti solo a movimentarlo e qualora invece il container venga sdoganato, stoccato, manipolato e distribuito, e qualora Mobilità e Intermodalità venga supportato adeguatamente da una rete infrastrutturale efficiente, passa da 300 Euro a 2.300 Euro, l'utile da 20 Euro passa a 200 Euro, il beneficio dello Stato da 110 Euro a 1.000 Euro e ogni mille unità movimentate invece di generare 5 unità lavorative ne generano 42". [3° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, Programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse, giugno 2005.]

La infrastrutturazione condivisa, sostenuta da un sistema di infomobilità a garanzia di una efficace mobilità, crea e rafforza un sistema paese anche attraverso l'espressione di volontà di dar vita ad una nuova formula di "governance" del tipo della "Agenzia della Logistica" che aggrega ed ottimizza strategie, risorse e capacità produttive avvalendosi di soluzioni fortemente innovative e facilmente replicabili perché assolutamente sostenibili.

Quanto allo stato d'avanzamento del progetto, è stata già sottoscritta la formalizzazione dell'aggregazione da parte di tutti gli Enti partecipanti, con la sola defezione del Comune di Ancona (per motivazioni politiche), mentre, di contro, si è registrata l'adesione forte e convinta della Provincia di Messina e del Comune di Jesi quale polo logistico in piena fase di sviluppo in raccordo con la direttrice Bologna-Piacenza.

Per la sottoscrizione della convenzione con il Dipartimento per gli affari Regionali (DAR) – Progetto Opportunità delle Regioni in Europa (PORE) si attende l'imminente ammissione a finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il cofinanziamento della regione Siciliana e quello diretto da parte della regione Umbria.

5.1.3.4 L'evoluzione di un'idea: "INTER-MED" e "la Piazza degli Scambi"

Il processo avviato ha fino a questo momento riscontrato importanti consensi e quindi, con il convinto sostegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non si arresta ma ... prosegue.

Quale logica conseguenza dei progetti S.I.S.T.E.M.A. Porti & Stazioni, del PUM e del Progetto Territorio, la Piattaforma Tirreno-Jonica, risolve le conflittualità interne in un processo di coesione territoriale rivelatore di inattese capacità competitive, ha acquisito la piena consapevo-

lezza del ruolo centrale che essa può svolgere oggi, come da sempre, nello scenario del Corridoio Meridiano, riproponendosi quale nodo centrale nella fitta rete di relazioni e di scambi della globalizzazione dei mercati.

Nel contesto delle soluzioni traggiate nel PUM e nel Progetto Territorio e già rese concrete nel progetto LOG-IN-MED, si rende utile verificare quali siano le strategie e le azioni più efficaci per la creazione di un sistema Mediterraneo nel quale l'Europa sia capace di aggregare interessi e comportamenti di quei paesi frontalieri che già nelle carte del MIT sono segnate come archi relazionali fra la Sicilia, la Libia, la Tunisia e l'Algeria per poi proseguire verso la Grecia, Cipro e l'Egitto ad Est e verso il Marocco e la Spagna ad Ovest.

Il nuovo progetto che potrebbe denominarsi INTER-MED proprio a significare il processo di internazionalizzazione della Piattaforma Tirreno-Adriatica nello scenario Mediterraneo, potrebbe prevedere il coinvolgimento di questi paesi frontalieri nelle attività intraprese dal Governo Italiano per la creazione di un'area efficacemente attrezzata ed infrastrutturata che, basandosi sui più innovativi criteri della logistica intermodale, riesca ad intercettare una parte considerevole dei flussi di merci che, provenendo dall'estremo oriente, transitano per il Mediterraneo senza fermarsi perché diretti verso più affermati porti dell'Europa del Nord.

La condivisione delle strategie del Governo Italiano e la partecipazione ai suoi progetti potrebbe condurre alla creazione di un sistema integrato nel Mediterraneo capace di risultare fortemente attrattivo nei confronti di paesi oggi emergenti (a cominciare dalla potente Cina) che potrebbero trovare sulle sponde del Mediterraneo centrale una "cerniera delle produzioni e dei commerci" cui affidare con maggiore convenienza i loro prodotti semilavorati perché, una volta "finiti", possano ricevere le tanto sospirate certificazioni di qualità necessarie a penetrare i mercati occidentali, potendo al contempo anche avere l'opportunità di conoscere ed acquisire prodotti (dai materiali per l'edilizia, all'Hi-Tech, al Made in Italy, all'agroalimentare, etc.) indispensabili alla loro crescita.

Si tratta in effetti di gettare le fondamenta di una enorme "Piazza degli scambi" che abbia nella Sicilia e nella Piattaforma Tirreno-Jonica da questa sottesa, il suo cuore pulsante, così come la storia ci racconta essere già avvenuto negli ultimi millenni.

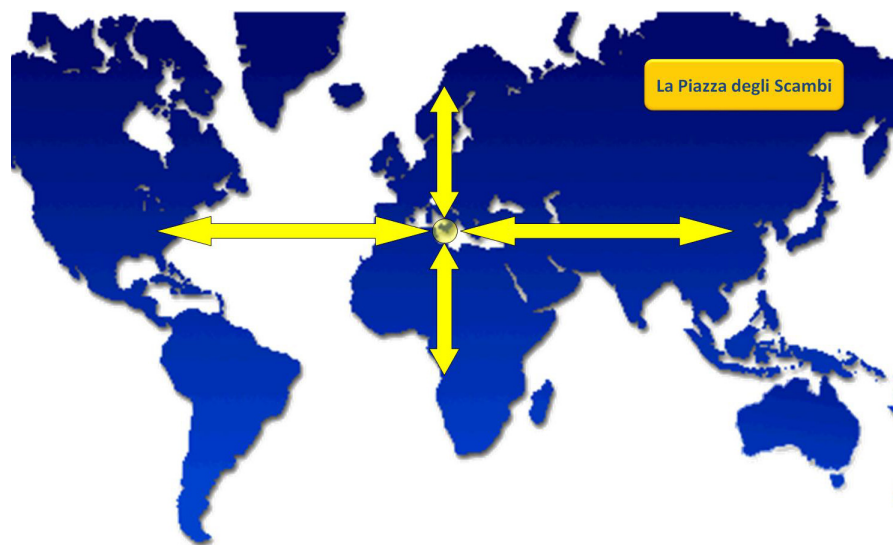


Figura 2: la Piazza degli scambi

In tal senso sono state avviate con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proficue trattative per l'erogazione di un nuovo finanziamento che dovrebbe consentire una ancor più proficua "Evoluzione di un'idea".

5.2 Audit territoriale

5.2.1 FS - Rete Ferroviaria Italiana

Le Ferrovie dello Stato si strutturano secondo un meccanismo di società partecipate; Rete Ferroviaria Italiana, RFI, è una di queste, forse la più nota o più rilevante, considerato che è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato che si occupa della gestione unica dell'infrastruttura relativamente a tutta la rete ferroviaria.

Costituita nel 2001 come Società dell'Infrastruttura del gruppo Ferrovie dello Stato, è il gestore unico delle infrastrutture; il Decreto Ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000, ha infatti attribuito a Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni, la concessione relativa alla ge-

stione di tutta la linea ferroviaria nazionale, intendendo così un'ampia gamma di tipologie di intervento, principale ma non esclusiva attività del gruppo, cui è attribuito il ruolo pubblico di Gestore unico dell'Infrastruttura.

Recentemente, è stato approvato il Contratto di Programma tra RFI e lo Stato italiano, demarcando così i relativi spazi di intervento e competenza. Anche RFI consta al suo interno di diverse società controllate dalla stessa RFI; società, queste, che hanno come principale obiettivo la realizzazione di snodi infrastrutturali specifici (e da cui prendono il nome). La società RFI risponde al Consiglio di Amministrazione, composto da Presidente, Amministratore delegato e tre consiglieri, e, trattandosi di una società costituita successivamente a privatizzazione, di un Collegio sindacale composto da un Presidente, due Sindaci effettivi e due Sindaci supplenti. La capacità di occupazione di RFI è amplissima e si estende su tutto il territorio italiano, contando circa 32.000 persone in forza alla sua struttura.

5.2.1.1 Compiti ed ambiti di intervento

Relativamente alla funzione di RFI, oltre il precipuo ruolo di responsabile delle linee e delle stazioni relativamente al loro funzionamento, si rileva l'attività di manutenzione degli impianti e il controllo della circolazione in sicurezza delle vetture con l'obbligo di una continua gestione di investimenti funzionali ad un uso sempre più all'avanguardia di materiali e tecnologie.

Secondo dati della stessa società, "attualmente le linee in esercizio si estendono per più di 16.300 km, dei quali oltre 11.500 elettrificati e oltre 7.000 a doppio binario, con circa 2.300 stazioni e fermate per il servizio clienti. In questo percorso RFI ha suddiviso in tre macro aree le linee ferroviarie, classificandole come linee fondamentali, complementari e di nodo. Con il marchio Bluvia, RFI assicura inoltre il collegamento marittimo fra la Calabria e la Sicilia".

RFI ha una competenza territoriale nazionale, per quanto agisca anche sul piano internazionale per introdurre nel sistema dei trasporti su strada ferrata europea, la società di gestione delle infrastrutture. RFI, essendo una società partecipata, ha quindi una serie di interlocutori cui riferirsi ed una serie di obblighi da rispettare e doveri da adempiere, trattandosi di una delle società che formano Ferrovie dello Stato, realtà organizzativa di origine statale e fornitrice di un servizio pubblico di trasporto.

5.2.1.2 Audit

L'attività di ricognizione condotta presso RFI si è esplicitata attraverso un primo contatto avuto con il Dirigente delegato ai rapporti con la Provincia per questo PTP, l'ing. Manfredi Todaro (cfr. Verbale del 19/5/2009) e attraverso una riunione avuta con il Direttore Compartmentale di RFI per la Sicilia, ing. Alfonso Belluccia (cfr. Verbale del 20/5/2009) nell'ambito della quale si è ricostruito il quadro delle politiche d'intervento dell'Ente nell'ambito dell'intera Sicilia orientale.

5.2.1.3 Risultati

L'attività e gli interventi programmati da RFI e che rivestono interesse ai fini del presente Quadro Conoscitivo del PTP fanno riferimento al "Contratto di Programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti" aggiornato al 2008. Il Documento è articolato in Sezioni o Tabelle, ciascuna delle quali fa riferimento ad un livello di definizione delle opere in essa contenute:

- Tabella A: Opere in corso;
- Tabella B: Opere prioritarie da avviare;
- Tabella C: Altre opere da realizzare;
- Tabella D: Opere previste a completamento del Piano.

Per quanto di interesse provinciale, sono presenti interventi alle Tabelle A, C e D. Ai fini della ricostruzione del presente Quadro Conoscitivo, sono state prese in considerazione esclusivamente le opere di cui alla Tabella A, che sono caratterizzate da una buona probabilità di realizzazione in tempi compatibili con gli orizzonti temporali di questo Piano. Purtroppo, ai fini della definizione del successivo Quadro Propositivo, si terrà conto dell'intera programmazione di questo come di tutti gli altri Enti considerati.

A livello urbano e suburbano, il macro-intervento più significativo è costituito dal cosiddetto "Nodo Catania" (accordo n° 1/02 del 15 apr-

le 2002), il quale prevede al suo interno numerosi interventi sintetizzabili nei seguenti punti:

- Studio e progettazione nuova fermata passeggeri Fontanarossa-Librino.
- Ristrutturazione e potenziamento dello Scalo Merci di Catania Bicocca.
- Rilocalizzazione impianti di manutenzione di Catania Centrale.
- Realizzazione fermate metropolitane nel Nodo di Catania: Cannizzaro, Ognina, Picanello, Europa, Acquicella, Bicocca.
- Interramento linea tra P.zza Europa e Piazza dei Martiri nel Nodo di Catania.
- Raddoppio tra Catania Centrale e Catania Ognina.
- Raddoppio linea nella tratta tra Bivio Zurria e Catania Acquicella con realizzazione della fermata di Duomo-Castello Ursino

Di questi, il raddoppio del binario tra Catania Centrale e Ognina e la costruzione delle stazioni di Ognina (spostata), Picanello ed Europa è in corso di realizzazione, con ultimazione prevedibile entro il 2010. Nessuna delle altre opere è presente nella programmazione dell'Ente in Tabella A.

Tra gli altri interventi, oltre alle progettazioni per il raddoppio della tratta Fiumefreddo – Giampileri sulla Catania – Messina (definitiva) e per il nuovo collegamento Catania – Palermo (preliminare), che dunque non costituiscono interventi infrastrutturali, si prevede la “velocizzazione” della tratta Catania – Siracusa, intervento approvato dal CIPE, ma che ancora pare non abbia la totale copertura finanziaria.

5.2.2 Ferrovia Circumetnea

Espressione del forte legame con il territorio e profondamente intrisa di storia, la Società ferroviaria denominata “Circumetnea”, rappresenta uno dei più significativi, particolari e caratteristici modi di interpretare il trasporto nella nostra isola. Presentandosi come ferrovia a scartamento ridotto, percorrendo poco più di 110 km, collega Catania a Riposto, permette l'attraversamento dell'area pedemontana etnea e la circumnavigazione dell'Etna.

Inaugurata nel 1895, è stata soggetta ad una serie di vicissitudini che ne hanno modificato, naturalmente, il tratto di percorrenza, le stazioni, i treni e la gestione. Oggi la Circumetnea ha una gestione commissariale governativa, e rappresenta l'unico esempio di ferrovia a scartamento ridotto ancora presente in Sicilia.

5.2.2.1 Compiti ed ambiti di intervento

In atto si cerca di realizzare punti di interscambio con la provincia di Messina, così da permettere una fruizione omogenea del territorio prospiciente sul versante ionico, raccordando i servizi forniti dalle Ferrovie dello Stato con quelli della Circumetnea; si ambisce inoltre sia a raggiungere un accordo di partenariato con la Regione siciliana che a ricomprendere il circuito Taormina-Etna tra le sue tappe.

Più “contemporanea”, invece, la gestione da parte della Ferrovia Circumetnea del primo tratto della metropolitana di Catania che segue infatti l'originario percorso cittadino della Circumetnea.

Attualmente la Circumetnea consta di 25 stazioni, 27 automotrici, 9 autoservizi, 16 Comuni serviti, 7 autolinee.

5.2.2.2 Audit

Nell'ambito delle attività di Piano, i ricercatori hanno avuto un incontro con il Dirigente tecnico della Ferrovia Circumetnea, ing. Salvatore Fiore, incentrato sulle attività in corso da parte dell'Ente e sui programmi di sviluppo (cfr. Verbale del 3/9/2009).

In particolare, il Dirigente tecnico ha consegnato copia cartacea ed informatica del “Programma degli investimenti” e sulla base di questo documento ha illustrato diffusamente gli interventi in atto ed in programma da parte di FCE. Lo stesso ha anche consegnato ulteriore documentazione riguardante la linea cosiddetta “Pedemontana” e quella denominata “Galatea-Plaja”, nonché il protocollo d'intesa sottoscritto da FCE, RFI e Comune di Catania, in data 13/05/2005 per la defini-

zione di un sistema integrato del trasporto pubblico locale a guida vincolata e sua integrazione modale con i restanti sistemi di trasporto.

5.2.2.3 Risultati

Come per quanto emerso dagli incontri con gli altri Enti, la programmazione di FCE ai diversi livelli è stata inserita nel dettaglio all'interno del Database del Quadro Conoscitivo a valenza Strutturale (DB_QCS).

In sintesi, il quadro attuale dell'offerta di trasporto di FCE è costituito dai seguenti elementi:

- Una linea ferroviaria di superficie intorno al Vulcano, dalla stazione di Riposto fino a Borgo (Catania), a scartamento ridotto (950 mm) per uno sviluppo complessivo di poco più di 110 km; la linea è caratterizzata da elevata tortuosità e ripidità, tali da comprometterne le attuali velocità di esercizio (la velocità commerciale si aggira intorno ai 35 km/h);
- Una linea ferroviaria metropolitana a scartamento ordinario all'interno della città di Catania dalla stazione Borgo fino alla Stazione RFI Catania Centrale a doppio binario in sotterranea e prosecuzione verso la stazione Porto in superficie a singolo binario, per un totale di poco meno di 4 km;
- Un servizio di autolinee extraurbano localizzato in gran parte lungo l'anello ferroviario (in alcuni casi si tratta di un vero e proprio servizio sostitutivo, come attualmente per la tratta Belpasso – Piano Tavola) o a chiusura dello stesso, oltre ad un servizio di trasporto urbano all'interno della città di Adrano;
- Servizi turistici sia di tipo ferroviario che automobilistico, soprattutto di collegamento montagna-mare;

Il programma dell'Ente è molto articolato ed esteso sia in ambito extraurbano che metropolitano. Si riportano nel seguito gli elementi programmatici ritenuti più significativi. Si noti che in questo paragrafo parliamo di tratta metropolitana laddove esiste o è prevista una linea a doppio binario, elettrificata, prevalentemente in sotterranea e ad esercizio propriamente metropolitano (frequenze elevate):

- Tratta metropolitana Borgo-Nesima: è in corso di costruzione, con ultimazione dei lavori prevista per la fine del 2010;
- Tratta metropolitana Galatea-Stesicoro: anch'essa in corso di costruzione;
- Tratta metropolitana Stesicoro-Aeroporto: la tratta è stata parzialmente finanziata dal CIPE fino alla stazione Vittorio Emanuele, per 90 MEuro; la restante parte manca di copertura finanziaria;
- Tratta metropolitana Nesima-Misterbianco Centro, il cui progetto è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che attualmente è in attesa di finanziamento;
- Tratta ferroviaria Misterbianco Centro-Paternò, che ancora non possiede un livello di definizione progettuale tale da essere considerata “cantierabile”;
- Deposito Officina di Paternò, da destinare alle esigenze gestionali e manutentive del materiale rotabile e del parco veicolare su gomma: per un primo stralcio del primo lotto funzionale stanno per partire le procedure di gara;
- Tratta ferroviaria Paternò-Adrano, intervento distinto in due fasi: la prima, che interessa i territori di Paternò, S. Maria di Licodia e Adrano è in corso di esecuzione, con ultimazione dei lavori prevista per la fine del 2010; la seconda, relativa al territorio di Biancavilla, è in attesa di finanziamento;
- Tratte ferroviarie Adrano-Randazzo e Randazzo-Riposto: si prevede l'elettrificazione, l'adeguamento delle tratte allo scartamento ordinario e la ridefinizione delle stazioni di incrocio; entrambi gli interventi non possiedono un livello di definizione progettuale tale da essere considerate “cantierabili”;
- Tratta ferroviaria Alcantara-Randazzo: L'Ente ha inserito nel suo programma di investimenti questa tratta, già esercita dalle Ferrovie dello Stato e dismessa dal 1994, con l'intenzione di rimetterla in esercizio a servizio soprattutto di collegamenti turistici sull'asse Taormina-Etna; in questo senso, la FCE prevede

anche di sfruttare il previsto raddoppio della dorsale ferroviaria Messina-Catania nel tratto Alcantara-Letojanni e l'opportunità di acquisire l'attuale tratta a singolo binario per prolungare il servizio fino a Letojanni. Ad oggi si tratta comunque di idee progettuali che necessitano di una maggiore definizione;

- Linea metropolitana "Pedemontana": si tratta di una linea indipendente di quasi 20 km in galleria naturale con 17 stazioni che si estende da Piazza Verga a Catania fino a toccare, con un lungo tracciato a serpentina (necessario per ridurre le pendenze di livelletta), gli abitati di Gravina, S. A. Li Battiati e Trappeto di S. Giovanni La Punta. Il livello di definizione progettuale è buono, anche se ancora non "cantierabile", ma gli elevatissimi costi di costruzione (quasi un miliardo di Euro) ed i limiti funzionali rendono tale intervento scarsamente realizzabile;
- Tratta metropolitana Galatea-Plaja: si tratta di un'idea progettuale, il cui livello di definizione deve essere approfondito, per la realizzazione di una tratta metropolitana di collegamento con il Porto fino ai margini della Plaja, in corrispondenza dell'area di Faro Biscari;

5.2.3 ANAS

L'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade, è una Società a carattere esclusivamente pubblico che si occupa della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale. L'ANAS ha alle sue spalle una lunga storia, continuando ad essere, a tutt'oggi, la concessionaria della gestione della rete stradale (decreto legislativo n. 461/99 e s. m. con il D.P.C.M. del 21/09/2001). Allo stato attuale è una Società per Azioni il cui socio unico è il Ministero dell'Economia e la sua attività è monitorata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

5.2.3.1 Compiti ed ambiti di intervento

L'ANAS SpA, nell'espletamento delle sue funzioni si occupa di gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale di competenza nazionale, includendo così anche il necessario ammodernamento dei servizi, della segnaletica e dei sistemi di informazione agli utenti. Nel suo percorso di trasformazione l'ANAS ha: cambiato il proprio regime divenendo SpA solo nel 2003, ha dato vita a Società miste con alcune Regioni italiane, è divenuta azionista di maggioranza della Società Stretto di Messina, ha ampliato notevolmente i propri percorsi.

L'organigramma societario risulta abbastanza articolato, contando al suo interno di un Consiglio di Amministrazione con relativo Presidente e Consiglieri, di un Direttore Generale, di un Direttore Centrale, di un Collegio Sindacale e di un Magistrato della Corte dei Conti.

5.2.3.2 Audit

Ai fini della ricostruzione del quadro conoscitivo, è stato stabilito un contatto con la Sezione Compartmentale ANAS di Catania nella persona del Reggente tecnico, ing. Giovanni Iozza, e del suo segretario Geom. Marco Terrei.

Nel corso di diversi incontri (cfr. Verbali del 12/6/2009 e del 10/8/2009) sono stati individuati alcuni interventi di natura infrastrutturale in corso di realizzazione o in fase di programmazione, geograficamente localizzati sulla rete viaria della Provincia di Catania e delle zone limitrofe.

5.2.3.3 Risultati

Quanto alla rete viaria esistente, all'interno della Provincia di Catania l'ANAS gestisce direttamente quasi 40 km di autostrade e più di 450 km di strade statali (a fronte di circa 1.300 km di strade provinciali). Inoltre circa altri 40 km di autostrade (di fatto solo la A18 nel tratto Catania - Fiumefreddo) sono in atto gestite dal Consorzio Autostrade Siciliane.

I programmi dell'ANAS si concentrano sui seguenti elementi:

- Completamento dell'autostrada Catania - Siracusa, nel tratto Lentini ed Augusta, la cui ultimazione è prevista per il mese di Dicembre 2009 e che dunque rientra nello Stato di Fatto;
- Riqualificazione e messa in sicurezza della SS284 nel tratto Adrano - Bronte, i cui lavori sono in corso di aggiudicazione;
- Ammodernamento del collegamento viario Catania - Ragusa, costituito dalle SS 194 e 514, da attuare in project financing (la

copertura finanziaria della quota pubblica è già disponibile, proveniente in parte dai fondi FAS);

- Ammodernamento della SS 120 nel tratto Randazzo - Fiumefreddo, in fase di studio di fattibilità promosso dal Comune di Randazzo;
- Completamento della SS683 (Licodia Eubea - Libertinia): entro la fine del 2009 verranno consegnati i lavori del 1° Stralcio funzionale "Variante di Caltagirone"; i lavori relativi al 2° stralcio, suddivisi in due parti, sono in attesa di finanziamento;
- Adeguamento della SS 124 nel tratto di circa 10 km da Siracusa a Floridia;
- Completamento dello svincolo di S. Gregorio lungo la Tangenziale di Catania in corrispondenza della barriera di Catania della A18.

Si segnala, come ulteriore intervento, il completamento dello svincolo tra la Tangenziale di Catania e l'Asse dei servizi. Tale intervento attualmente non rientra nella programmazione dell'ANAS, ma è stato segnalato come necessario da enti come la SAC e la Società degli Interporti Siciliani.

5.2.4 Autorità Portuale

L'Autorità portuale di Catania è stata istituita dalla Legge 84/94 e possiede i normali compiti di indirizzo programmazione, promozione e controllo delle operazioni portuali. L'Ente è inoltre preposto alla manutenzione delle parti comuni portuali, alle attività dirette alla fornitura di servizi di interesse generale ed alla promozione dello scalo in Italia e all'estero.

L'Autorità portuale di Catania, come previsto dal Codice Internazionale per la sicurezza dei porti, ha redatto ed approvato il Port Facility Security Plan, entrato in vigore il primo luglio 2004. Il Piano, oltre alle procedure con le quali ha individuato le misure di mitigazione dei rischi in caso di aggressione terroristica nella fase di approdo delle navi al porto, prevede anche interventi alle infrastrutture.

5.2.4.1 Audit

Nell'ambito delle attività di Piano si è realizzato, nel mese di Settembre 2009, un incontro con il Dirigente responsabile dell'Area Tecnica dell'Autorità Portuale, dott. ing. Riccardo Lentini, grazie alla quale sono state individuate, oltre a quelle già previste nel Piano Regolatore Portuale, alcune iniziative in atto da parte dell'Ente (cfr. Verbale del 22/9/2009).

5.2.4.2 Risultati

Il Porto di Catania è classificato, ai sensi degli artt. 3 e 10 del T.U. 16/7/1884 n. 2518, nella seconda categoria prima classe dei porti marittimi nazionali. Secondo la stessa Autorità Portuale, le principali caratteristiche del porto fanno riferimento alla posizione geografica, all'elevato grado di accessibilità, alla vicinanza dell'aeroporto e alla possibilità di ampliamento.

Le attività che hanno sede presso il Porto afferiscono alle seguenti categorie:

- Commerciale: in questo comparto, negli ultimi anni, si sono registrati notevoli sviluppi del settore containers grazie alle attrezzature specializzate, uniche nella Sicilia orientale, ed ai collegamenti con i grandi "hub port" di transhipment di Gioia Tauro e Malta. Anche nel settore dei traghetti Roll-on e Roll-off si è avuto un incremento significativo; le maggiori linee di collegamento si hanno con gli scali di Napoli, Genova, Livorno, Ravenna e Venezia. Il traffico merci sfiora le 5.000 t annue, mentre quello containerizzato si attesta sui 18.000 TEU;
- Crocieristica: è quello che ha avuto negli ultimi anni il maggiore incremento di produttività, registrando un totale di 93.000 passeggeri nell'anno 2006. Molto resta ancora da fare in questo settore, che in parte è limitato dal carattere eminentemente commerciale dell'infrastruttura e soffre per la situazione critica del rapporto città-waterfront;
- Diporto: è un punto molto critico, per il quale valgono le considerazioni di cui al punto precedente e per la risoluzione del

quale esistono diverse alternative d'intervento, localizzate sia all'interno dell'infrastruttura portuale esistente che all'esterno.

Dai colloqui avuti col responsabile dell'Area tecnica, sono emerse le seguenti iniziative in corso d'attuazione da parte dell'Autorità Portuale di Catania a carattere strategico:

- Realizzazione della darsena commerciale a servizio del traffico Ro-Ro e container del Porto, che consentirebbe un potenziamento delle infrastrutture dedicate alle operazioni di carico, scarico, movimentazione e stoccaggio di containers e semirimorchi, aumentando la disponibilità di accosti del porto di Catania del 30% e la superficie delle aree per movimentazione del 90%; L'intervento risulta ad oggi completamente finanziato e l'Appalto integrato per la realizzazione è in corso di definizione;
- Recupero e ristrutturazione dell'edificio denominato "vecchia dogana" per la realizzazione di un centro culturale, commerciale, ricreativo e servizi che possa costituire una struttura di raccordo fra la città ed il porto, anche al fine di avviare il processo di creazione del waterfront. L'intervento è in corso di realizzazione;
- Realizzazione del nuovo varco in corrispondenza dell'accesso al porto dall'Asse dei Servizi, compresa la sistemazione dei piazzali circostanti. L'intervento è orientato alla semplificazione, velocizzazione e miglioramento delle operazioni di controllo per accesso/uscita dal porto ed immissione nella rete viaria cittadina. È in corso la progettazione definitiva ed ancora non vi è alcuna copertura finanziaria.

5.2.5 SAC

Società di capitali che ha ottenuto la concessione per la gestione totale dell'aeroporto di Catania, la SAC SpA ha seguito un articolato iter, rispettando le previsioni indicate dal legislatore per cui, successivamente alla costituzione di una Società di capitali (risultante dalla fusione, avvenuta nel 2007, delle società SAC SpA e ASAC SpA), ha provveduto in data 13/1/1999 alla presentazione di un'istanza al Ministero dei Trasporti volta ad ottenere l'affidamento in concessione dell'attività di gestione del trasporto aereo nel comprensorio catanese, per la durata di quarant'anni.

Avendo, lo scalo di Catania, precedentemente ottenuto dall'Enac le necessarie autorizzazioni alla costruzione e esercizio dell'aeroporto, essendo stata la suindicata Società e il predetto scalo sottoposti a tutti i controlli del caso (che hanno peraltro portato all'acquisizione di terreni di proprietà del Comune di Catania da adibire a parcheggio, fornendo all'Amministrazione come corrispettivo quote della Sac), in data 13 settembre 2007 il Ministero dei Trasporti ha approvato l'affidamento della concessione. La SAC consta al suo interno di 6 Enti soci (Provincia Regionale di Catania, di Siracusa, Camera di commercio di Catania, Siracusa, Ragusa, Asi di Catania). L'organizzazione societaria si articola secondo l'ordinario schema di una SpA: Presidente, Vicepresidente, Consigliere delegato e tre Direttori generali settorializzati.

5.2.5.1 Compiti ed ambiti di intervento

La Sac SPA nella qualità di gestore totale dell'aeroporto di Catania-Fontanarossa, si occupa di sovrintendere a tutte le attività che si svolgono all'interno dell'ambito aeroportuale e che ad esso afferiscono. Più organicamente si può affermare che la Sac Spa si occupa di:

- in relazione agli operatori privati che effettuano scali al suo interno, controllarne e coordinarne l'attività in merito ai servizi forniti nel suo scalo o nel suo ambito, e di assegnare ai diversi operatori, in accordo con Enac e Enav, le aree di sosta per gli aeromobili;
- in relazione agli utenti, di garantire loro servizi efficienti che rendano possibili i "diversi utilizzi della struttura aeroporto", intendendo così sia l'assistenza per terra, che la predisposizione o individuazione eventualmente anche di soggetti terzi che possano adeguatamente svolgere tale compito;
- in relazione alla struttura vera e propria, ottimizzare le risorse adeguandosi alle innovazioni e alle diversificate esigenze dei molteplici operatori che vi confluiscono; e di mantenere e in-

crementare eventuali esigenze o possibilità di ampliamento dell'infrastruttura;

- coordinare e controllare tutte le attività svolte all'interno della sua competenza;
- redigere la Carta dei Servizi.

Ampi gli interventi infrastrutturali operati nell'ambito dell'aeroporto: realizzazione di nuova zona check-in, evidente ammodernamento e riqualificazione della zona parcheggi e del sistema di viabilità; ultimazione delle zone di Runway and Safety in due testate aeroportuali.

Nel 2004 la Società ha ottenuto dall'Enac la certificazione aeroportuale, risultando perfettamente idonea in tutte le sue componenti (aziendali, infrastrutturali, di controllo ecc) a fornire un servizio di operazioni aeree di traffico commerciale adeguato e sicuro.

5.2.5.2 Audit

Al fine di stabilire un collegamento con l'Ente si è svolto un'incontro tra i ricercatori del Piano ed il Presidente della SAC, dott. ing. Gaetano Mancini (cfr. Verbale del 7/5/2009).

Durante l'incontro è emerso soprattutto uno dei temi chiave dello sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e del redigendo Piano, ossia quello che integra da una parte il sistema di accesso rapido di massa all'aeroporto e dall'altra le possibilità di allungamento della pista aeroportuale per consentire le manovre di aeromobili "wide-body" a pieno carico.

5.2.5.3 Risultati

Relativamente al tema chiave citato, si segnala soprattutto la forte esigenza e volontà della Società di gestione dello scalo a procedere al suo potenziamento e all'incremento dell'accessibilità. Definite le soluzioni progettuali di massima per la risoluzione del nodo "Fontanarossa", occorre pronunciarsi sulla fattibilità tecnica delle stesse e procedere con un approfondimento di quelle che risulteranno più conveniente per entrambi gli scopi.

In linea di massima, in merito alla possibilità di potenziamento dell'airside aeroportuale ed in particolare per la questione del citato prolungamento della pista attuale, vengono esaminate fondamentalmente tre possibilità, tutte pensate in congiunzione con la realizzazione di una nuova pista in grado di incrementare la capacità aeroportuale (in termini di numero di movimenti all'ora):

- Prolungamento della pista verso Est sul mare;
- Prolungamento della pista verso Ovest in soprappasso alla linea ferroviaria;
- Prolungamento della pista verso Ovest con interrimento della linea ferroviaria: al momento dell'incontro con i vertici SAC, questa sembrava l'alternativa "preferita" ed è l'unica che fa riferimento ad una scheda di intervento consegnata dall'ente; analisi del tutto preliminari sembrano però confermare le notevoli difficoltà tecnico-finanziarie legate all'abbassamento del piano del ferro, soprattutto per via dell'estrema prossimità dello scalo di Bicocca (per il quale è prevista tra l'altro un'opera di riqualificazione ed estensione che rende la soluzione ancor meno fattibile);

5.2.6 Società Interporti Siciliani

5.2.6.1 Descrizione generale

La SIS ha come precipua funzione la realizzazione dei due Interporti siciliani di Catania e Termini Imerese. Ha una struttura azionaria a carattere totalmente pubblico (dal 2007) nel senso che risultano investitori, ovviamente con partecipazioni diversificate, solamente Enti pubblici che risultano appartenere prevalentemente all'area catanese, palermitana e siracusana. Consta al suo interno di un Consiglio di Amministrazione, con relativi Presidente e Consiglieri, e di un Collegio sindacale, anch'esso gerarchicamente articolato.

5.2.6.2 Compiti ed ambiti di intervento

L'esigenza di realizzazione degli Interporti di Catania e Termini Imerese, è stata individuata nella Legge Quadro n. 240/90, e la Società Inter-

porti Siciliani si propone, per l'appunto, quale soggetto attuatore di questi importati snodi infrastrutturali. L'interporto, per la sua natura intrinseca, si propone quale centro di convergenza del trasporto ferrato e del trasporto su gomma, funzionalmente allo smistamento di merci, con aree che permettano sia il "transito", ma anche lo stoccaggio eventuale delle stesse; ciò comporta una ampia complessità nella composizione e successiva gestione di realtà del genere, per cui la SIS porta avanti una continua elaborazione di approfondimenti di settore, realizzati nel tempo con diversi degli Enti che la partecipano.

Pertanto, la specificazione delle competenze e delle attività della SIS, non riguarda esclusivamente la realizzazione delle opere di interporto, ma anche e soprattutto la gestione degli stessi.

Appare opportuno evidenziare che ulteriori competenze della Società risultano essere quelle funzionali alla promozione di iniziative relative trasporto merci e a tutte le possibili varianti volte all'ottimizzazione delle risorse del territorio in cui insistono. Non risulta insolito che la Società Interporti Siciliani sia azionista del gruppo Uirnet SpA e, dal 2007, di Network Terminali Siciliani (50% RFI e 50% SIS).

5.2.6.3 Audit

Il contatto con l'Ente è stato stabilito tramite il Responsabile direzione, gestione e supporto alle commesse, ing. Vincenzo Assumma (cfr. Verbale del 9/9/2009).

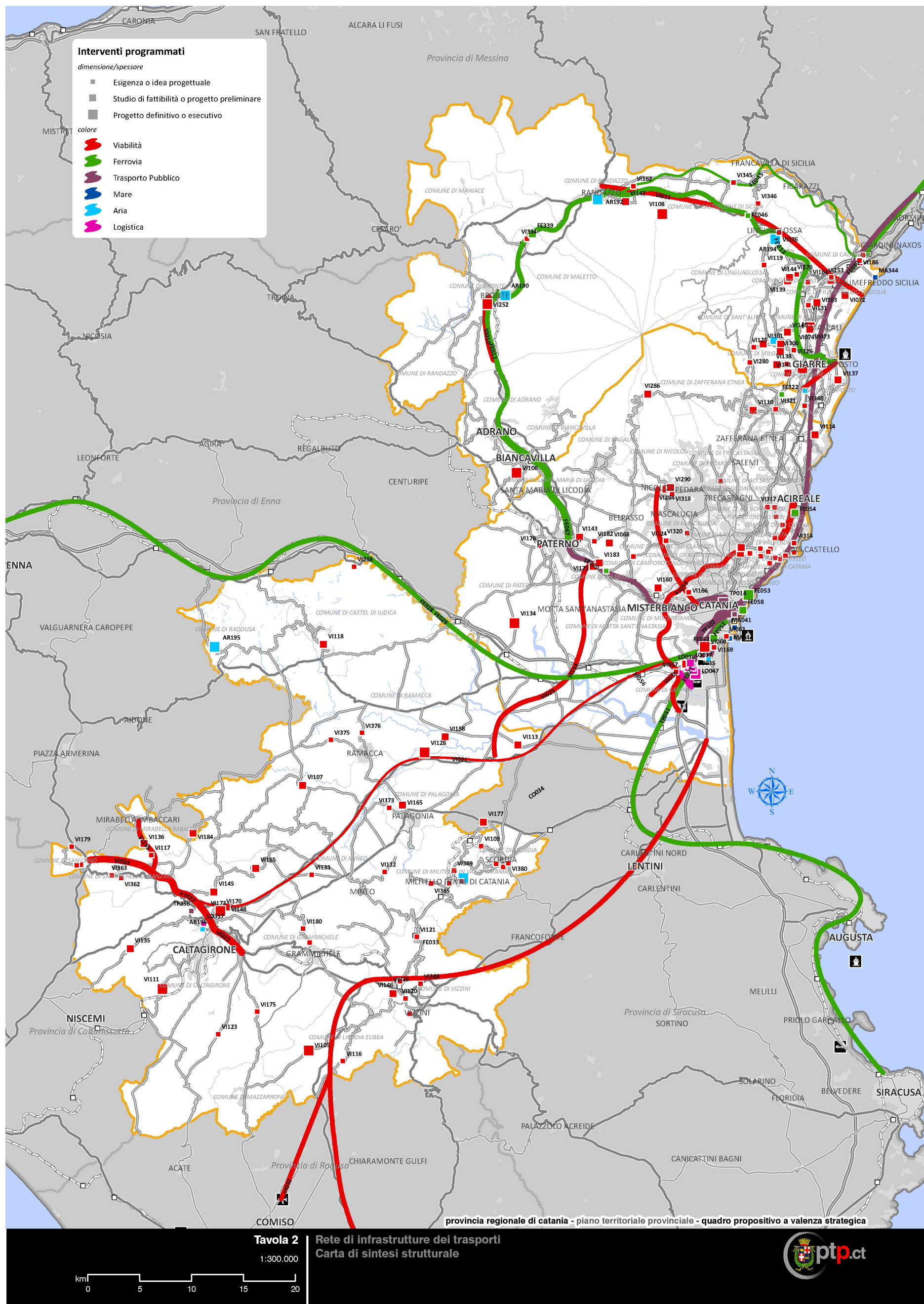
Dall'incontro, oltre agli interventi in corso da parte dell'Ente, sono emerse anche alcune idee ed esigenze sviluppate dai vertici della SIS utili ai fini della definizione del quadro propositivo del PTP, e comunque già trasferite alla Provincia in occasione di numerosi precedenti incontri nell'ambito di altri progetti.

5.2.6.4 Risultati

Questi i principali interventi, alcuni dei quali sono in corso di realizzazione, mentre altri in fase di programmazione e acquisizione delle risorse finanziarie, indicati dalla Società Interporti Siciliani:

- Collegamento stradale per l'accesso al Polo Logistico dell'Interporto di Catania dalla rete stradale primaria. Il collegamento verrà assicurato da una strada di accesso, di lunghezza complessiva pari a circa 1,7 km, connessa alla strada provinciale N. 70/I denominata "Asse dei servizi". L'intervento è in fase di progettazione definitiva e possiede la copertura finanziaria necessaria;
- Riqualficazione del binario ferroviario dell'ASI di Catania per il collegamento del Polo Logistico con il Polo Intermodale (in corso di realizzazione) dell'Interporto e la linea RFI. Si tratta di un intervento parzialmente finanziato dal Ministero dei Trasporti e in fase di progetto preliminare;
- Collegamento multimodale (stradale e ferroviario) tra Interporto di Catania, Mercati Agro-Alimentari Sicilia e Centro Commerciale all'Ingrosso. L'intervento prevede la realizzazione di una via che, partendo dal polo Intermodale dell'Interporto, mediante la realizzazione di un sottopassaggio al di sotto della Tangenziale, giunga sino al MAAS ed al CCI, procedendo rasente l'asse dei servizi lungo il lato sud per un totale di circa 3 km. Si tratta di un'idea in corso di definizione progettuale;
- Snodo tra Porto, sistema urbano Catania e Asse dei Servizi, che consiste in un collegamento stradale in grado di garantire collegamenti rapidi tra il Porto, l'Aeroporto e l'Interporto di Catania, nonché i Mercati Agro-Alimentari Sicilia e il Centro Commerciale all'Ingrosso, mediante l'Asse dei Servizi, svincolando dalla viabilità urbana in ingresso ed uscita dalla città di Catania. Si tratta di un intervento segnalato dall'Ente per essere attuato da Comune, Provincia o Autorità Portuale.

5.3 Il quadro conoscitivo con valenza strutturale: Mobilità



6. VALUTAZIONE DELLE PRIORITÀ

Nella formazione del QPS si è scelto di organizzare le informazioni contenute nel QCS all'interno di un processo iterativo di valutazione e governo delle politiche del piano nella prospettiva dello sviluppo sostenibile e nella convinzione di privilegiare innanzitutto gli elementi qualitativi riconosciuti sul territorio. La concretezza di essere dinnanzi ad un sistema di sviluppo basato su risorse economiche non illimitate non consente di concepire impatti prodotti da logiche dei "grandi numeri", ma indirizza inevitabilmente a discriminare tra le diverse opportunità. Ciò riguarda principalmente questioni quali le caratteristiche di nuove infrastrutture, la disponibilità di nuove aree di insediamento delle attività economiche, l'estensione lineare e/o capillare di insediamenti, la realizzazione di strutture e attrezzature per il tempo libero, lo sfruttamento di risorse naturali.

La complessità del sistema degli interventi presenti sul territorio ha indotto ad adottare uno strumento di valutazione di tipo multicriteriale, basato sull'individuazione di un sistema di obiettivi e criteri organizzati gerarchicamente e di relative distribuzioni di priorità.

6.1 Strumento di supporto alle decisioni

Nella scelta della metodologia per la verifica delle priorità di azione si è cercata una procedura che garantisse i seguenti principi:

- valutare in maniera quanto più possibile oggettiva gli indicatori che concorrono, opportunamente pesati, alla formulazione del giudizio sul singolo intervento progettuale;
- individuare i pesi, reciproci ed assoluti, dei criteri di valutazione proposti attraverso un procedimento che, pur restando aperto ad una calibrazione più specificatamente politica, garantisca in ogni caso la coerenza complessiva del giudizio espresso.

In pratica si è ritenuto opportuno esprimersi direttamente sulla quantificazione di opportuni indicatori, significativi per la valutazione dei vari aspetti connessi alla valutazione tecnica di un intervento, lasciando invece al decisore politico la "pesatura" di questi aspetti che insieme concorrono alla formulazione del giudizio complessivo.

Dunque, più che confrontare tra loro diversi scenari d'intervento alternativi al fine di effettuare una scelta tra essi, la metodologia ricercata rappresenta uno *strumento di supporto alle decisioni* per la definizione di una graduatoria di priorità degli interventi proposti nell'unico scenario di progetto.

È evidente come i risultati di questa prima applicazione della metodologia siano fortemente condizionati dal peso arbitrariamente attribuito ai singoli criteri di valutazione e che dunque vadano interpretati come esempio necessario all'Amministrazione per esprimersi sulla condivisione delle procedure proposte.

6.1.1 Metodologia di analisi AHP

L'analisi multicriteriale (AMC) fornisce un approccio sistematico per scomporre un problema complesso in parti elementari al fine di comprenderlo ed arrivare alla decisione. Un'AMC cerca di analizzare un determinato numero di scelte, o alternative, alla luce del conflitto di priorità che nasce a causa delle risorse limitate e che rende necessaria la ricerca di compromessi in funzione dell'importanza assegnata ad ogni obiettivo. Strutturando un problema con l'approccio multicriteriale, le alternative possono essere "classificate" in funzione di preferenze stabilite a priori, o a posteriori al fine di raggiungere i prestabiliti obiettivi. Al cuore dell'analisi vi è una matrice a due, o più dimensioni, dove una dimensione esprime le varie alternative e l'altra dimensione i criteri per i quali le alternative possono essere valutate.

In presenza di budget limitati o distribuiti temporalmente, la lista delle alternative permette di comprendere le priorità di investimento nella realizzazione delle opere (nel caso in esame ogni opera rappresenta un'alternativa). L'applicazione di un successivo processo di ottimizzazione potrebbe modificare tale lista così da massimizzare il rapporto beneficio/costo associato ad ogni alternativa.

Le varie metodologie di analisi multicriteriale presenti in letteratura, differiscono nel modo in cui le preferenze per i vari criteri sono specificate e nel modo in cui le alternative vengono classificate. Inoltre, differenti metodologie presentano i loro risultati in modi differenti, per esem-

pio come lista ordinata di alternative, come lista ordinata di gruppi di alternative, o semplicemente come opzione di preferenza.

In considerazione delle caratteristiche del problema, la scelta della metodologia più opportuna per il supporto alle decisioni sulla fattibilità tecnica delle opere previste dallo studio è stata indirizzata sui metodi che presentano una articolazione a priori delle preferenze e che utilizzano variabili discrete di decisione, il più diffuso dei quali può ritenersi l'Analytical Hierarchy Process (AHP).

L'Analytic Hierarchy Process (AHP) è stato proposto e sviluppato da Thomas Lorie Saaty negli anni '70. I principi fondamentali intorno ai quali ruota l'AHP sono essenzialmente tre:

1. Particolazione gerarchica degli elementi in gioco nel problema decisionale;
2. l'identificazione delle priorità;
3. la verifica della coerenza logica delle priorità.

Il procedimento si articola in più fasi. La prima consiste nel definire il problema, collocarlo in un contesto e considerarne gli attori ed i loro obiettivi. Una volta identificati i criteri che influenzano il problema, questo viene articolato secondo una struttura gerarchica a più livelli:

- 1° livello: obiettivo generale della sostenibilità;
- 2° livello: criteri (specificano i contenuti e significati della sostenibilità);
- 3° livello: sottocriteri;
- 4° livello: alternative.

Oltre all'obiettivo principale, ai criteri, sottocriteri ed alternative, a volte, è importante considerare all'interno di una gerarchia altri elementi del processo decisionale. Questo metodo consente infatti di relazionare i livelli all'ambiente, agli attori, agli obiettivi degli attori, alle loro politiche e risultati, e di rendere esplicite le differenze di valutazione in funzione dei differenti sistemi di valori. Perciò è indispensabile che nella scelta del numero dei livelli e del numero di elementi si tenga conto sia delle caratteristiche del contesto fisico e decisionale, che della natura delle questioni oggetto di valutazione.

Attraverso la costruzione di gerarchie la mente umana non fa altro che riconoscere oggetti o concetti ed identificare le relazioni esistenti tra di essi. In tale ottica è possibile pensare di strutturare ogni problema decisionale sotto forma gerarchica. Una gerarchia è un particolare tipo di sistema, fondato sul principio che gli elementi, che sono stati identificati, possono essere raggruppati in insiemi disgiunti, con gli elementi di un gruppo che influenzano gli elementi di un solo gruppo, e che sono influenzati dagli elementi di un altro gruppo solitario.

Qualunque sia il numero dei livelli e degli elementi di una gerarchia i fattori riguardanti la decisione si organizzano secondo passaggi graduali, che vanno dal generale (i livelli più alti della gerarchia) al particolare (i livelli più bassi). Lo scopo della costruzione di una struttura gerarchica è quello di fare il possibile per giudicare l'importanza degli elementi di un dato livello rispetto ad alcuni o a tutti gli elementi del livello superiore.

Una volta strutturata la gerarchia si effettuano i controlli a coppie tra gli elementi (i criteri rispetto al loro impatto sull'obiettivo principale, i sottocriteri rispetto al criterio sovraordinato e le alternative rispetto ai sottocriteri) e si attiva il processo per la stima dei pesi relativi di ciascun criterio attraverso il metodo dell'autovalore. Quindi si procede alla verifica della coerenza delle valutazioni ad ogni livello.

In particolare per poter giudicare dell'importanza degli elementi di un dato livello della gerarchia rispetto ad un elemento del livello superiore viene utilizzato il confronto a coppie per mezzo della scala fondamentale, costituita da giudizi verbali che vanno da "uguale" ad "estremo". Più precisamente si hanno i seguenti giudizi di confronto:

- importanza uguale;
- importanza moderata;
- importanza forte;
- importanza molto forte;
- importanza estrema.

In corrispondenza di essi possono individuarsi dei giudizi secondo la scala (1, 3, 5, 7, 9) e valori intermedi tra questi giudizi (2, 4, 6, 8). È anche possibile pensare di introdurre numeri razionali, compresi nell'intervallo (1, 9), se è necessario, in seconda battuta, migliorare la coerenza dei risultati.

Allo scopo di effettuare un paragone tra una coppia di elementi di uno stesso livello gerarchico è dunque necessario chiedersi quale dei due possiede maggiori proprietà, cioè soddisfa meglio i criteri del livello superiore.

Più precisamente siano C_1, C_2, \dots, C_n , gli elementi di un dato livello della gerarchia i cui rispettivi pesi o intensità siano rispettivamente w_1, w_2, \dots, w_n . Nell'effettuare i confronti a coppie tra gli elementi C_i si costruisce la matrice quadrata A i cui elementi sono dati da:

$$a_{ij} = \frac{w_i}{w_j}$$

che esprimono la dominanza dell'elemento i rispetto all'elemento j , espressi nella scala fondamentale proposta da Saaty.

La matrice A dei confronti a coppie assume la forma:

$$[A] = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2n} \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ a_{n1} & a_{n2} & \dots & a_{nn} \end{bmatrix}$$

la quale, in virtù del modo con cui viene costruita, gode della proprietà di essere simmetrica e reciproca, ovvero:

$$a_{ij} = 1, a_{ji} = 1/a_{ij}, a_{ij} \neq 0$$

È possibile allora operare solo su metà matrice.

Per individuare l'ordine di priorità tra gli elementi di ciascuna matrice si determina l'autovettore principale della matrice e lo si rapporta all'unità, ottenendo il vettore delle priorità, ovvero il vettore che esprime per righe le priorità tra gli elementi oggetto dei confronti a coppie; successivamente si calcola il corrispondente autovalore principale per verificare la coerenza della matrice, ovvero la sua attendibilità.

Il terzo principio su cui si fonda il metodo dell'AHP è quello della coerenza logica. Essa mette a fuoco due aspetti. Il primo è che concetti ed oggetti simili sono raggruppabili in accordo alla loro omogeneità e relazioni. Il secondo aspetto della coerenza, mette in evidenza che le intensità delle relazioni tra concetti ed oggetti sono basati su un particolare criterio che giustappone gli uni agli altri in maniera logica. In riferimento a quest'ultimo aspetto si può affermare che la mente umana possiede la capacità di stabilire relazioni tra oggetti o concetti in maniera tale che esse siano coerenti (coerenza logica).

Quando si esprimono giudizi su confronti a coppie è inevitabile che si formino giudizi incoerenti, in quanto la mente umana non ha la capacità di tener conto simultaneamente di tutte le relazioni che intercorrono tra i termini del confronto. Si tratta di identificare qual è il grado di incoerenza che è possibile ritenere tollerabile.

In termini matematici la verifica di coerenza viene espressa attraverso il calcolo dell'autovalore principale λ_{max} , che vale proprio n se la matrice (di rango n) è coerente.

Allo scopo di ricavare l'autovalore principale λ_{max} si moltiplica il vettore delle priorità x per la matrice dei confronti A , ottenendo un nuovo vettore y di componenti y_i :

$$Ax = y$$

ovvero

$$\begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2n} \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ a_{n1} & a_{n2} & \dots & a_{nn} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \\ \cdot \\ \cdot \\ x_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} y_1 \\ y_2 \\ \cdot \\ \cdot \\ y_n \end{bmatrix}$$

dove:

$$y_1 = a_{11}x_1 + a_{12}x_2 + \dots + a_{1n}x_n$$

$$y_2 = a_{21}x_1 + a_{22}x_2 + \dots + a_{2n}x_n$$

.....

$$y_n = a_{n1}x_1 + a_{n2}x_2 + \dots + a_{nn}x_n$$

Dividendo le componenti del vettore **y** per le omologhe del vettore **x** si ottengono le componenti **z** di un nuovo vettore **z**:

$$\frac{y_1}{x_1} = z_1$$

$$\frac{y_2}{x_2} = z_2$$

.....

$$\frac{y_n}{x_n} = z_n$$

la cui somma divisa per il rango **n** della matrice **A** fornisce, con buona approssimazione, l'autovalore principale λ_{max} :

$$(z_1 + z_2 + \dots + z_n) / n = \lambda_{max}$$

Quanto più il valore λ_{max} si avvicina al numero **n** tanto più coerente è il risultato. Difatti si può dimostrare che quando una matrice di rango **n** è coerente il suo autovalore principale vale **n**, mentre se la matrice presenta un certo grado di incoerenza il suo autovalore principale è maggiore di **n** e la sua divergenza da **n** serve come misura dell'incoerenza.

La deviazione della coerenza viene indicata dall'indice di coerenza I.C.:

$$I.C. = (\lambda_{max} - n) / (n - 1)$$

Per una matrice random in una scala da 1 a 9 è stato calcolato sperimentalmente il cosiddetto indice random I.R. di cui si riportano in Tabella 9 i valori riferiti a matrici di rango da 1 a 9.

Tabella 9

dimensione matrice	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Indice Random	0	0	0,58	0,90	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45

Il rapporto tra l'indice di coerenza I.C. e l'indice random I.R. riferito all'ordine della matrice in esame fornisce il rapporto di coerenza R.C. della matrice. Per essere accettabile questo valore non deve superare il 10%:

$$R.C. = I.C. / I.R. \leq 0.10$$

In caso contrario è opportuno riformulare i confronti a coppie rielaborando una nuova matrice.

6.1.2 Implementazione del modello a più criteri

Le fasi seguite per l'applicazione del modello sopra descritto possono schematizzarsi nei punti seguenti:

1. definizione dei criteri
2. individuazione delle preferenze
3. definizione degli indicatori di misura
4. calcolo del giudizio complessivo dell'opera

Il primo passo è stato la definizione dei criteri rappresentativi da impiegare per effettuare l'analisi. Nello specifico sono stati individuati i seguenti strumenti di valutazione della fattibilità tecnica di un'opera:

1. **Coerenza con la programmazione/pianificazione:** al fine di valutare la corrispondenza dell'intervento con quanto previsto in termini di pianificazione territoriale e/o riportato nei differenti accordi quadro presenti sul territorio.
2. **Fattibilità tecnica:** al fine di individuare la credibilità nella definizione dell'intervento proposto in relazione alla documentazione tecnica ad esso connessa.
3. **Compatibilità vincolistica:** elemento indispensabile per evitare il conflitto di sussistenza tra l'opera proposta ed i vincoli caratterizzanti l'area su cui la stessa insisterà. Si fa riferimento ai livelli 1 e 2, assumendo che l'eventuale presenza di vincoli sovra-ordinati (livello 3) escluda già di per sé la possibilità di realizzare l'intervento a prescindere dalla valutazione complessiva dello stesso.

4. **Copertura finanziaria:** caratterizzante il criterio economico della prefattibilità al fine di individuare la presenza a bilancio di fondi per la realizzazione dell'opera, valutando positivamente la sua capacità di attrazione di capitale privato.
5. **Prestazioni:** così da includere nella prefattibilità il valore aggiunto che la realizzazione dell'opera apporterà al sistema economico-sociale-infrastrutturale in cui dovrà essere realizzata.

La definizione delle preferenze tra i criteri caratterizza il passo decisionale più importante nella valutazione del giudizio complessivo di fattibilità di un'opera, poiché incide sull'importanza relativa di ogni criterio, a prescindere dall'indicazione tecnica associata ad ogni progettazione. In tal senso la definizione delle preferenze non può essere astratta dalla valutazione politica associata ad ogni processo decisionale.

Sistema di supporto all'individuazione delle preferenze è il metodo AHP precedentemente illustrato che aiuta a definire la relativa importanza di ogni criterio.

In questo contesto, l'applicazione è stata effettuata definendo un'opportuna matrice delle gerarchie delle preferenze, sufficientemente consistente, che dovrà sicuramente essere verificata in un momento successivo di attuazione politica del modello proposto. In Tabella 10 si riporta la matrice delle gerarchie di preferenze utilizzata.

Tabella 10: Matrice delle gerarchie

	Coerenza con la programmazione/pianificazione	Fattibilità tecnica	Compatibilità con i vincoli	Copertura finanziaria	Prestazioni
Coerenza con la programmazione/pianificazione	1,00	0,20	3,00	0,33	0,20
Fattibilità tecnica	5,00	1,00	5,00	3,00	1,00
Compatibilità con i vincoli	0,33	0,20	1,00	0,20	0,33
Copertura finanziaria	3,00	0,33	5,00	1,00	0,33
Prestazioni	5,00	1,00	3,00	3,00	1,00

Tale matrice, calcolabile come media delle matrici definite da diversi tecnici con specializzazione nell'ambito ambientale, della pianificazione territoriale e della pianificazione dei trasporti, rappresenta una possibile soluzione alla definizione delle preferenze tra i criteri, che come già accennato potrebbe anche essere modificata in termini di soddisfazione delle scelte da parte del sistema decisionale politico, amministrativo ed economico.

Come precedentemente evidenziato, la definizione degli indicatori di misura, nonché dei valori da attribuire ad essi, deve rimanere un passaggio squisitamente tecnico, così da garantire l'oggettività del giudizio, rafforzando le scelte decisionali effettuate per la definizione delle preferenze tra i criteri.

Ad ogni criterio sono stati, quindi, associati alcuni indicatori di misura che si è ritenuto fondamentali per la valutazione di ogni opera.

La *coerenza con la programmazione/pianificazione* è stata stimata in funzione della corrispondenza delle scelte proposte con quanto riportato nelle pianificazioni territoriali nelle diverse scale di attuazione: nazionale, regionale, provinciale e comunale, nonché in relazione ad eventuali accordi quadro presenti sul territorio;

La *fattibilità tecnica* di un intervento è stata in tale contesto valutata in funzione del suo livello di definizione progettuale (esigenza/idea, studio di fattibilità, progetto preliminare, progetto esecutivo), dello stato di avanzamento dell'iter amministrativo (presenza di pareri, in gara, finanziamento richiesto) nonché sul suo livello di autosufficienza rispetto al resto dello scenario (per tenere conto di interventi le prestazioni dei quali siano dipendenti o meno dalla realizzazione di altri interventi).

La *compatibilità vincolistica* di ogni intervento è stata definita, valutando il livello di compatibilità ad eventuali vincoli archeologici, idrogeologici, paesaggistici/naturalistici.

Provincia Regionale di Catania PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE										
SCHEMA VALUTAZIONE										
codice										
settore di azione										
classe										
ente										
titolo										
Indicatori										
CRITERIO	INDICATORE	peso		valutazione					GIUDIZIO	GIUDIZIO COMPLESSIVO
		valore	%	Ottimo	Buono	Sufficiente	Scarso	Insufficiente		
1 Coerenza con la programmazione pianificazione	Nazionale (PON, PGTL, ecc.)	5	31,3%	■					0,25	0,40
	Regionale (POR, Piano Pasistico, PRT, ecc)	5	31,3%		■				0,00	
	Locale (Patti territoriali, PRG, PUM, ecc.)	3	18,8%		■				0,15	
	APQ	3	18,8%			■			0,00	
2 Fattibilità tecnica	Livello di definizione	5	41,7%	■					0,42	0,80
	Livello di autosufficienza	3	25,0%		■				0,25	
	Stato di avanzamento iter amministrativo	4	33,3%			■			0,13	
3 Compatibilità con i vincoli (LIV 1 e 2)	Archeologico	1	33,3%			■			0,00	0,00
	Idrogeologico	1	33,3%			■			0,00	
	Paesaggistico/Naturalistico	1	33,3%			■			0,00	
4 Copertura finanziaria	Entità	5	38,5%			■			0,00	0,00
	Consistenza / affidabilità	5	38,5%			■			0,00	
	Attrattività per il capitale privato	3	23,1%			■			0,00	
5 Prestazioni	Appartenenza ad una rete / integrazione	3	12,0%			■			0,00	0,13
	Impatto su mobilità / accessibilità	4	16,0%			■			0,00	
	Benefici sociali	5	20,0%			■			0,00	
	Valenza territoriale / Bacino di utenza	4	16,0%			■			0,10	
	Contributo allo sviluppo economico	4	16,0%			■			0,03	
	Livello di sostenibilità ambientale	5	20,0%			■			0,00	

Figura 3: Esempio di scheda di valutazione

La copertura finanziaria che caratterizza ogni intervento è stata valutata in termini dei finanziamenti già ottenuti per la sua realizzazione (esistenza e consistenza) ed in funzione della sua capacità di attrazione del capitale privato.

La prestazione di un intervento è stata valutata in termini di livello di integrazione con il sistema territoriale di progetto, in termini di miglioramento dell'efficienza del sistema dei trasporti e/o di ottimizzazione dei collegamenti con i centri urbani e i nodi infrastrutturali (impatto sulla mobilità e/o sull'accessibilità), in termini di verifica dei benefici sociali attesi, in termini di copertura territoriale e demografica (valenza territoriale e bacino di utenza), in termini di contributo allo sviluppo economico del territorio, in termini di livello di sostenibilità ambientale.

Gli indicatori che definiscono lo strumento di valutazione di ogni criterio sono stati, dapprima, tra loro pesati così da determinare l'incidenza percentuale che ognuno di essi esercita per il dato criterio. Nello specifico, per ogni criterio, è stato attribuito ad ogni indicatore un peso mediante l'assegnazione di un valore assoluto. Si è, quindi, proceduto ad una normalizzazione rispetto alla somma dei valori di tutti gli indicatori componenti il criterio. I pesi sono stati, quindi, riportati in percentuale.

A questo punto per ogni intervento viene effettuata una valutazione tecnica di tutti gli indicatori. La valutazione viene espressa mediante giudizi qualitativi, cui corrispondono valori quantitativi (ottimo=1; buono=0,8; sufficiente=0,6; scarso=0,4 insufficiente=0,2, nullo=0). Moltiplicando il peso dell'indicatore per la sua valutazione quantitativa si ottiene il suo valore "pesato". Per ogni intervento è così possibile calcolare il giudizio attribuito ad ogni criterio.

Moltiplicando il giudizio di ogni criterio per il peso assegnato ad ogni criterio all'interno della matrice delle gerarchie di preferenze (precedentemente definita) e sommando i risultati ottenuti per tutti i criteri, si ottiene il giudizio complessivo di priorità nella proposta dell'intervento. In Figura 3 si riporta lo schema tipo di una scheda di valutazione di priorità nella proposizione.

6.1.3 Applicazione della metodologia all'ambito territoriale di riferimento

La metodologia di valutazione illustrata è stata applicata, a puro titolo esemplificativo, su tutti gli interventi progettuali previsti all'interno dell'ambito territoriale di riferimento e connessi al sistema della mobilità, in modo da fornire un supporto analitico alla definizione del quadro propositivo. Lo scopo è quello di fornire uno strumento di supporto alla concertazione che sul QPS deve essere condotta per arrivare ad un piano delle azioni condiviso e tecnicamente sostenibile.

7. PIANO DELLA MOBILITÀ

L'art. 12 della legge regionale 9/86 assegna al P.T.P. la pianificazione di area vasta relativa alla rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie e la localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale.

Mentre la L.R. 9/86 è stata pedissequamente rispettata per le competenze in tema di viabilità, è stata invece fortemente disattesa per quelle riguardanti i trasporti. La Regione Sicilia non ha ancora recepito il Decreto legislativo 19 novembre 1997 n° 422: "Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale" che delinea un nuovo assetto del trasporto pubblico locale, definendo un radicale processo di riforma, in attuazione anche delle normative comunitarie, prevedendo una nuova fase di delega di funzioni per tutto il comparto, compresi i servizi di TPL ferroviario.

In particolare le Province dovranno esercitare le funzioni di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di loro interesse, in base a quanto definito dal Piano Provinciale di Bacino (PPB) appositamente predisposto.

La delega conferita, o ancora da conferire, alle Province in materia di pianificazione e monitoraggio del servizio di TPL, rende quindi necessaria la predisposizione di appositi strumenti programmatori e gestionali che consentano analisi e verifiche in tempi compatibili con la complessa evoluzione delle problematiche connesse al sistema del trasporto.

Si tratta quindi in effetti di transitare dal semplice concetto di **viabilità** a quello di **mobilità** provando a definire quello di rete sulla quale si svolgono relazioni fra uomini e cose.

Non è detto e forse non è vero che le nostre strade siano insufficienti. Quasi sicuramente è vero che non sono quelle che dovrebbero essere sotto il profilo del livello di servizio. Ma è quasi certamente vero che il più delle volte le utilizziamo in maniera assolutamente impropria.

La ormai cronica mancanza di una efficace offerta di trasporto pubblico collettivo ci ha, erroneamente, indotto a credere che avremmo dovuto sostenere la proprietà dell'auto (che a Catania raggiunge il primato nazionale) come se fosse un bene da proteggere piuttosto che un nemico da sconfiggere per rientrare nelle medie europee laddove ci si muove sempre con il mezzo più adatto allo spostamento.

Le stesse contraddizioni riguardano la logistica delle merci che subisce le condizioni infrastrutturali del territorio trasformando questa mancanza di una visione complessiva del progetto di mobilità di cose e persone in perdite di efficienza, aggravio di costi, minore appetibilità degli investimenti.

In coerenza con i principi ispiratori dell'intero PTP, nelle more del completamento dell'auspicato iter legislativo, la Provincia Regionale di Catania ha posto in essere una complessa ed articolata serie di attività di studio e di pianificazione allo scopo di acquisire e sistematizzare gli elementi necessari a sostenere adeguatamente una efficace politica della mobilità in un territorio che, incardinato su poli fortemente attrattivi e quindi generatori di intensi spostamenti sistematici, avverte fortemente l'esigenza della creazione di un "sistema" che, basato sui più avanzati criteri di intermodalità e capace di spostare una forte componente del trasporto privato su reti e vettori pubblici, riesca ad assicurare competitività in ambito regionale, nazionale, europeo e mediterraneo ad un'area ad alto potenziale economico e socio-culturale e che, da sempre, per sette province su nove, svolge la funzione di cerniera strategica nel sistema complessivo della mobilità siciliana.

Il Piano analizza il contesto della infrastrutturazioni, anche orientando e prefigurando la pianificazione urbanistica locale comunale e sovracomunale. Non si tratta di un atteggiamento dirigistico del PTP, ma dell'esercizio di un ruolo di coordinamento e indirizzo esercitato dalla Provincia con la necessaria e fondamentale condivisione dei Comuni.

Il Piano della mobilità vuole rappresentare il luogo dove le scelte relative alle infrastrutture e alla modalità di trasporto e mobilità siano verificate per la coerenza con le politiche territoriali e gli scenari di sviluppo e di tutela dell'ambiente e del paesaggio (a cominciare con la realizzazione dei nuovi collegamenti stradali).

In particolare, con riferimento alla logistica delle merci, sono da definire le prospettive della Provincia di Catania come fulcro di una piattaforma territoriale della Sicilia Orientale (province di Catania, Caltanissetta, Enna, Messina, Siracusa, Ragusa che sia snodo intercettante da un

lato il corridoio transeuropeo 1 (Berlino-Palermo) con il suo potenziale prolungamento al territorio africano, dall'altro i flussi che si spostano nell'area mediterranea in direzione est-ovest e che spingono le politiche di connettività dell'Unione Europea alla attivazione sempre più pressante di un corridoio meridiano (Suez- Gibilterra).

Con riferimento alla mobilità delle persone, l'opera meritoria alla quale il Piano spera di poter contribuire è quella di un riequilibrio modale nelle scelte effettuate dai catanesi per i loro trasferimenti a fronte di un riequilibrio dell'offerta di servizi ed infrastrutture offerte dal territorio. Tale azione, in ambito metropolitano per esempio, sarebbe una piccola rivoluzione in grado di portare il "metropolitano" catanese a possedere meno auto perché potrà disporre di un'alternativa valida scegliendo l'autobus o la "monorotaia" perché saranno più attrattivi, più veloci, più economici, più puntuali, più comodi, più ... rispetto alla sua "macchina". Rivoluzione alla quale però nessuno potrà sottrarsi a cominciare dai PRG dei comuni interessati, primo tra tutti quello del Comune di Catania, che dovranno prima scoprire i veri confini della città per poi comprenderne le relazioni che vi si svolgono, piegando la pianificazione territoriale ad una nuova visione di città dove ZTL e pedonalizzazioni scoraggeranno l'uso del mezzo privato incentivando l'uso di quello pubblico, dove la sosta costerà moltissimo in centro e nulla (o quasi nulla) ai parcheggi scambiatori che saranno finalmente posti laddove effettivamente servono.

In tal senso, diviene fondamentale l'individuazione sistematica delle azioni materiali e immateriali che devono essere messe in atto per costituire una rete infrastrutturale capace di "cucire" il territorio. Si tratta di situazioni particolarmente significative, anche per il loro "peso", nel contesto del territorio, la cui gestione può offrire importanti opportunità e, rispettivamente, la cui mancata gestione può farle smarrire.

In questa visione il Piano si è proposto di esplorare tutte le opzioni possibili per la riqualificazione e messa a sistema delle infrastrutture per

la mobilità presenti nel territorio della provincia catanese, verificando le relazioni ed i ruoli nell'ambito dei sistemi territoriali di cui l'area fa parte alle diverse scale.

Riqualificare deve avere un senso anche all'interno delle procedure interne all'Ente sia nell'arte del progettare (esaltando le elevatissime professionalità presenti nei settori dell'ingegneria e della geologia applicata) che in quella dell'eseguire (ponendo in essere nuovi, innovativi ed efficaci sistemi di controllo di qualità delle opere, a qualunque titolo, realizzate dall'Ente, al fine di assicurare il massimo rendimento nel tempo delle risorse impiegate mirando ad una sempre maggiore sicurezza). L'indirizzo è analogo a quanto già messo in evidenza dall'Ente nella formulazione del Piano di Sviluppo Socio Economico (PSSE), laddove si impegna a svolgere azioni forti ed efficaci nell'ambito delle problematiche sottese dal rischio idrogeologico cui anche questa Provincia è pericolosamente esposta.

7.1 Ricognizione

Coerentemente con i criteri esposti al capitolo 3 "dalla programmazione alla pianificazione", avviate le attività di aggiornamento del Piano Territoriale Provinciale, fin dall'audit interno, si è proceduto alla ricognizione dell'esistente, del programmato e delle idee di piano, operando per i quattro settori in cui, storicamente ormai, è stato suddiviso il campo delle attività provinciali, ovvero: Ambiente, Cultura, Economia e Mobilità.

Qui di seguito, con riferimento al settore della mobilità, vengono riassunti i prospetti riepilogativi di queste ricognizioni, perché segnano la base di partenza delle elaborazioni successivamente svolte e che hanno condotto fino alla formulazione del presente piano dei servizi territoriali, alla ricerca delle strategie e delle azioni unificanti e più efficaci per il superamento delle criticità emerse in fase di analisi di contesto.

Componente	Causa	Effetto	Obiettivo	Strategia	Azione	Fase
Connettività	Discontinuità	Isolamento	Integrazione	Coesione	Corridoi	Della Logistica
						Della Mobilità
						Interdistrettuali
						Radiali
Logistica	Insufficiente intermodalità	Offerta Modesta	Integrazione modale	Innovazione	Creazione della Piattaforma logistica	Favorire i rapporti sui corridoi tirrenico ed adriatico
						Integrazione fra poli della logistica e della produzione
						Promuovere il sistema territoriale sicilia del sud-est
						Promuovere l'utilizzo di sistemi ITS
Sistema della mobilità	Sistema pressoché inesistente	Insufficiente connettività	Creazione del sistema	Accessibilità	Mitigare la congestione	Garantire connettività fra i poli maggiormente attrattivi
						Intervenire sulle politiche della scuola
						Coesione
				Innovazione	Mitigare la congestione	Garantire la compatibilità fra domanda ed offerta
						Monitoraggio flussi veicolari ed emissioni inquinanti
						Promuovere attuazione di sistemi di "mobilità leggera"
						Promuovere le politiche del Mobility Management
TPL	Mancanza di sistema	Eccesso di trasporto privato	Incentivazione trasporto pubblico	Accessibilità	Penalizzare trasporto Privato	Costo della sosta differenziato radialmente
						Istituzione zone a Traffico Limitato
						Lotta alla sosta selvaggia
						Tariffazione Unica
	Prevalentemente Urbano	Offerta debole	Unità di rete metropolitana	Riequilibrio	Riassetto del TPL	Agenzia della Mobilità
						Integrazione Modale
						Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano
						Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano Catanese
Trasporto Pubblico Locale debole	Domanda insoddisfatta	Diversione da Privato a pubblico	Accessibilità	Sistema di TPL d'area vasta	Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano Catanese	

Componente	Causa	Effetto	Obiettivo	Strategia	Azione	Fase		
						Velocizzare collegamento Caltagirone-Catania		
				Innovazione	Riassetto del TPL	Attuare il Piano di Bacino del TPL provinciale		
						Disincentivare e penalizzare trasporto veicolare privato.		
						Favorire il TPL in avvicinamento a Catania		
						Incentivare e proteggere il trasporto pubblico		
						Trasformare il sistema da mono-modale a pluri-modale		
Trasporto aereo	Scarsa accessibilità all'aeroporto	Parcheggi inefficienti	Parcheggi adeguati	Accessibilità	Assicurare sistemi di sosta adeguati	Realizzazione parcheggi		
	Scarso sedime aeroportuale	Incertezza sullo sviluppo	Garanzia di continuità	Competitività	Interlocazione con ENAC e SAC	Analisi dell'evoluzione della domanda di trasporto aereo		
	Sistema aeroportuale in crescita	Ridotti collegamenti internazionali	Internazionalizzazione	Competitività	Promuovere accordi strategici	Sostenere l'opportunità di rotte africane.		
	Sistema in crescita	Incertezza dei ruoli	Sistema armonico Catania-Comiso	Coesione	Stipula accordi strategici	Infrastrutturazione collegamenti Comiso-Fontanarossa		
						Puntare sul trasporto Cargo d'intesa con Comiso		
					Sostegno al sistema aeroportuale di sud-est			
Trasporto marittimo	Sistema debole	Poco concorrenziale	Migliorare l'attrattività					
	Trasporto via mare debole	Poco concorrenziale	Migliorare l'attrattività					
Trasporto su ferro (Circum)	Circumetnea offerta debole	Modesta redditività	Integrazione	Accessibilità	Potenziamento Circumetnea	Chiusura dell'anello urbano e Asse dei Viali		
				Coesione	Potenziamento Circumetnea	Evitare duplicazioni con sistema RFI		
				Competitività	Potenziamento Circumetnea	Dismettere esercizio su gomma		
						Riqualificazione stazioni ai fini turistici		
						Riqualificazione vagoni a fini turistici		
						Verificare opportunità trasporto rifiuti da trasferenze.		
				Innovazione	Potenziamento Circumetnea	Chiusura anello extraurbano su binari RFI (Riposto-CT)		
						Creare attività commerciale e turistica		
						Da Ferrovia (lineare) in Ente Gestore TPL (anche reti)		
						Favorire acquisizione tratta RFI Giardini-Randazzo		
						Interconnessione con ASI Piano Tavola e Interporto		
		Provincializzazione						
Trasporto su ferro (RFI)	RFI poco efficace	Scarsa attrattività	Rivalutare trasporto su rotaia	Coesione	Potenziare l'offerta su ferro	Collegamento Interporto-Augusta		
						Collegamento Interporto-centro agroalimentare		
						Comiso-Vizzini e sistema Comiso-Fontanarossa		
						Integrazione RFI-Interporto		
						Verificare opportunità riattivazione Catania-Schettino		
						Innovazione	Potenziare l'offerta su ferro	Favorire il sistema RFI Giarre-Catania-Lentini
								Nodo Catania - Raddoppio Acquicella
								Rifunzionalizzazione binari in ambito portuale
								Sostenere la velocizzazione del servizio Catania-Palermo
								Stazione all'aeroporto di Fontanarossa
Trasporto su gomma	Sistema non integrato	Scarsa efficacia e minima economia	Creazione di un sistema Intermodale	Coesione	Potenziamento della logistica	Favorire accordi con Associazioni dei trasportatori		
								Integrazione modale e centralità dell'Interporto.
						Innovazione	Potenziamento della logistica	Adozione sistemi ITS e progetti regionali e nazionali
								Centri di Logistica diffusa a servizio dell'agricoltura.
								Decentramento servizi ripara-

Componente	Causa	Effetto	Obiettivo	Strategia	Azione	Fase
						zione e manutenzione.
						Favorire l'utilizzo delle autostrade del mare.
						Semplificazione procedure e transazioni di viaggio
						Sistemi innovativi distribuzione merci in ambito urbano
						Sostenere la realizzazione dell'autoporto
				Sicurezza	Potenziamento della logistica	Controlli e video sorveglianza nelle aree di sosta.
						Tracciabilità merci pericolose con sistemi ITS
Viabilità	Sistema obsoleto	Ridotta efficienza	Miglioramento dei collegamenti	Accessibilità	Riqualificare rete infrastrutturale	Collegamento mare-monti
						Ottimizzare interconnessioni fra i poli della produzione
						Svincolare il Calatino dalla tangenziale catanese
				Coesione	Riqualificare rete infrastrutturale	Completamento assi programmati
				Innovazione	Riqualificare rete infrastrutturale	Favorire la diffusione delle piste ciclabili
						Migliorare le infrastrutture viarie.
						Razionalizzare e semplificare le infrastrutture viarie
				Sicurezza	Riqualificare rete infrastrutturale	Assicurare la massima sicurezza
						Garantire funzionalità alle Life Lines

7.2 Inquadramento della rete infrastrutturale

Il ruolo nodale svolto dalla provincia etnea nel sistema dei trasporti è facilmente evidenziabile allorché si analizza la diretta connessione tra il territorio e la distribuzione spaziale degli spostamenti dall'interno di esso. In particolare, l'assetto infrastrutturale di gran parte della Sicilia Orientale si sviluppa in maniera radiale rispetto al territorio etneo secondo alcune specifiche direttrici principali di mobilità terrestre, che garantiscono l'interazione con le altre province siciliane, nonché il collegamento tra i tre differenti comparti territoriali in cui viene tradizionalmente ripartito l'intero territorio della Provincia Regionale di Catania (area metropolitana di Catania, area pedemontana – ionica, area del calatino).

Nello specifico, si individuano le seguenti direttrici principali di mobilità terrestre, per ognuna delle quali si è analizzato il sistema viario caratterizzante l'ambito sovra-provinciale e quello di interesse per la mobilità all'interno della provincia etnea:

- *direttrice ionica*: si sviluppa soprattutto lungo il litorale ionico ed è delimitata a nord e a sud, rispettivamente, dai territori provinciali di Messina e Siracusa. Interagisce con essa, trasversalmente, la mobilità pendolare dell'area metropolitana catanese (da e per la zona Etna-sud) e quella perietnea, attorno al vulcano Etna, da Catania a Riposto per Misterbianco, Paternò, Adrano, Bronte, Randazzo, Linguaglossa; oltre alla mobilità verso il capoluogo etneo è rilevante quella di collegamento col messinese e col siracusano;
- *direttrice est-ovest*: garantisce il collegamento con il centro e la parte occidentale dell'isola, caratterizzata dalla forte attrazione esercitata da Catania e da Palermo;
- *direttrice nord-est/sud-ovest*: garantisce il collegamento tra il capoluogo e l'area del calatino, che va dal mar Jonio alle province di Ragusa e Caltanissetta.

Le principali infrastrutture stradali sono disposte lungo le direttrici di cui sopra. In particolare, relativamente alla direttrice ionica si individuano essenzialmente i seguenti assi:

- l'autostrada A18 è l'itinerario costiero da Messina a Catania, prosegue sulla Tangenziale di Catania nonché, radialmente, sul viale Mediterraneo consentendo la penetrazione in città. La sua prosecuzione è rappresentata, lungo ed oltre la tangenziale, dall'autostrada Catania – Siracusa – Gela, in atto in esercizio fino a Rosolini. Il ruolo di questa infrastruttura è quello di

consentire spostamenti di media-lunga percorrenza lungo la fascia ionica garantendo un rapido collegamento tra i centri localizzati lungo la costa e il gateway di uscita/entrata rappresentato dallo Stretto di Messina;

- la Tangenziale aggira Catania lungo un arco a nord e ovest collegando l'autostrada A18 proveniente da Messina all'autostrada A19 direzione Palermo, nonché all'autostrada Catania - Siracusa. Si tratta di un asse di distribuzione per destinazioni interne ed esterne al perimetro del capoluogo etneo, consentendo la penetrazione verso il centro di Catania, il raggiungimento dei paesi etnei, di Misterbianco e della SS 121 per Paternò, della SS 417 per Caltagirone e Gela, e della zona industriale. Consente anche di proseguire sull'asse dei servizi verso i quartieri sud-ovest, l'aeroporto, la Plaia ed il porto;
- la SS 114 costeggia integralmente le città costiere, collegando Messina a Siracusa. A seguito dell'apertura della autostrada Catania-Siracusa, di fatto, ne viene utilizzata praticamente solo la porzione a nord di Catania, che si configura come un asse ad alto traffico, con una corsia a sezione variabile per senso di marcia. È utilizzata per spostamenti di breve-media percorrenza in quanto attraversa (o è adiacente a) molti centri abitati. I flussi raggiungono picchi anche considerevoli (circa 40.000 veicoli equivalenti/giorno) nel tratto Acireale-Catania, segno della rilevante polarizzazione del capoluogo;
- la SS 121 collega Catania a Misterbianco e Paternò, e risulta essere accessibile dalla circonvallazione o dalla tangenziale. È caratterizzata da elevati volumi di traffico provenienti sia dai comuni che si trovano nelle vicinanze del percorso sia da parte di quelli presenti sul versante occidentale del vulcano Etna;
- la SS 284 collega direttamente Paternò ad Adrano ed ha una rilevante funzione di penetrazione verso i comuni limitrofi;
- la SS 120 collega Randazzo al mare di Fiumefreddo di Sicilia passando per Linguaglossa e Piedimonte Etneo.

Le principali infrastrutture stradali disposte lungo la direttrice est-ovest hanno una prevalente funzione di collegamento tra le aree esterne e la provincia etnea. In tal senso, è fondamentale il ruolo dell'Autostrada A19 Catania – Palermo, caratterizzata da un andamento radiale rispetto al capoluogo etneo. Invece, risulta essere di gran lunga minore la mobilità lungo la SS 288 che collega comuni del catanese quali Castel di Judica e Raddusa e l'area ennese di Piazza Armerina.

Per quanto riguarda la direttrice nord-est / sud-ovest le infrastrutture principali sono:

- la SS 417 che collega, in direzione sudovest, l'area metropolitana di Catania con il bacino provinciale del Calatino, facente capo al comune di Caltagirone, e, verso la provincia nissena, con il territorio di Gela;
- le SS 194 e 514 che costituiscono l'unico collegamento diretto tra i capoluoghi di Catania e Ragusa;
- la SS 385 e soprattutto la SS 194 sono a servizio degli altri comuni (Vizzini, Licodia, Scordia) dell'area. È utile registrare la presenza di vari tronchi stradali statali che collegano detti comuni e la SS 514 (Ragusa – Catania) a Caltagirone (SS 124; SS 683) e la prosecuzione delle SS 194 e 124 in direzione Ragusa, Modica, Noto.
- la SS 192 rappresenta il collegamento Enna-Catania ma, sviluppandosi quasi parallelamente all'autostrada A19, è caratterizzata da bassi volumi di traffico. Tale asse svolge soprattutto una funzione di tipo locale consentendo l'accesso alle aree adiacenti in cui si svolgono in prevalenza attività di tipo agricolo.

Nell'ambito del territorio catanese, oltre a quanto già esposto in riferimento alle direttrici principali di mobilità, si evidenzia il ruolo di alcuni assi viari di accesso all'area urbana:

- L'A18 dir (ex viale Mediterraneo) rappresenta un asse di penetrazione urbana a due corsie per senso di marcia che consente inoltre la connessione del centro urbano con i paesi etnei;
- la circonvallazione della città di Catania è un'arteria urbana a doppia carreggiata con la funzione di distribuzione nonché di scavalco settentrionale della città. Collega il lungomare e SS 114 alla SS 121 ed alla tangenziale;
- il Lungomare della città di Catania è un'arteria litoranea urbana che riceve il traffico veicolare proveniente dalla SS114 sia in direzione Messina che Siracusa. Risulta essere tuttora in itinere la parziale modifica del tracciato;
- l'Asse attrezzato è finalmente in fase di completamento così da poter assumere una funzione di distribuzione urbana a ponente di Catania in relazione alla A19 e alla A18;
- l'Asse dei servizi è un elemento radiale di penetrazione che si estende dalla Tangenziale ovest al Faro Biscari e, infine, all'area portuale. Tale infrastruttura risulta utile per il raggiungimento dell'aeroporto ed è previsto che serva tramite opportuni raccordi sia l'interporto che il Centro agroalimentare;
- alcune strade provinciali, che con dimensione trasversale e tortuosità molto differenti tra loro, formano sul territorio un reticolo utile sia per il collegamento con i centri più grandi sia per immettersi nelle direttrici principali di mobilità.

Importante contributo all'armatura infrastrutturale dell'area in analisi dovrebbe essere attribuito alla rete ferroviaria, che tuttavia nel territorio siciliano presenta attualmente notevoli carenze nell'offerta del servizio.

In particolare, le tratte ferroviarie siciliane incluse nella rete SNIT attuale sono le seguenti: Messina-Catania-Siracusa; Messina-Palermo; Siracusa-Ragusa-Gela. Per le prime due tratte il PGTL ha previsto appositi interventi, che riguardano esclusivamente opere già avviate, sulla relazione Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria-Messina-Palermo in prosecuzione della dorsale Torino-Milano-Roma-Napoli e sulla diramazione Messina-Catania-Siracusa, associando ad essi un elevato livello di priorità, in quanto, secondo tale analisi, "in loro assenza il sistema di trasporto ferroviario non sarebbe in grado di soddisfare al 2010 gli incrementi di traffico tendenziale conducendo, per carenza di capacità, ad un ulteriore squilibrio della ripartizione modale a favore della strada".

Fanno parte della rete ferroviaria transeuropea TEN i collegamenti Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa-Agrigento; la tratta Messina-Palermo è pianificata come linea ad alta velocità (direttiva 96/48 EU). La Sicilia è esclusa dalla «Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci» (TERFN) la cui costituzione è prevista

dalla direttiva comunitaria 2001/12/CE; fa invece parte del progetto Trans-European Railway (TER) dell'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) che coinvolge 16 paesi dell'Europa centrale, orientale e sud-orientale (tra cui in UE Austria, Grecia e Italia), finalizzato allo sviluppo di una coerente infrastruttura di trasporto ferroviario e combinato. (Non è invece coinvolta dal progetto parallelo TEM, rete autostradale).

In tale contesto è sempre più evidente la necessità, avvertita e compresa anche dalla pianificazione di RFI, di modificare l'asse terminale del corridoio Berlino-Palermo (la tratta Messina-Palermo) utilizzando con priorità le risorse disponibili per il collegamento qualificato della tratta Messina-Catania-Palermo così da poter avvicinare l'asse di sviluppo rappresentato dal corridoio a gran parte dei poli attrattori/generatori dell'isola.

Le carenze della rete infrastrutturale ferroviaria si rilevano sia lungo le due dorsali tirrenica e ionica sia nelle linee di interesse regionale (ad esempio soltanto poco più 50% della rete siciliana è elettrificata, contro il 63% circa del dato nazionale). In particolare, le maggiori criticità dell'offerta attuale sono rappresentate dalla saturazione sulla direttrice Est siciliana nel tronco Catania-Messina e dalla saturazione sulla direttrice Est-Ovest nel tronco Cefalù-Fiumetorto.

In un confronto con la dotazione infrastrutturale nazionale è necessario distinguere tra rete a doppio ed a singolo binario per poter cogliere a pieno il ritardo infrastrutturale siciliano. Infatti, confrontando i dati relativi all'estensione delle rete complessiva su superficie e su popolazione, Sicilia e Italia centro-settentrionale presentano valori simili; confrontando però i soli dati relativi al doppio binario i valori divergono sensibilmente.

Le potenzialità della rete ferroviaria, in termini di estensione, vengono vanificate dalle inefficienze funzionali dell'infrastruttura, tra cui emerge particolarmente grave il problema della limitazione in altezza delle sagome, che incide pesantemente sulle possibilità del trasporto combinato. strada-ferrovia ed in generale sullo sviluppo della domanda merci.

La rete SNIT italiana è complessivamente caratterizzata da sagome ammissibili che consentono il trasporto di container e casse mobili tradizionali. Le principali direttrici europee sono attrezzate con sagome di classi ancora maggiori e la tendenza del mercato intermodale ferrovia-mare è quella di utilizzare container high cube. In Sicilia, le tratte SNIT Messina Palermo e Messina Catania Siracusa ammettono il traffico tradizionale, ma esistono parti di rete ancora non classificate (Siracusa-Ragusa-Gela) e quindi non percorribili in termini di sagoma merci.

Come nel caso dei principali assi stradali, anche in ambito ferroviario le più rilevanti infrastrutture sono disposte lungo le direttrici sopra specificate. In particolare, in corrispondenza della direttrice ionica, è presente la ferrovia Messina-Siracusa. Tale infrastruttura è interamente elettrificata presentando lunghi tratti a doppio binario, ad eccezione dei segmenti Giampilieri-Fiumefreddo, Catania Ognina-Catania C.le (questo in corso di costruzione), Catania Zurrià-Catania Acquicella, Catania Bicocca-Targia (quasi l'intero collegamento con Siracusa). La tratta ferroviaria in questione fa parte delle linee "commerciali" di valenza nazionale della RFI ed è utilizzata sia per il trasporto di merci (lo scalo di Bicocca è tra i più importanti per i trasferimenti "a treno completo"), che per il trasporto passeggeri di lunga percorrenza (per il resto d'Italia) e, in minima parte, per collegamenti in ambito locale-regionale. Tale linea prosegue da Siracusa fino a Gela, presentando caratteristiche (linea non elettrificata ed a singolo binario) poco associabili ad un servizio ferroviario efficiente.

A conferma di un ruolo del trasporto su ferro secondario rispetto a quello su gomma, la frequentazione giornaliera media (passeggeri saliti e discesi) della stazione di Catania centrale è pari a circa solo 4.000 unità; i treni instradati giornalmente nella tratta Catania-Messina sono circa 20 di lunga percorrenza, 30 regionali-locali, 30 merci ben al di sotto delle potenzialità della tratta; gli spostamenti per motivi di lavoro verso il capoluogo e con origine all'esterno dell'area comunale di Catania avvengono nell'86% dei casi con auto privata e solo nel 2% dei casi col treno (Rif.: Schema di massima del Piano territoriale provinciale della prov. di Catania).

Per quanto riguarda la direttrice est-ovest, con riferimento alle infrastrutture ferroviarie, si evidenzia la presenza di un semplice binario

elettrificato che da Catania – Bicocca si dirige verso Caltanissetta Xirbi, sul quale si muovono sia treni locali che treni di collegamento nazionale. Ad oggi l'importanza di tale linea ferroviaria in termini di passeggeri trasportati è minimale, infatti il numero totale dei passeggeri (saliti e discesi) alla stazione di Catania Centrale è pari a circa 260 unità al giorno su convogli provenienti da Palermo e pari ad altrettanto su convogli provenienti da Agrigento.

Infine, con riferimento alla direttrice nord-est / sud-ovest si sviluppa la tratta ferroviaria Catania – Gela. Più in dettaglio: provenendo da Catania, superato il bivio della stazione di Lentini - diramazione si procede inoltrandosi nel territorio dell'area del calatino con un percorso assai tortuoso, con stazioni quasi sempre ben lontane dai centri abitati, sino a giungere a Caltagirone ed infine Gela. L'intera tratta ferroviaria non è elettrificata e, inoltre, l'utenza risulta essere abbastanza limitata (arrivano a Catania Centrale, dopo aver percorso segmenti di questa linea, circa 450 passeggeri/giorno) e distribuita non uniformemente: maggiore, per il traffico di studenti e pendolari, tra Scordia e Catania e tra Caltagirone ed il nisseno (a causa della presenza del polo di attrazione della zona industriale di Gela), minore lungo il tratto intermedio per diversi motivi: il basso livello di prestazione della linea in questione; la prossimità con le SS 385 e 194; l'ubicazione delle stazioni, quasi tutte lontane dai centri abitati (allocate, all'inizio del '900, in modo tale da essere di supporto alla attività agricola).

In corrispondenza della direttrice perietnea è disposta la ferrovia Circumetnea. In origine, si trattava di una linea ferroviaria ad anello aperto (a scartamento ridotto) che da Catania "girando attorno" all'Etna arrivava sino al mare di Riposto. Ad oggi è stata effettuata la trasformazione in linea metropolitana da Catania–Stazione C.le/Porto a Catania–Borgo ed è in corso di realizzazione la tratta da Catania–Stazione C.le a Catania–Piazza Stesicoro nonché la tratta da Catania–Borgo a Catania–Nesima; si sta inoltre provvedendo ad allungare il tracciato metropolitano da Catania–Nesima fino a Catania–Misterbianco ed ad ammodernare la tratta fino a Paternò con la realizzazione del doppio binario, nonché la successiva tratta Paternò – Biancavilla – Adrano.

Si prevede, infine, di potenziare la parte restante del tracciato sino a Riposto. Attualmente, si registra nella tratta urbana di Catania, quasi del tutto a doppio binario, elettrificata e a scartamento ordinario, un esercizio con una frequenza nel passaggio dei convogli pari a 15 minuti e, nel resto del tracciato, dove attualmente vi è un binario unico a scartamento ridotto e non elettrificato, un esercizio caratterizzato da una frequenza media di un convoglio ogni ora circa. L'attuale numero di utenti è maggiore lungo la tratta in ambito metropolitano anche se, tuttavia, risulta essere piuttosto basso a causa del mancato inserimento della stessa in una rete integrata di trasporto pubblico.

Il quadro infrastrutturale è stato completato in fase di definizione del Quadro Conoscitivo con valenza Strutturale (QCS) da quanto emerso in termine di progettazione, programmazione e pianificazione dall'audit che ha interessato la maggior parte degli enti attori della mobilità del territorio, così come riportato nella carta di sintesi delle infrastrutture dei trasporti per l'intera provincia (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) e per i tre raggruppamenti di riferimento (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata., Errore. L'origine riferimento non è stata trovata., Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

7.3 Analisi delle criticità

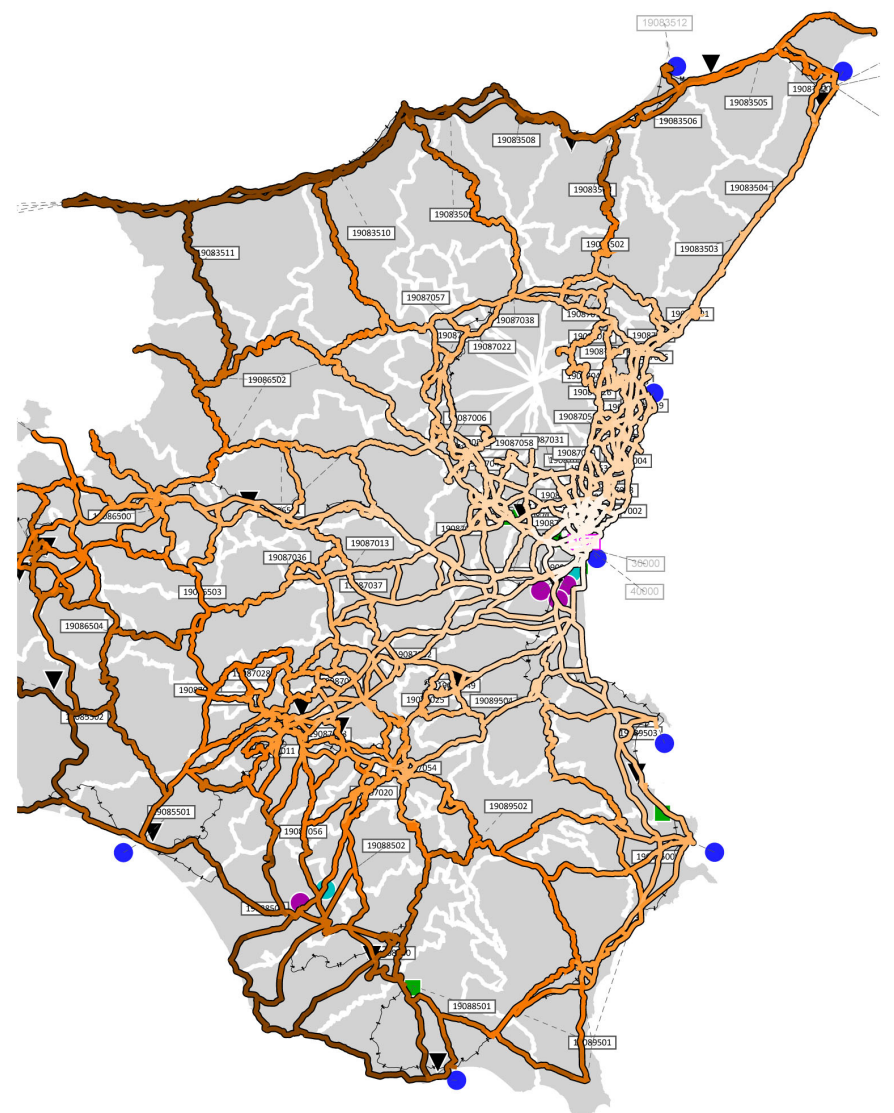
La Provincia Regionale di Catania lungo il percorso d'avvicinamento al presente quadro propositivo ha redatto numerosi studi, piani e progetti in ognuno dei quali sono contenute ed esplicitate approfondite analisi delle criticità relative ad ognuna delle aree d'intervento ed a questi elaborati, già introdotti nell'ambito del quadro conoscitivo, si rimanda, per un maggiore approfondimento degli aspetti tecnico scientifici, il lettore interessato, segnalando in particolare quelli che maggiormente hanno caratterizzato ed informato questo Piano:

- Analisi dei flussi veicolari;
- Piano dei parcheggi scambiatori privato/pubblico e pubblico/pubblico;
- Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale;
- Studio per un Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano Catanese;

- Analisi dei collegamenti area metropolitana Catanese – Calatino;
- Sistema della viabilità ad ovest di Catania;
- Piano dell'Intermodalità;
- Piano della Mobilità esteso alla piattaforma multimodale della Sicilia Sud-Orientale;
- Progetto Territorio.

In quest'ultimo, soprattutto, confermando l'ampiezza dell'area trasportistica sottesa da Catania, si è affrontato in maniera esaustiva e scientificamente rigorosa il complesso delle criticità emerse dall'analisi del contesto riguardante tutta la piattaforma Tirreno-Jonica nella quale Catania assicura la centralità funzionale per ognuno dei modi di trasporto dalla gomma al ferro, dal cielo al mare, operando la simulazione dell'interazione domanda/offerta mediante il calcolo dei flussi di traffico sulle diverse componenti del sistema pervenendo al calcolo delle prestazioni e degli impatti del sistema di trasporto.

In tale fase sono state dapprima analizzate le criticità di connessione dei poli attrattori/generatori territoriali e logistici, nonché delle porte di ingresso/uscita della piattaforma tirrenico-jonica mediante una misura temporale della facilità con cui un determinato nodo della rete è raggiungibile o della facilità con cui da detto nodo si raggiungono tutti gli altri nodi della rete stessa. La Figura 4 evidenzia le potenzialità di tale tipo di analisi, in riferimento ad esempio all'accessibilità al polo di Catania. Il colore degli assi del grafo di rete fornisce un riferimento



sui tempi di accessibilità al polo di riferimento: quanto più è scuro, tanto maggiore è il tempo per raggiungere lo specifico attrattore.

Figura 4: Mappa dell'accessibilità alla città di Catania

Tale tipo di analisi è stata affiancata dalla valutazione dei livelli di saturazione che caratterizzano gli assi stradali (cfr. Figura 5).

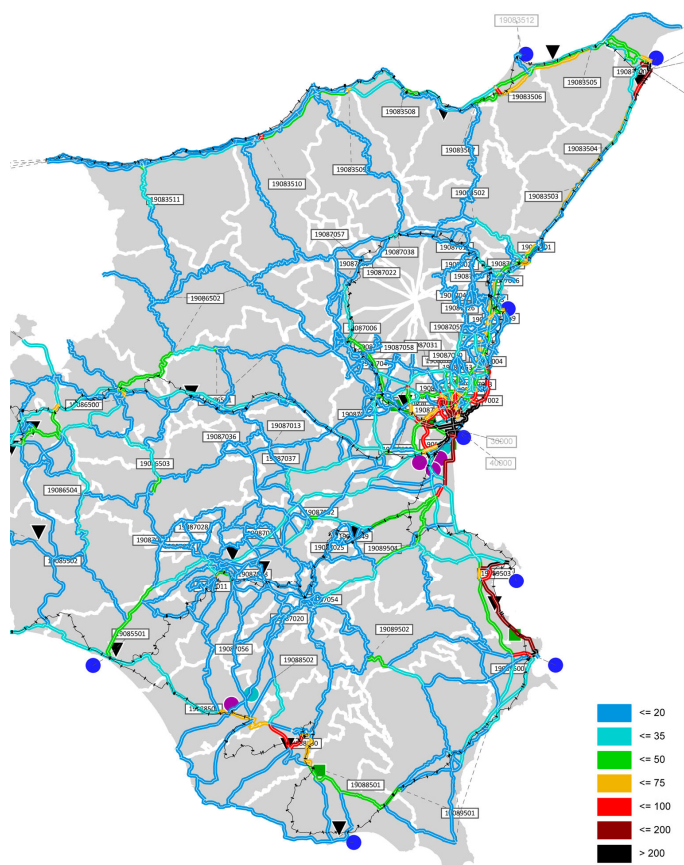


Figura 5: Livelli di criticità sulla rete stradale

Le informazioni fornite dall'elaborazione del modello di rete hanno permesso di evidenziare criticità evidenti del sistema infrastrutturale della territorio. A tali evidenze sono state poi affiancate criticità “non facilmente calcolabili”. Ad esempio è importante evidenziare come la criticità di un asse in termini di livello di servizio non può essere associata unicamente all'entità dei flussi che in esso circolano, essendo principalmente legata anche alla percentuale di veicoli commerciali che caratterizzano tali flussi, alle caratteristiche plano-altimetriche dell'asse, al numero di intersezioni ed accessi. Allo stesso modo risulta difficile cogliere solo con il modello l'insufficienza funzionale di uno svincolo o di una tratta ferroviaria.

Con tale presupposto si è proceduto ad individuare, così come rappresentato nella Figura 6 le criticità che caratterizzano lo scenario dello stato di fatto del sistema infrastrutturale della Sicilia Orientale nei due sistemi (stradale e ferroviario) che caratterizzano l'armatura di collegamento tra i poli attrattori/generatori del territorio e tra questi e i gateway di interconnessione con i corridoi della mobilità nazionale ed internazionale.

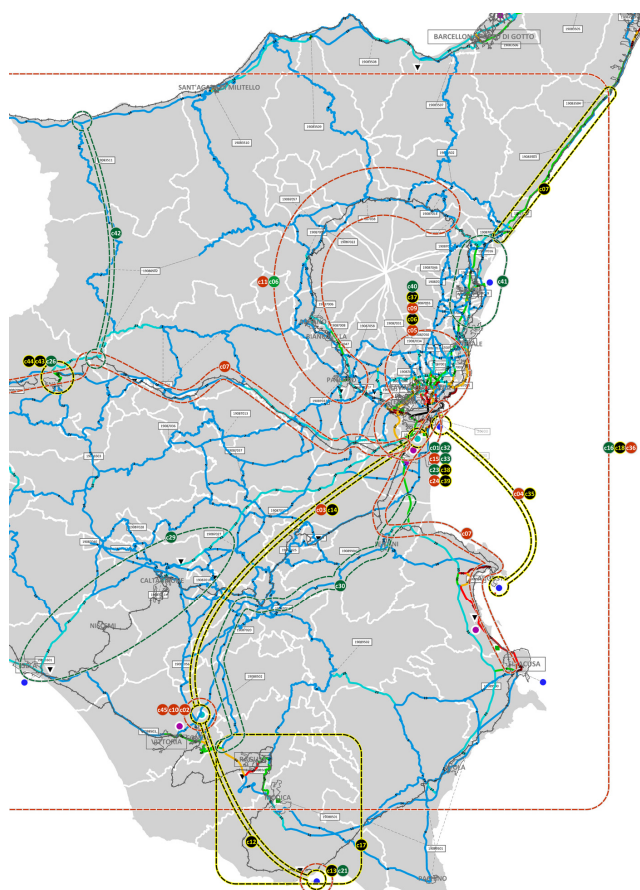


Figura 6: Rappresentazione grafica delle criticità

Queste criticità sono state raggruppate per componente nella seguente tabella riassuntiva, nella quale sono in campo bianco quelle direttamente riguardanti Catania e la sua Provincia.

Tabella 11: Criticità del sistema dei trasporti

Componente	Criticità
Aria	Continuità nel soddisfacimento dell'incremento della domanda di trasporto aereo dell'Aeroporto di Catania
	Mancata attuazione di interventi infrastrutturali a completamento delle opere già eseguite presso l'Aeroporto di Comiso
Connettività	Mancanza di una Integrazione funzionale e infrastrutturale Comiso - Fontanarossa
	Mancanza di integrazione funzionale tra il Porto di Catania ed il Porto di Augusta per la gestione del traffico commerciale
Ferrovia	Scarsa accessibilità alla città di Catania
	Accessibilità non sufficiente alla fascia pedemontana nord ovest di Catania
	Insufficienza funzionale delle tratte ferroviarie di lunga percorrenza
	Mancanza di una Integrazione funzionale e infrastrutturale Comiso - Fontanarossa
	Carenza di infrastrutture per la mobilità turistica nell'area di Catania
	Scarsa integrazione infrastrutturale dell'aeroporto di Comiso
	Accessibilità non sufficiente alla fascia pedemontana ovest di Catania
	Assenza di un collegamento diretto fra il Porto di Pozzallo e l'aeroporto di Comiso
Logistica	Assenza di una bretella di raccordo ferroviario con le aree portuali di Pozzallo
	Assenza di un collegamento ferroviario diretto fra gli aeroporti di Comiso e Fontanarossa
	Problemi di connessione dell'Interporto di Catania con il sistema di infrastrutture nel territorio
	Necessità di aree delocalizzate per la logistica a scala regionale
Mare	Assenza di scali merci nell'area tra Ragusa e Pozzallo
	Assenza di una struttura logistica connessa alla linea ferroviaria, lungo l'asse jonico-tirrenico, ed all'aeroporto dello Stretto.
	Mancanza di integrazione funzionale tra il Porto di Catania ed il Porto di Augusta per la gestione del traffico commerciale
TPL	Carenza di infrastrutture per la mobilità turistica nell'area di Catania
	Necessità di completamento delle opere portuali già eseguite nell'area di Pozzallo
	Scarsa accessibilità alla città di Catania
	Mancanza di collegamento efficiente dell'Aeroporto di Fontanarossa con il sistema del trasporto pubblico locale
	Sistema di TPL urbano nella città di Catania poco competitivo
Viabilità	Insufficienza funzionale delle tratte ferroviarie di lunga percorrenza
	Scarsa connettività tra Enna Bassa ed Enna Alta
	Scarsa accessibilità alla città di Catania
	Accessibilità non sufficiente alla fascia pedemontana nord ovest di Catania
	Indeguatezza del collegamento dell'area del Calatino con le principali infrastrutture
	Livelli di servizio non adeguati del collegamento stradale Catania - Ragusa
	Mancanza di una Integrazione funzionale e infrastrutturale Comiso - Fontanarossa
	Livelli di servizio non adeguati della Tangenziale di Catania
	Collegamento non adeguato tra la Tangenziale di Catania e l'Asse dei servizi
	Scarsa integrazione infrastrutturale dell'aeroporto di Comiso
	Scarsa integrazione infrastrutturale tra i porti di Catania ed Augusta e carenza della retroportualità territoriale
	Carenza in alcuni collegamenti sovraprovinciali
	Scarsa accessibilità dell'area Etna sud alla città di Catania
	Carenza nei collegamenti tangenziali alla città di Catania
	Accessibilità non sufficiente alle aree della logistica
	Insufficienza funzionale dei collegamenti tra la rete primaria e quella principale/secondaria
Scarsa accessibilità alla costa jonica nel tratto Riposto-Calatabiano	
Carenza del collegamento longitudinale tra la costa meridionale e quella tirrenica settentrionale della Sicilia	
Carenza nei collegamenti tangenziali alla città di Enna	
Scarsa accessibilità alla città di Enna	
Insufficienza dei collegamenti stradali con l'aeroporto di Comiso	

Appare evidente come la chiave di volta del sistema delle criticità sia l'accessibilità (vedi Piano Urbano della Mobilità esteso alla piattaforma multimodale della Sicilia sud-orientale - Prof. Ing. M. Ignaccolo) non più intesa come “semplice misura spazio – temporale della facilità con cui un determinato nodo di una rete è raggiungibile o della facilità con cui da detto nodo si raggiungono tutti gli altri nodi della rete stessa” ma come elemento ineludibile che “influenza le decisioni localizzative di residenti e attività sul territorio e, di conseguenza, induce cambiamenti nell'uso del territorio”.

Le analisi fin qui condotte in merito all'accessibilità complessiva della provincia di Catania, rendono evidente come:

- “Le decisioni sull’uso del territorio vengono prese, i progetti approvati e applicati senza alcuna considerazione verso il trasporto pubblico, come se l’automobile fosse l’unico modo di trasporto possibile” (Beimborn et al., 1991) avendo quindi scarsa considerazione delle modalità di trasporto alternative all’auto;
- “architetti ed urbanisti che raramente pensano al trasporto pubblico” ed “ingegneri che raramente pensano allo sviluppo del territorio” (Beimborn et al., 1991) e ciò si traduce nell’assenza di coordinamento tra le politiche dei trasporti e di land-use.

Nonostante l’evidente interrelazione tra il sistema di trasporto e l’evoluzione del sistema urbano, nella pratica, la pianificazione dei trasporti e la pianificazione urbanistica seguono due strade distinte:

- per la pianificazione dei trasporti, l’assetto del territorio esistente e futuro rappresenta un input per la programmazione dell’offerta di trasporto (si esamina l’influenza del sistema attività sulla generazione della domanda);
- la pianificazione urbanistica spesso accetta passivamente il progetto del sistema di trasporto come vincolo esterno dal piano e non come elemento fondante da coordinare con la distribuzione futura dell’uso del suolo.

È evidente quindi la necessità di definire approcci e metodi rivolti ad una forma più collaborativa e di coordinazione tra le strategie urbanistiche e quelle trasportistiche. Si parla infatti di pianificazione integrata Trasporti-Territorio, che operi per “obiettivi” e non per “aree di competenza”.

Le strategie e le azioni integrate per raggiungere scenari “desiderati” devono scaturire da un’attenta valutazione dei processi di mutamento del sistema trasporti-territorio. A tal fine, è necessario prevedere gli impatti di politiche, strategie ed interventi e confrontare le eventuali opzioni prima di scegliere l’alternativa migliore.

Secondo le comuni definizioni, per mobilità si intende la possibilità di spostarsi o di essere spostato, mentre l’accessibilità indica l’essere raggiungibile. Non sempre le politiche volte all’aumento della mobilità inducono l’aumento dell’accessibilità.

Questo tema va assumendo sempre più rilievo nell’ambito dei processi di pianificazione territoriale, dato il suo stretto legame con lo sviluppo socio-economico di una regione, in quanto è necessario studiare l’impatto che nuove infrastrutture di trasporto possono avere sul territorio e sulle reti economico-spaziali.

L’accessibilità è un indicatore fondamentale in quanto rappresenta una misura della facilità o potenzialità di fruizione di un dato bene o servizio separato spazialmente. Accessibilità può e deve divenire efficace intermodalità laddove fino ad oggi molte infrastrutture e molti servizi vengono ideati in maniera autonoma e spesso avulsa da un unico progetto che li ricomprenda in una visione unica di sistema.

7.4 Linee strategiche

La Provincia di Catania, in forte continuità con quanto sinora sviluppato, intende assumere un ruolo centrale di valenza sovra-territoriale, nelle scelte relative all’integrazione delle politiche infrastrutturali, con particolare riferimento alle reti di mobilità e trasporti, con le politiche di sviluppo.

Tali reti, che integrano elementi materiali, come tronchi stradali, linee ferroviarie e poli aeroportuali, ad altri immateriali, costituiti da servizi di trasporto, aspetti organizzativi e gestionali e sistemi tecnologici, costituiscono l’armatura infrastrutturale del territorio provinciale e sovra-provinciale.

Le strategie di intervento individuate nel presente piano sono state definite a partire da una visione d’insieme, da cui sono emerse potenzialità e criticità del sistema dei trasporti del territorio. Sempre in un’ottica di costante sviluppo dell’integrazione multimodale, le strategie individuate rispondono al principio della ricucitura dell’area attraverso un sistema infrastrutturale in grado di connettersi ai poli attrattori e generatori territoriali e logistici.

L’approccio fondante degli indirizzi di intervento proposti, rifacendosi a quanto ipotizzato nel Piano Regionale Siciliano dei Trasporti e della Mobilità, è quello della creazione di sistemi integrati sotto il pro-

filo amministrativo, logistico e funzionale tra i poli d’eccellenza della rete dei trasporti che costituisce il territorio in analisi.

In tale contesto, prima di elencare le strategie specifiche è importante richiamare gli obiettivi che il Piano Direttore indica per perseguire il superamento delle criticità che penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia:

Tabella 12: Indirizzi del Piano Direttore dei Trasporti della Regione Sicilia.

indirizzo	strada	ferrovia	mare	aria
Favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma;	X	X		
Favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD	X	X		
Favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno+bici, bus+bici, metro+bici, ecc);	TPL	X		
Favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie;	TPL			
Favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l’idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;				X
Favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l’interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo;			X	
Favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale;			X	X
Favorire una progettualità preparatoria alla realizzazione del collegamento stabile dello stretto di Messina.	X	X		

Il piano, tenuto conto della struttura territoriale, dell’assetto infrastrutturale e funzionale ha individuato le seguenti strategie che ricomprendono, classificandole, le azioni ritenute più adatte a raggiungere quegli obiettivi che, in maniera omogenea, tendono ad annullare o a mitigare le criticità precedentemente introdotte:

- Razionalizzare e riqualificare le infrastrutture viarie
- Migliorare le condizioni di accessibilità del territorio
- Rendere concorrenziale il mezzo pubblico per gli spostamenti sistematici (riassetto del TPL) in ambito metropolitano
- Potenziare ed integrare il sistema ferroviario in ambito provinciale/sovraprovinciale
- Potenziamento e messa a sistema del trasporto via mare
- Potenziamento e messa a sistema del trasporto aereo
- Creazione della Piattaforma Logistica Catanese proiettata al mediterraneo

7.5 Viabilità provinciale e infrastrutture di competenza

La programmazione infrastrutturale della Provincia di Catania in tale ambito è principalmente da imputare alla migliore organizzazione della gestione del patrimonio delle strade provinciali. L’azione più efficace si ritiene possa essere quella di definire una modalità sistematica di intervento e di riqualificazione sulle stesse che parta dalla determinazione di una classificazione funzionale della rete mediante la quale individuare un ordinamento delle strade basato sia sulla funzione ad esse associata nel territorio sia sulla funzione da esse assolta all’interno della rete stradale di appartenenza per arrivare poi alla più complessa definizione di un Road Management System (RMS).

In tale direzione l’Ente si è già mosso in occasione della partecipazione al bando regionale relativo alla “Realizzazione degli interventi previsti dal programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale PNSS” ed al bando della Comunità Europea con una proposta di intervento denominata “Identificazione dei tronchi pericolosi per l’adeguamento in sicurezza della viabilità secondaria e locale (I.A.S.P.)”. Le attività finalizzate alla partecipazione a tali bandi sono state svolte con la collaborazione scientifica dell’Università di Catania, Dipartimento Ingegneria Civile Ambientale (D.I.C.A.) e hanno consentito di individuare una procedura per iden-

tificare i tratti pericolosi di un campione di strade di circa 100 Km distribuito sull'intero territorio provinciale. La metodologia messa a punto ha permesso di identificare i vari problemi; di rappresentare i dati su cartografia, tramite G.I.S.; di classificare le condizioni di rischio e la tipologia degli interventi di manutenzione necessari, per poi procedere ad un successivo monitoraggio per verificare la bontà degli interventi progettati e realizzati.

L'attività è stata ulteriormente sviluppata nel corso del 2007 e del 2008 al fine di pervenire alla redazione del "Piano di riqualifica funzionale della viabilità esistente", redatto ai fini dell'accesso alle risorse stanziato dallo Stato con la legge finanziaria 2007 (comma 1152 dell'art. 1) e dalla Regione siciliana con il PO FESR 2007/2013. In coerenza con le linee guida Linee guida predisposte dal Dipartimento LL.PP. Servizio Infrastrutture viarie e Trasporti, in collaborazione con Nucleo di Valutazione e Verifica degli investimenti pubblici della Regione Siciliana, approvate con Delibera Giunta di Governo Regionale n° 174 del 22- 23/07/2008, si è provveduto alla ricognizione dello stato funzionale e strutturale della viabilità secondaria attraverso gli indicatori forniti di tipo strutturale e funzionale; alla individuazione dei tratti stradali e necessità di riqualificazione funzionale secondo le definizioni indicate; alla definizione delle priorità di intervento e stima dei costi per ciascuno di essi.

Il Piano predisposto è composto da 100 opere per oltre 200 milioni di euro; gli interventi programmati riguardano, per lo più, progettazioni relative a:

- Ripristino dei solidi stradali in frana attraverso consolidamenti con paratie ed opere di sostegno su pali di fondazione, o col sistema delle terre rinforzate;
- Rifacimento di ponticelli ed opere d'arte pericolanti ed in precario stato di staticità;
- Rifacimento e/o ripristino di sistemi idraulici di smaltimento acque e difesa dei solidi stradali;
- Rifacimento dei piani viabili dissestati, anche attraverso il metodo del riciclaggio a freddo e/o consolidamento dei rilevati;
- Rifacimento e potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale con particolare attenzione alle opere di protezione dei nastri stradali (guard-rail);
- Varianti ai tracciati ed ammodernamenti per migliorare gli standard prestazionali ed adeguare le sagome ai flussi di traffico riscontrati.

Il piano in questione è già stato approvato dai competenti organi della Regione e del Ministero ed è stata assegnata la prima tranche di finanziamento; la notevolissima riduzione dei finanziamenti già previsti dalla finanziaria 2007, riduce sensibilmente la disponibilità finanziaria; è intendimento dell'Amministrazione porre in essere tutte le azioni politiche necessarie per il reintegro delle risorse necessarie al completamento dell'originario programma.

Sempre nel contesto di una gestione sistematizzata della propria rete viaria, mediante la partecipazione al Bando della regione Sicilia per la realizzazione degli interventi previsti dal 2° Programma Annuale di Attuazione del P.N.S.S., la Provincia Regionale di Catania e la Provincia Regionale di Siracusa hanno, inoltre, ottenuto un cofinanziamento per la costituzione del Centro Interprovinciale per la Sicurezza Stradale (CISS), in partenariato con il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale (Università di Catania) e con la Polizia Stradale.

Il CISS sarà dotato di un Sistema ad alto rendimento per il rilievo dei dati necessari per la formazione del Catasto delle strade in accordo con le specifiche dettate dal D.M. 01/06/2001, così da poter fornire uno strumento utile per la conoscenza delle reti infrastrutturali degli enti che lo costituiscono ed avere una banca dati indispensabile per la definizione delle priorità e modalità degli interventi da realizzare sulle infrastrutture viarie. Il progetto cofinanziato prevede, altresì, di dotare il CISS anche di un simulatore di guida per lo studio degli aspetti rilevanti sul comportamento dei conducenti così come indotto dalle caratteristiche della strada in modo da effettuare un'analisi della sicurezza delle infrastrutture esistenti e di progetti di adeguamento e/o nuova realizzazione.

Definizione della classificazione funzionale, realizzazione del catasto

delle strade ed implementazione di un sistema di gestione delle strade (RMS) rappresentano le tre azioni che la Provincia intende intraprendere per ottimizzare la gestione del proprio patrimonio stradale, così da poter disporre degli strumenti necessari per una programmazione efficace ed efficiente delle risorse disponibili.

Gli interventi, che in tale ambito vengono proposti si riferiscono alla formulazione del Piano Triennale delle Opere Pubbliche, già riportato per quanto di interesse per il sistema delle infrastrutture di trasporto all'interno del QCS, redatto sulla base dei bisogni insoddisfatti espressi dal territorio e possono essere ricondotti ai seguenti obiettivi:

- razionalizzare ed adeguare la rete di strade provinciali (ammodernamento e messa in sicurezza delle strade provinciali);
- migliorare la connettività della rete stradale (realizzazioni di varianti, completamento di strade esistenti, riqualificazione delle intersezioni);
- adeguare la rete stradale alle esigenze di mobilità (realizzazione di nuovi collegamenti).

Per quanto riguarda le azioni di potenziamento della viabilità secondaria più importante, la programmazione dell'Ente è focalizzata sulla realizzazione laddove necessario di nuovi itinerari di collegamento e penetrazione ovvero alla riqualificazione di assi stradali esistenti. In tal senso si ritiene importante la esplicitazione di azioni tese al riequilibrio della coesione territoriale come può essere sia la definizione di un itinerario di **collegamento fra l'autostrada Catania-Siracusa, l'autostrada Catania-Palermo e la strada statale Catania-Paternò** anche attraverso l'opportuna riqualificazione alla tipologia C del D.M. 5/11/2001 di alcune strade provinciali (SP 69II, SP74II, SP15, SP24) sia la realizzazione di una **strada di collegamento Etna Sud-Tangenziale**, ovvero azioni tese ad un incremento di efficienza delle connessioni esistenti quali l'adeguamento del **collegamento tra asse dei servizi (SP70I) e tangenziale di Catania**, ovvero azioni indirizzate alla migliore fruizione territoriale, anche e soprattutto per una crescita socio-economica delle aree interessate, quali ad esempio l'adeguamento ed il potenziamento della **viabilità di collegamento tra lo svincolo autostradale e la prevista zona ricettiva di Fiumefreddo**, nonché l'adeguamento della **viabilità di connessione di tale area con il comprensorio di Taormina e quello etneo**.

È altresì importante sottolineare che nel patrimonio di infrastrutture stradali della Provincia ci sono parecchie strade interessate da flussi di traffico di entità più che modesta per le quali è, invece, necessario ipotizzare interventi co-finanziati dalle "eventuali" realtà direttamente interessate a tali infrastrutture, effettuando il percorso inverso a quello che ha caratterizzato le trasformazioni delle strade consortili o delle trazzere regionali in "strade provinciali" (**razionalizzazione del patrimonio di infrastrutture stradali**). In tal senso è utile pensare ad uno sviluppo delle stesse coordinato e co-finanziato dall'ente provinciale soltanto dinnanzi ad operazioni specifiche di pianificazione territoriale anche utilizzando i criteri e le linee previste nel Piano di Sviluppo Rurale (si prenda ad esempio la realizzazione delle cosiddette "strade del vino" in Toscana che mediante il partenariato tra privati e pubblico ha permesso la riqualificazione di alcuni percorsi all'interno di alcune aree agricole nell'ambito di un più ampio progetto di sviluppo turistico-commerciale). La caratterizzazione degli "itinerari" come progetto strategico dell'ente vuole ulteriormente confermare tale esigenza/opportunità.

Nell'ambito delle azioni che direttamente l'ente provinciale vuole attivare per lo sviluppo del territorio, rientra inoltre la realizzazione di un **Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano** nell'area nord di Catania, così come di seguito più dettagliatamente descritto.

7.5.1 Il Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano di Catania

La problematica connessa alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico nell'ambito territoriale corrispondente all'area metropolitana nord di Catania quale generatrice delle maggiori componenti di traffico veicolare privato in avvicinamento al comune capoluogo è esempio eclatante della mancanza di coordinamento di cui soffre il sistema della mobilità del territorio. Si ritiene che la realizzazione di un sistema di trasporto funzionale debba governare le linee di intervento dell'Amministrazione provinciale, per la quale diviene strategico proporsi come ente coordinatore delle azioni da mettere in atto per la re-

alizzazione di un processo di sviluppo del sistema della mobilità catanese fondamentale per cominciare a pensare di risolvere efficacemente i problemi connessi al traffico veicolare. In effetti il fenomeno migratorio, registrato a partire dagli anni '60, da Catania verso i comuni pedemontani a nord è stato molto consistente dal punto di vista demografico ma non pianificato e non supportato da un altrettanto consistente decentramento della funzione lavoro-studio, tanto che Catania svolge il ruolo di fortissimo polo attrattore verso quella parte di catanesi che l'hanno abbandonata per andare a dormire altrove (sono circa 200.000 abitanti metropolitani). Tutto questo in uno scenario infrastrutturalmente debole dove la quasi assoluta mancanza di competenza urbanistica anche in rapporto al bisogno di servizi e sottoservizi, ha reso l'area quasi del tutto invivibile.

Fra i tanti, il deficit del sistema di trasporto pubblico è quello che più di tutti ha influenzato il negativo sviluppo della migrazione demografica tanto che le strade d'accesso a Catania sono quasi del tutto e quasi sempre congestionate ancor più in quanto i catanesi sono fra i maggiori possessori di auto pro-capite anche se fra i più indisciplinati e privi di coscienza civica. Una delle soluzioni possibili alle problematiche insorte a causa di un eccesso di capoluogo-centrismo ha riguardato la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico collettivo che, fortemente competitivo nei confronti di quello veicolare privato, potesse indurre una diversione modale pari almeno al 20-25%.

La "Pedemontana"

In tal senso la Provincia Regionale di Catania, nell'anno 2001, in collaborazione con la Circumetnea, redasse il progetto definitivo per la realizzazione della Linea della metropolitana denominata "Pedemontana" quale collegamento in sotterraneo fra la stazione di San Gregorio di Catania in corrispondenza dello svincolo autostradale ed il centro della città di Catania, in corrispondenza di Piazza Giovanni Verga, attraversando i territori dei comuni di San Gregorio, San Giovanni La Punta, Sant'Agata Li Battiati, Gravina di Catania, Misterbianco, Tremestieri Etneo e Catania.

Tale progetto, inserito nelle previsioni di Piano Territoriale Provinciale ed in quelle di Piano Triennale delle Opere Pubbliche per un importo di circa € 800.000.000,00, nel quadro delle intese istituzionali all'uopo intervenute con la Regione siciliana, con il Comune di Catania, dei Comuni interessati dall'infrastruttura e con la Gestione Governativa della Ferrovia Circumetnea, fu trasmesso al Ministero dei Trasporti per esser finanziato a valere sul Decreto 16 giugno 2000 che rifinanziava la Legge n° 211/92 per la "realizzazione di interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa al fine di migliorare la mobilità e le condizioni nei centri urbani". Purtroppo tale istanza di finanziamento non ebbe mai alcun seguito.

La "Metroleggera"

Successivamente, a partire dal 2002, il Commissario Delegato all'emergenza del traffico, il Sindaco di Catania, gettò le basi per un "piano della mobilità" che in ambito metropolitano prevedeva l'aggiornamento del progetto della "Pedemontana" rivisitando la soluzione tecnologica, possibilmente riportandolo in superficie, riducendone i costi di costruzione ritenuti estremamente elevati, ipotizzando tempi di costruzione compatibili con le urgenze espresse dal territorio, mirando a tempi di percorrenza e livelli di confort meglio compatibili con le attese dell'utenza e reimpostando i nodi dell'intermodalità esaltando la funzione dei parcheggi scambiatori e delle nuove reti urbane.

Sulla base di tali motivazioni la Provincia Regionale di Catania avviò un nuovo iter tecnico ed amministrativo tendente a realizzare, partendo da un adeguato studio di fattibilità, un nuovo sistema di trasporto pubblico con caratteristiche di "metropolitana leggera" ad alta frequenza ed elevata frequentazione, quale collegamento fra il comune capoluogo ed il comprensorio territoriale dell'area metropolitana catanese a maggiore densità demografica e maggiore domanda di trasporto, che rispondesse inoltre ai seguenti requisiti: massima funzionalità, efficacia e efficienza; integrazione con il sistema urbano ed extra urbano; sostenibilità ambientale ed ecologica; tempi di percorrenza, frequenze, puntualità, confort, sicurezza e tariffe compatibili con la domanda; sistema competitivo nei confronti del trasporto privato e fortemente attrattivo nei confronti dell'utenza; redditività finanziaria commisurata alla soglia della massima attrazione sul capitale privato nel senso delle previsioni di Legge in merito al "project financing".

Tale studio di fattibilità ha ipotizzato la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico in ambito metropolitano perfettamente integrato con quello ricordato denominato delle "tre linee tramviarie", concepito dalla struttura tecnica del Commissario all'Emergenza Traffico del Comune di Catania, esaltando la funzione intermodale di alcuni parcheggi scambiatori previsti in ambito urbano e prevedendone altri in testata e lungo i percorsi metropolitani.

L'insieme dei progetti predisposti, dalla Provincia in ambito metropolitano e dal Comune in ambito urbano, costituiva un vero e proprio sistema di trasporto pubblico metropolitano perfettamente integrato, secondo i più innovativi criteri di interscambio modale, agli ambiti territoriali dei comuni che, nell'ambito territoriale denominato "Area Metropolitana Nord", generano i maggiori flussi veicolari in direzione del capoluogo e più specificatamente: Gravina di Catania; Mascalcia; Tremestieri Etneo; Sant'Agata Li Battiati; San Giovanni La Punta; San Gregorio di Catania

La Provincia Regionale di Catania ed il Comune di Catania, convennero quindi sulla opportunità di unificare i progetti e gli studi rispettivamente redatti al fine di realizzare un unico sistema di trasporto pubblico integrato, con caratteristiche di "metropolitana leggera" ad alta frequenza ed elevata frequentazione, quale collegamento fra il comune capoluogo ed il comprensorio territoriale dell'area metropolitana catanese a maggiore densità demografica e maggiore domanda di trasporto.

In tal senso, il 13 gennaio 2007, alla presenza del Governo Regionale, fu firmato dalla Provincia Regionale di Catania, dal Comune di Catania e dai Comuni Metropolitani di Gravina di Catania, Mascalcia, Tremestieri Etneo, Sant'Agata Li Battiati, San Giovanni La Punta e San Gregorio di Catania, con la partecipazione dell'AMT quale supporto tecnico altamente specializzato nel settore del TPL, il protocollo d'intesa per la realizzazione congiunta del "Sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano Catanese" STPMC.

In virtù di tale accordo i responsabili tecnici individuati da Comune e Provincia di Catania, provvidero a realizzare un unico progetto preliminare che, prevedendo un costo complessivo pari a circa € 400 M€, per le opere, per gli impianti e per la fornitura del materiale rotabile, permise di avviare il procedimento per l'esecuzione in project financing.

Per la realizzazione del STPMC non è stato previsto alcun finanziamento con fondi propri della Provincia Regionale di Catania anche se l'eventuale promotore avrebbe potuto ricorrere, sotto la sua responsabilità, a finanziamenti pubblici dallo stesso individuati e, a titolo di parziale corrispettivo, avrebbe anche potuto richiedere la concessione di un diritto di utilizzo e di godimento delle e sulle aree che i Comuni coinvolti avevano, in linea di massima, individuato.

La nuova "pedemontana"

E ... mentre si cerca di trovare la soluzione ottimale, si legge sui quotidiani che la Circumetnea, con gli stesi comuni che avevano già sottoscritto altri due protocolli d'intesa, facendosi forte della sua, ormai nota, capacità di sfornare progetti esecutivi in tempi brevi ha rispolverato il progetto della "Pedemontana" senza neanche discuterne preventivamente con questa Provincia Regionale di Catania che aveva redatto quel progetto nel (neanche tanto lontano) 2001 e dimenticando che per mettere in esercizio la modesta tratta Borgo-Piazza Galatea sono occorsi più di 25 anni e che realizzare la "Pedemontana" significa impegnare quasi 1 miliardo di Euro.

La Monorotaia

Proprio alcune problematiche insorte nella definizione dell'iter tecnico ed amministrativo da avviare per l'acquisizione delle "aree risorsa", ha sospeso in qualche maniera il procedimento avviato, offrendo l'opportunità di ripensare ad una nuova soluzione tecnica e tecnologica alla ricerca: della totale sede propria; di minori costi d'investimento; di maggiore innovazione; di maggiori velocità commerciali; di maggiore sicurezza; di minori tempi d'esecuzione e d'avvio dell'esercizio.

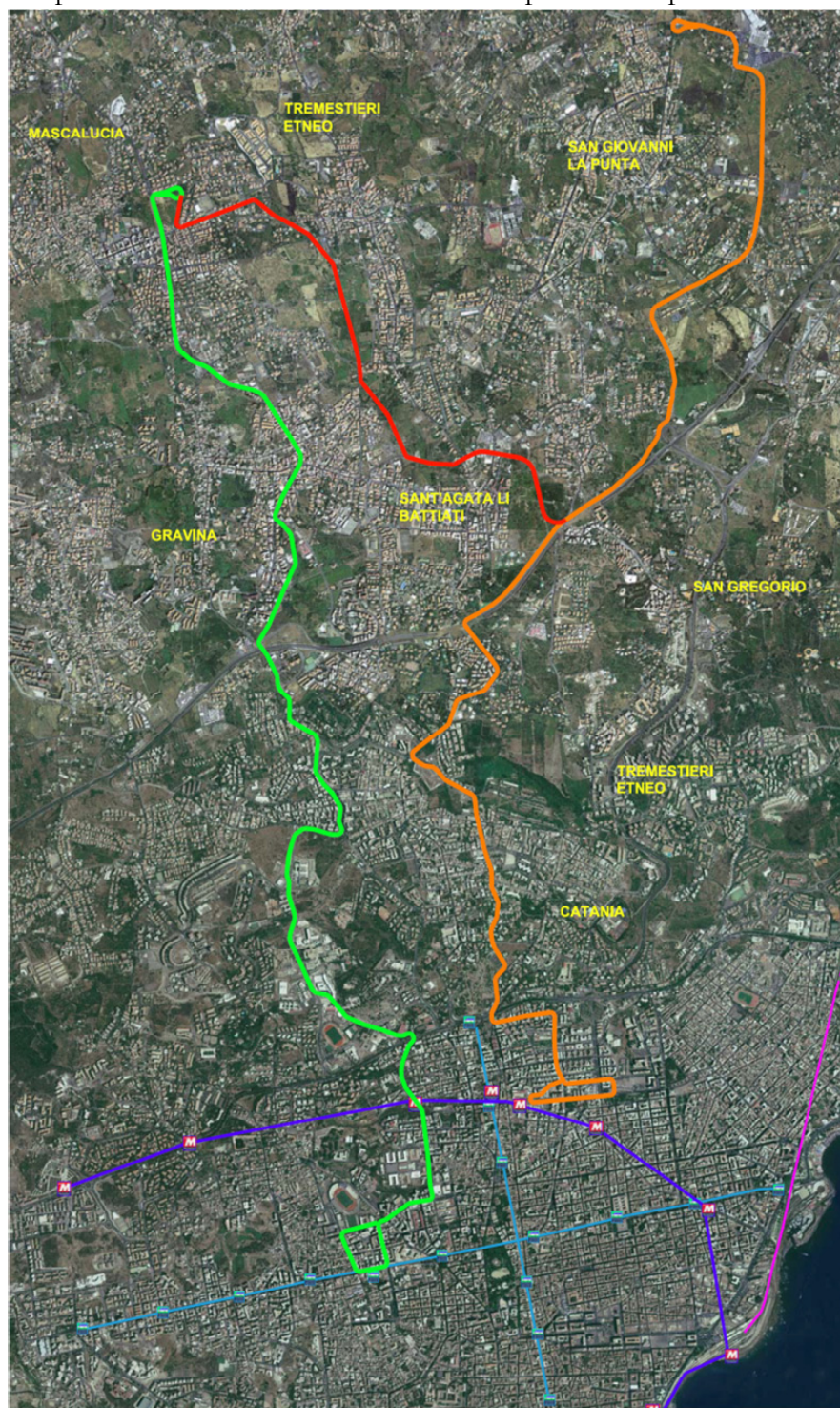
A seguito di un'attenta fase di ricerca a livello nazionale ed internazionale, cogliendo l'occasione di un proficuo confronto tecnico e tecnologico con affermati gruppi di progettisti che hanno avviato un positivo dialogo con il competente Servizio Trasporti di questa Provincia, la soluzione potrebbe essere rappresentata dalla tecnologia della "Monorotaia" che, ormai diffusa ed in fase di larga diffusione su tutto

il pianeta, sembra rispondere pienamente e positivamente a tutti i quesiti posti.

L'ipotesi fin qui allo studio è di due linee ed una bretella di cui:

- La prima con partenza da Mascalucia (C.da del Cafolo) si svolge attraverso Gravina, sfiorando l'ipermercato Katané, fino al parcheggio di S.Sofia per poi scavalcare la Circonvallazione in fregio alla Cittadella Universitaria e giungere poi fino al viale M. Rapisardi, in prossimità di via dello Stadio, dove, con un opportuno cappio, si riavvolge su se stessa rifacendo lo stesso percorso all'incontrario;
- La seconda con stazione di partenza a San Giovanni La Punta in prossimità dei centri commerciali Le Zagare e I Portali, potrà acquisire l'utenza proveniente da Viagrande, Aci Bonaccorsi, etc. per poi proseguire verso i caselli dell'autostrada a San Gregorio dove potrà "caricare" i passeggeri in provenienza dalla direttrice Messina oltre a quelli provenienti da Valverde e dintorni. Successivamente si svolgerà in fregio all'autostrada fino a Sant'Agata Li Battiati da dove, passando lungo la via Leucata, giungerà e scavalcherà la Circonvallazione in corrispondenza della Via Caronda, per poi proseguire, attraverso la via V. Giuffrida, fino a Piazza Abramo Lincoln dove, scambiandosi con la Circumetnea, ritorna indietro su se stessa.
- La Bretella (o Terza linea che dir si voglia) ha il suo punto di partenza e di carico a Tremestieri nella nuova zona di espansione prossima al centro storico e facilmente raggiungibile dalle provenienze di Piano e Pedara oltre che da Mascalucia, nicolosi e dintorni, prosegue poi verso sud in direzione di Sant'Agata Li Battiati dove sarà realizzata una fermata-scambio in corrispondenza delle aree, già destinate urbanisticamente a tale scopo, e retrostanti il municipio; da lì proseguirà in fregio alla nuova via di fuga in fase di realizzazione, fino a via Balatelle – Madonna di Fatima, dove si interscambia in quota ed in coincidenza, con la seconda linea in provenienza da San Giovanni la Punta.

Le prime verifiche sono estremamente positive e parrebbe che



l'efficienza complessiva del sistema potrebbe essere molto alta ed a costi estremamente contenuti rispetto alle altre soluzioni fin qui studiate.

Le maggiori difficoltà sembrano risiedere nelle autorizzazioni che dovrebbero essere rilasciate dai comuni e dalla Soprintendenza per questioni connesse alla tutela del paesaggio e delle aree sottoposte a tutela.

Sono in corso opportuni studi ed analisi che dovranno portare a breve a poter presentare l'idea progetto al fine di iniziare la delicata fase della raccolta delle condivisioni.

7.6 Azioni di Ruolo e Governance

Tali azioni sono, invece, quelle che attengono essenzialmente alla sfera politica e che affidano alle Province, nell'area vasta, il ruolo di organo intermedio tra i Comuni e la Regione, coinvolgendo qualunque altro Ente o Organismo che, per le sue peculiarità, può influenzare o favorire un equilibrato sviluppo economico su tutto il territorio provinciale, così consentendo *“l'organizzazione delle strutture e dei servizi connessi allo sviluppo”*.

In tale ottica la Provincia intende svolgere il proprio ruolo guardando in alto verso la Regione, in basso verso i Comuni e di fianco ad ogni altra realtà tecnica sociale ed economica, non dimenticando che *“per le funzioni statali o regionali ad essa non delegate, la Provincia Regionale svolge compiti di proposta”*.

In questo senso la Provincia è interlocutore ed auditore privilegiato dei comuni, delle organizzazioni sindacali ed imprenditoriali, delle formazioni sociali e degli altri soggetti pubblici o privati operanti nel territorio della Provincia Regionale e che contribuiscono al suo sviluppo.

E gli effetti di tali competenze, spesso distrattamente disattese, si traducono anche in forte prassi amministrativa che avvalorata e rafforza il ruolo delle Province quando la L.R. 9/86 afferma che: *“Qualora i comuni interessati non provvedano ad adeguare i loro strumenti urbanistici alle previsioni di detto piano, le deliberazioni delle Province Regionali relativamente alle suddette materie costituiscono varianti rispetto agli strumenti urbanistici comunali”*.

In questo senso la Provincia non può e non deve in alcun modo escludersi od essere esclusa da strategie ed accordi che sottendono, ad esempio, azioni sostanziali sulla infrastrutturazione del territorio che si riverberano sull'intera area vasta di sua competenza. Non può pensarsi che l'accordo di programma stipulato per la realizzazione del Nodo Catania fra Comune Capoluogo e Ferrovie dello Stato (RFI) non veda fra i firmatari la Provincia di Catania anche solo per gli effetti che tale accordo potrà indurre sul sistema dei trasporti lungo la direttrice Jonica Fiumefreddo-Catania-Lentini (leggasi: *“rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie”* [art. 12 L.R.9/86]).

La Provincia non può costruire una ferrovia ma può contribuire a fissare i criteri per cui quella ferrovia risponda meglio alle esigenze del territorio, inquadrando il processo di sviluppo infrastrutturale all'interno delle sue strategie fissate nel PSSE e trasposte nel PTP.

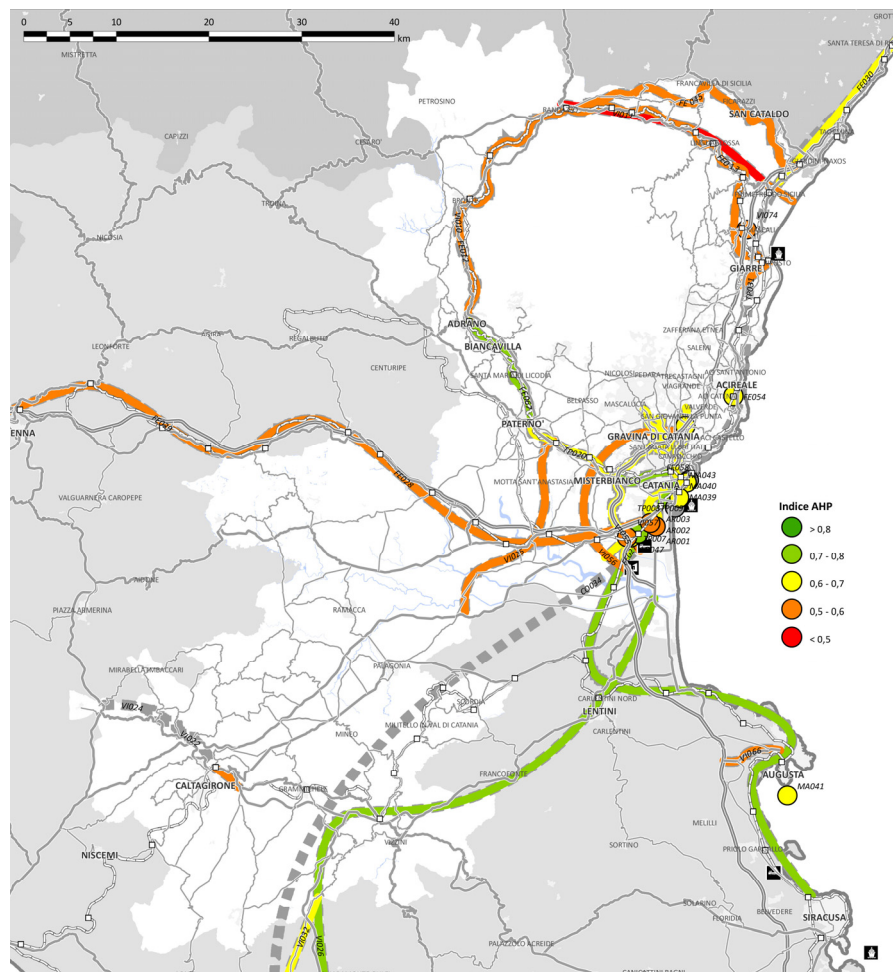
Certamente i trasporti sono un caso emblematico del conflitto di competenze presunte o pretese da parte delle Province anche a causa di un eccessivo protrarsi del recepimento regionale delle norme nazionali che attribuiscono sempre maggiori competenze all'organo intermedio che diventa financo ente gestore di sistemi di trasporto.

La Provincia intende esercitare il proprio ruolo contribuendo innanzitutto alla definizione di una metodologia basata sulla conoscenza strutturale dell'esistente e sulla concertazione supportata da strumenti di supporto alle decisioni.

In tal senso, la ricognizione svolta per la stesura del QCS presso la maggior parte degli enti che, a qualunque titolo, interagiscono con il sistema della mobilità, pur non dovendo considerarsi esaustiva bensì in continuo aggiornamento, ha portato alla elaborazione di una banca dati georeferenziata (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) che è stata articolata su campi incrociati riconducibili alle seguenti informazioni:

- componente (Connettività, Logistica, Viabilità, Trasporto Pubblico, Ferrovia, Aria, Mare);
- criticità
- strategie
- azioni
- interventi
- ente di riferimento
- importo
- programmazione (non programmato, programmato, finanziamento richiesto, parzialmente finanziato, totalmente finanziato);
- Livello di progetto (idea di piano, esigenza, idea progettuale, studio di fattibilità, progetto preliminare, definitivo, esecutivo/cantierabile);
- Stato di avanzamento (non ancora iniziato, gara in corso, in corso di realizzazione, ultimato, in esercizio);
- Valutazione Multicriteriale (giudizi sulla coerenza con la programmazione/pianificazione, sulla fattibilità tecnica, sulla compatibilità con i vincoli di 2° livello, sulla copertura finanziaria, sulle prestazioni).

La predisposizione di tale base dati è necessaria e propedeutica non solo alla formazione, implementazione e valutazione del Piano della Mobilità o del più ampio PTP, ma anche alla costruzione di una base comune di conoscenze da rendere disponibile e da condividere con gli altri Enti preposti al governo del territorio e con il pubblico. Il processo di configurazione di una base di conoscenza comune è inoltre indispensabile all'attivazione dei processi di partecipazione del pubblico e dei soggetti interessati, considerato indispensabile all'innescio di un processo virtuoso di relazione e reciproca fiducia non solo sotto il profilo informativo, ma anche di consapevolezza



delle modalità di sviluppo.

L'obiettivo generale dell'attività valutativa è, invece, quello di costruire un sistema di supporto alla decisione capace di fornire a tutti gli attori del territorio una rappresentazione semplificata e ragionata delle azioni ed interventi sulla mobilità in una visione di sistema.

Duplici gli obiettivi prefissati dal processo valutativo: per un verso che nella necessaria modellizzazione non si perdesse l'articolazione della complessità, per l'altro che si potesse, anche ex post, rivedere, misurare, calibrare scelte differenti, nuove opzioni, implementando così, nel tempo, i risultati della valutazione, quale vero e proprio strumento di pianificazione del processo di sviluppo.

Di seguito si riporta, a titolo esemplificativo, una rappresentazione del processo di valutazione, che individua mediante l'indice globale AHP le priorità di attivazione dei principali interventi.

Un risultato della valutazione è certamente insito nella sua capacità di "ordinare la conoscenza". Il modello adottato ha consentito infatti di ricondurre gli interventi a categorie omogenee connesse con i criteri di valutazione utilizzati, semplificandone la loro comprensione. Ma un secondo obiettivo valutativo, di assoluta importanza, nell'attuale momento di riavvio e rafforzamento della azione concertativa di cui si vuole fare soggetto promotore la Provincia Regionale di Catania, coincide con la possibilità di fornire supporti concreti al processo decisionale.

È opportuno sottolineare come gli esiti sopra descritti siano il frutto di un processo valutativo che, pur metodologicamente rigoroso, ha previsto la formulazione di giudizi prestazionali connotati, in misura diversa, da una componente qualitativa e, dunque, necessariamente non oggettiva. Anche l'attribuzione dei pesi utilizzati per la costruzione degli scenari decisionali ha costituito un'operazione in parte arbitraria e che discende da un particolare punto di vista, quello del valutatore, sulla rilevanza dei diversi criteri assunti nel modello. In questo senso i risultati ottenuti possono essere oggetto di un processo di revisione, accogliendo osservazioni da parte dei principali stakeholders in merito alla formulazione dei giudizi ed all'attribuzione delle priorità.

Si evidenzia, ove necessario, che la fase concertativa dovrà e potrà costruire le sinergie attuative tra i diversi attori del territorio, ossia riallineare le priorità individuate nel presente piano della mobilità per arrivare ad pacchetto di interventi condiviso.

In tale fasi si vuole, altresì, evidenziare che la maggior parte degli interventi, necessari per il territorio e con un alto giudizio sulla prestazione che essi potrebbero indurre sulla mobilità, "soffrono" di un gap di fattibilità tecnica, legata spesso a mancanza di progettualità, e di una carente copertura finanziaria che determinano una involuzione negativa che determina l'immobilità.

In taluni casi, inoltre, pesa la componente legata alla potenzialità risolutiva delle criticità delle reti trasportistiche e, dunque, è necessario segnalare con ulteriore forza la necessità di un intervento (è il caso del complesso Nodo RFI di Catania, del prolungamento della pista dell'aeroporto, della specializzazione del porto di Catania, etc.) risolutivo che, pur complesso, possa (debba) trovare fattibilità in orizzonti temporali più limitati.

In tale contesto di concertazione e proposizione, di seguito si riportano, a puro titolo esemplificativo, le principali azioni che dovrebbero essere attuate per la crescita del nostro territorio, credendo che la fattibilità delle stesse da parte degli enti di riferimento possa essere ben supportata dalle competenze di coordinamento ed indirizzo della Provincia Regionale di Catania.

7.6.1 Continuità dell'offerta di trasporto aereo

Ormai da alcuni decenni Catania dibatte sulla capacità dell'Aeroporto Fontanarossa di soddisfare con continuità l'incessante incremento della domanda di trasporto aereo, e quindi si riflette sul corretto dimensionamento di aerostazione ed air side (l'insieme di piste, bretelle, raccordi, piazzali, torre di controllo, impianti, etc.) così da soddisfare la domanda di trasporto aereo all'orizzonte degli anni 2040.

Con riferimento all'airside dell'attuale aeroporto le problematiche connesse al prolungamento dell'attuale pista ed alla realizzazione di una seconda pista utilizzando l'attuale come pista di rullaggio, sono da

riferirsi al confinamento del sedime aeroportuale attualmente disponibile ad est dal mare e ad ovest dai binari ferroviari che proprio in testa alla pista raggiungono lo scalo di Bicocca.

Tanto che, in attesa dei necessari approfondimenti, si è parlato anche della costruzione di un nuovo aeroporto in area “Piana di Catania” proprio per esser certi oggi che lo sviluppo di domani non venga compromesso dalla mancanza di infrastrutture nel settore del trasporto aereo. Giusta presunzione in considerazione dei tempi necessari per condividere l’idea di un nuovo aeroporto e di quelli poi necessari per autorizzarlo, progettarlo e costruirlo.

La Provincia di Catania non vuole (né potrebbe) costruire il nuovo aeroporto né ampliare quello esistente, ma può a pieno titolo pretendere che tutti gli attori di questa forte componente dello sviluppo decidano *subito* il da farsi:

- potenziamo la capacità della pista verso il mare?
- verso ovest, passando sopra la ferrovia?
- verso ovest, facendo passare la ferrovia sotto la pista?
- costruiamo un nuovo aeroporto?

Il ruolo della Provincia è proprio quello di provocare la risposta migliore chiedendo che tutti gli attori (Ministero, ENAC, ENAV, Regione, SAC, Comune, etc.) si seggano attorno ad un tavolo e si alzino solo quando avranno delineato il percorso migliore da scegliere in tempo utile per evitare discontinuità allo sviluppo.

7.6.2 Accessibilità all’aeroporto Fontanarossa

Se e quando verrà fornita la risposta migliore alle superiori domande, si potrà poi meglio e con maggiore serenità affrontare il problema dell’accessibilità all’aeroporto sia potenziando o creando opportuni sistemi di trasporto collettivo sia potenziando il sistema della viabilità di accesso e della sosta (attraverso un più idoneo collegamento con l’asse dei servizi e la realizzazione del parcheggio in prossimità della stazione).

È ormai sensazione diffusa che per recarsi all’aeroporto sia utile e conveniente adoperare il sistema di trasporto pubblico collettivo, possibilmente su binari, come d’altronde in tutte le grandi città (Roma, Londra, Parigi, Palermo, etc.) con le quali, a giusto titolo, Catania intende misurarsi.

Questa necessità, fra l’altro, risulta compiutamente formulata nel protocollo d’intesa sottoscritto fra le Province, le Associazioni degli Industriali e le Camere di Commercio della Sicilia Sud-Orientale dove si parla esplicitamente della necessità di costruire la Stazione di Fontanarossa sui binari di RFI affinché l’aeroporto Vincenzo Bellini risulti meglio accessibile in treno dalle altre Province di Siracusa, Ragusa, Enna, Caltanissetta, Agrigento e Messina che costituiscono una gran parte dell’utenza aerea che gravita su tale aeroporto. Tutt’al più che i binari di RFI passano a pochi metri dalla recinzione dell’aeroporto e la realizzazione di una stazione nei pressi del parcheggio scambiatore del Comune di Catania sarebbe realizzabile con un costo di circa 20 M€.

È evidente che tale soluzione non è, di per sé, in competizione con il sistema di accessibilità all’aerostazione mediante la metropolitana FCE, poiché il bacino di utenza è differente.

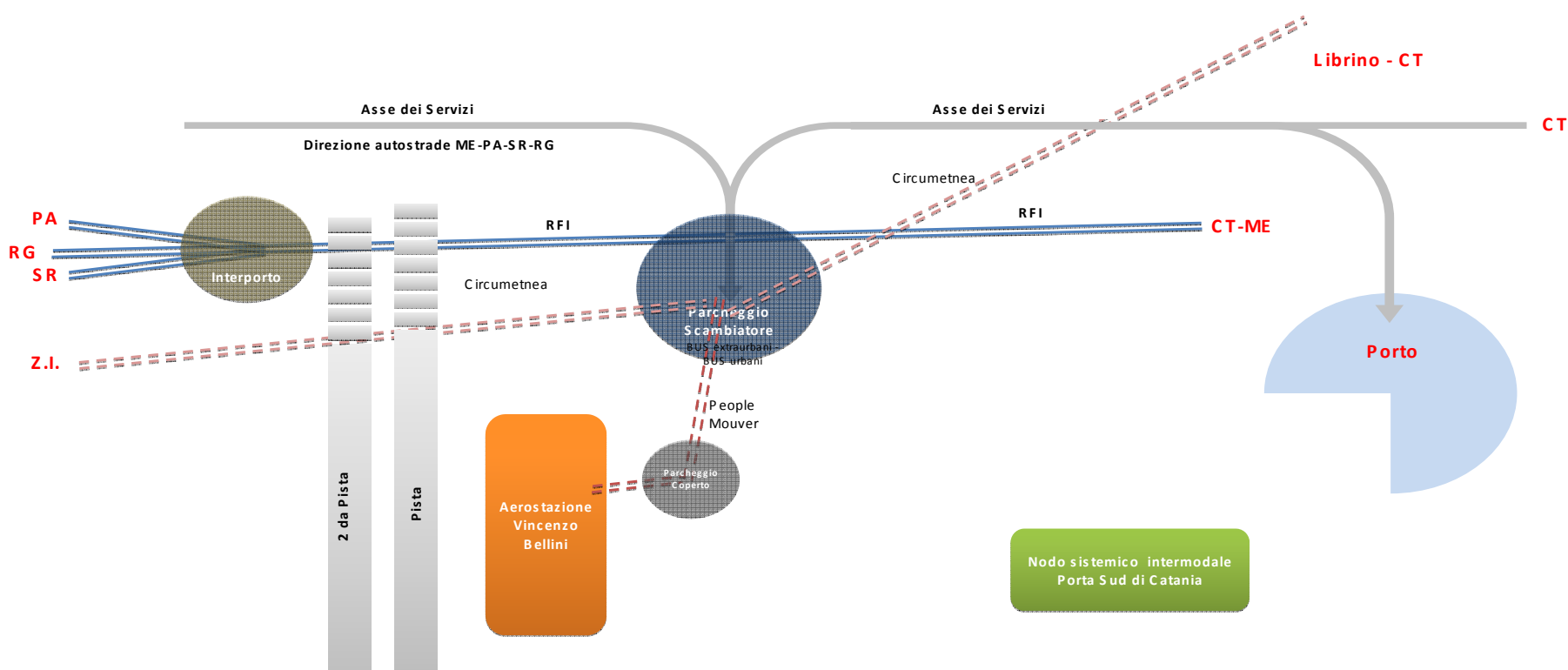
Tuttavia, qualora si riuscisse a risolvere, anche a stralci, il cosiddetto nodo Catania realizzando il raddoppio ferroviario RFI (tratto Zurria-Acquicella) si avrebbe una immediata accessibilità di tipo metropolitano all’aeroporto anche dalla città di Catania, sull’asse Acireale-Bicocca, con un costo previsto di circa 80 M€. Naturalmente tale servizio andrebbe sviluppato e gestito di concerto con gli altri enti gestori della mobilità catanese e senza dubbio con il servizio metropolitano FCE con il quale potrebbe agevolmente scambiare in corrispondenza della stazione Centrale FS, catturando l’utenza proveniente dalla direttrice Paternò-Misterbianco-Catania. Si prefigurerebbe così un nodo di scambio fondamentale per la città in cui confluirebbe non solo la linea ferroviaria RFI metropolitana ma anche le linee ferroviarie provenienti da Siracusa, Augusta, Enna, Palermo delle quali con forza da tempo chiediamo la riqualificazione. Ma in questo nodo confluirebbero anche i veicoli privati e i mezzi di linea pubblica extraurbana ed urbana creando la vera porta di accesso da sud alla città e soprattutto fornendo finalmente un tassello importante al sistema di sviluppo integrato della mobilità.

Questa soluzione deve fare riflettere non tanto sull’opportunità (tutti vogliamo che all’aeroporto arrivino quanti più modi di trasporto) ma sui tempi di realizzazione degli interventi.

In tal senso si è certi che non debba essere permesso che venga perduto il grande patrimonio di professionalità e progettualità che da sempre FCE mette in campo, ma si ritiene che i 400 M€ previsti per raggiungere l’aeroporto possano esser meglio razionalizzati per la definizione di un percorso integrato che interessi il centro urbano (da Librino fino al Borgo passando dai Benedettini e lungo l’asse dei viali da Piazza Europa all’ospedale Garibaldi per esempio) non precludendo, comunque, che in futuro i binari metropolitani FCE raggiungano l’aerostazione di Fontanarossa.

Si tratta di ottimizzare la spesa, di non cadere nell’eterno inganno del tutto è possibile, di credere veramente in una soluzione integrata al problema della mobilità catanese pur con fondi non illimitati. Di seguito si riporta la rappresentazione schematica del sistema di infrastrutture che deve caratterizzare l’accesso sud della Catania di domani, con la convinzione che si debbano immediatamente attivare tutte le azioni che possano in brevissimo tempo indirizzarci verso tale visione.

In virtù di tali considerazioni, anche questa volta, la Provincia di Catania si propone quale elemento di raccordo fra la domanda e l’offerta di trasporto sia in ambito urbano che metropolitano che nell’area vasta della Sicilia sud-orientale, al fine di ottimizzare l’uso delle risorse ottenendo il migliore rendimento sia del sistema aeroportuale di Catania che di quello del TPL nell’area Metropolitana catanese.



7.6.3 Specializzazione del Porto di Catania

Il Porto di Catania, per com'è ben noto ai più, a dispetto della dedizione e delle elevate competenze espresse dai suoi addetti in ogni suo settore, soffre di limiti fisici alla sua crescita sia per la limitata estensione dei suoi piazzali e delle sue banchine, sia per la limitata profondità dei suoi fondali ed anche perché non possiede alcun retroterra portuale dove svolgere le funzioni che non può svolgere sui piazzali.

Già l'alta capacità dimostrata dai tecnici e dagli amministratori dell'Autorità Portuale nella rivisitazione del Piano Regolatore del Porto (PRP) ha consentito di ipotizzare importanti ampliamenti che renderanno ancor più efficaci le strategie in alcuni settori quale quello dei Ro-Ro, della croceristica e della nautica da diporto, anche se vengono conservate alcune specializzazioni che verranno gioco forza penalizzate nella crescita dalla mancanza di spazi (container, industriale, chimico, sciolto, etc.).

Nello scenario della globalizzazione lungo il corridoio meridiano da Suez a Gibilterra non si può rischiare di perdere competitività per la presunzione di voler fare un po' di tutto in maniera sufficiente, mentre sarebbe forse più opportuno specializzarsi in pochi settori dov'è possibile raggiungere l'eccellenza.

Ci si riferisce essenzialmente all'opportunità offerta dalla vicinanza di Augusta che, disponendo di adeguati fondali e sufficienti spazi di retroterra, potrebbe offrire al sistema portuale Catania-Augusta l'occasione per una reciproca specializzazione che aiuti a superare le attuali conflittualità, favorendo la coesione indispensabile per una maggiore competitività.

A questo sistema che potrebbe rappresentare la porta est verso il corridoio Meridiano, guardano con simpatia ed attesa i Porti di Pozzallo e di Gela per la costituzione di un unico sistema della portualità nella Sicilia sud-orientale.

Naturalmente delocalizzare la funzione container ad Augusta, come già dai tempi di Agenda 2000 si va vociferando, significherebbe per Catania esaltare la funzione Ro-Ro e crocieristica potendo finalmente aspirare a divenire porto di partenza e di arrivo e quindi sviluppare tutte le funzioni imprenditoriali connesse (catering, lavanderie, approvvigionamenti, servizi a terra, ospitalità, servizi, trasporti, etc.).

A supporto di tale ipotesi la Provincia di Catania non potrà sottrarsi al dovere di sostenere la creazione di siffatto sistema portuale anche se si dovessero prevedere diversi assetti tecnici ed amministrativi, pretendendo che, finalmente, si realizzi il grande progetto della Stazione Marittima.

7.6.4 Potenziamento e messa a sistema dell'interporto

Realizzare il sistema portuale della Sicilia orientale oppure quello ancora più efficace della Sicilia sud-orientale, significa anche sancire il principio dell'integrazione modale a supporto di una logistica efficace e redditizia e quindi affermare l'indispensabilità di un interporto centrale rispetto a tutti i modi di trasporto e sede dell'intelligenza del sistema cui affidare la regia delle operazioni.

Logica conseguenza di queste scelte appare ineludibile assicurare all'interporto di Catania il massimo dell'accessibilità da e per ogni altro polo della logistica e della produzione e quindi, fra l'altro:

- ampliamento dell'area intermodale;
- collegamento funzionale e strutturale con il porto di Catania;
- collegamento funzionale e strutturale con Porto di Augusta;
- collegamento funzionale e strutturale con l'ASI di Catania;
- collegamento ferroviario con centro agroalimentare e centro commerciale all'ingrosso;
- connessione con l'area industriale di Ragusa sulla direttrice Comiso-Vittoria;
- interazione con gli aeroporti di Melilli e di Vittoria;
- integrazione funzionale con l'area logistica del Dittaino (EN).
- collegamento strutturale con la rete Circumetnea.

L'Interporto centro intelligente ed efficace della logistica integrata nel Mediterraneo è uno degli obiettivi forti della Provincia di Catania.

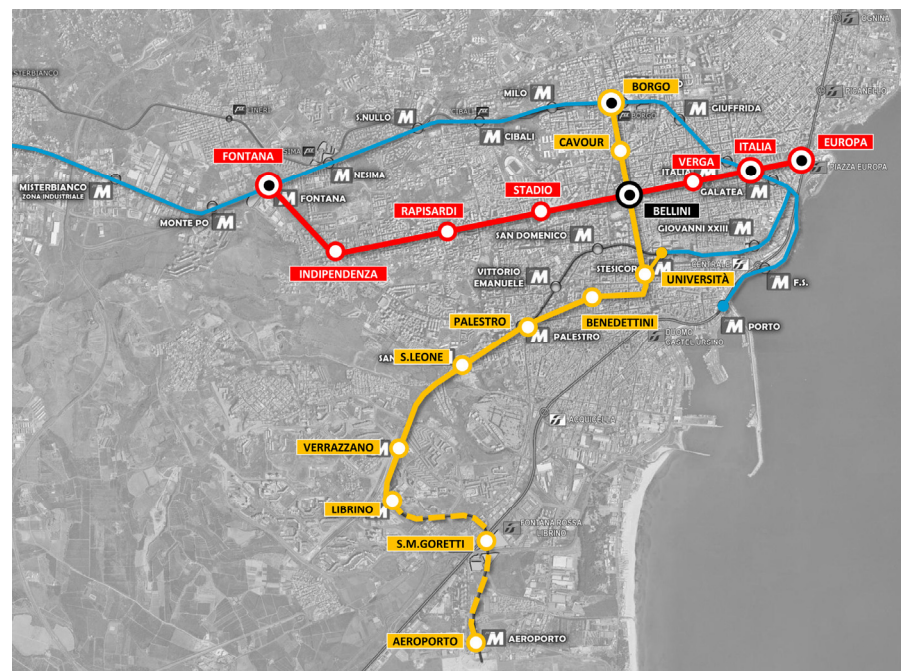
7.6.5 Potenziamento della linea ferroviaria Circumetnea

La Circumetnea, ormai da più di un secolo (la Provincia di Catania ne fu socio fondatore) è una risorsa potenzialmente straordinaria per tutto il territorio sotteso dal vulcano per la capacità di svolgere funzione di cucitura dei territori pedemontani potendo condurli fino a mare da una parte e nel cuore del Capoluogo dall'altra.

A metà degli anni '80 i vertici tecnici ed amministrativi della Circumetnea avviarono il progetto di "interramento della linea" in ambito urbano a cominciare dalla stazione Borgo verso Corso Italia dapprima e verso piazza Galatea ed il porto successivamente.

La Circumetnea è un chiaro esempio di ente gestore dei trasporti che opera interamente all'interno della Provincia di Catania, avvalorando quindi l'ipotesi, da sempre auspicata ma mai attuata, del suo passaggio agli enti locali a sostegno delle politiche trasportistiche sia in ambito urbano che extra urbano.

Del resto le ipotesi di potenziare il percorso urbano della metropolitana FCE (da Librino fino al Borgo passando dai Benedettini e lungo l'asse dei viali da Piazza Europa all'ospedale Garibaldi per esempio), già accennate in occasione delle problematiche d'accessibilità all'aeroporto, possono rafforzare la suggestione che la Circumetnea, trasferita agli Enti Locali e non più ministeriale, si trasformi finalmente, almeno in ambito urbano, da ferrovia in ente gestore di trasporto pubblico su ferro per evitare di dover continuare a svolgere servizio lineare e quindi a dover progettare il proprio lungo serpentone sotterraneo per andare a raccogliere l'utenza nel bacino urbano con enorme dispendio di risorse finanziarie, ma potendo invece realizzare reti costituite da tratte che, come in tutte le metropolitane del mondo, rappresentino gli assi portanti dello sviluppo del sistema del trasporto pubblico locale catanese. Di seguito si riporta una ipotesi di rete metropolitana possibile in virtù di tali ragionamenti.



Per quanto riguarda le ipotesi di potenziamento del servizio in ambito extraurbano emergono i seguenti indirizzi:

- attivazione di un servizio esclusivamente dedicato alla componente turistica;
- acquisire da RFI la tratta dismessa Letojanni-Giardini-Randazzo;
- unificare le stazioni FCE ed RFI di Randazzo al fine di un efficace potenziamento del raccordo fra il distretto turistico dell'Etna e quello di Taormina
- avviare il servizio merci lungo tutto il suo percorso, creando i collegamenti con le aree industriali di Piano Tavola e di Paternò e realizzando la connessione con l'interporto;
- sfruttare la presenza dei suoi binari alle porte d'ingresso al Porto anche per acquisire la potenziale utenza dei passeggeri delle navi da crociera;
- provvedere alla manutenzione e ristrutturazione delle stazioni destinandone parti importanti ed oggi inutilizzate all'accoglienza turistica quali cerniere fra la dorsale di distribuzione ferroviaria ed i percorsi (naturalistici, scientifici, ambien-

tali, culturali, enogastronomici, sportivi, etc.) che da queste si dipartono (vedi progetto “circumnavigando l’Etna” alla sezione dedicata al turismo).

Anche in questo caso così come per i precedenti la Provincia può mettere in campo la sua più forte determinazione volta a fare della Circumetnea uno strumento efficace ad assicurare gran parte delle soluzioni necessarie alle problematiche che affliggono il sistema dei trasporti.

7.6.6 Potenziamento della linea ferroviaria RFI

Si è già fatto riferimento alla necessità che RFI abbia un dialogo più serrato con la Provincia nella programmazione degli interventi e degli esercizi che riguardano lo sviluppo del suo territorio.

In particolare la Provincia di Catania ritiene che RFI debba:

- completare il nodo di Catania risolvendo la problematica del raddoppio della tratta Catania-Acicella;
- accelerare il processo di dismissione delle aree limitrofe e prospicienti la Stazione Centrale al fine di consentire l’avvio del così detto “Water Front” catanese;
- sostenere ed incentivare la formazione del sistema ferroviario ad alta frequenza ed elevata frequentazione lungo la direttrice jonica che va da Calatabiano attraverso Catania fino a Lentini;
- sostenere e partecipare alla realizzazione del nodo intermodale di Acireale pensato e voluto dalla Provincia di Catania e che prevede la realizzazione di una nuova stazione in corrispondenza di Piazza Cappuccini dove dovrebbe sorgere un imponente complesso di parcheggi e strutture commerciali, direttive e ricettive e la riattivazione di quella attualmente dismessa antistante il Palazzo Pennisi.
- riattivare le stazioni di Ognina e di Bicocca a servizio delle politiche di mobility management attivate dalla Provincia di Catania in favore dei pendolari che raggiungono Catania dalle provenienze sud e nord;
- provvedere alla velocizzazione delle tratte Catania-Enna-Caltanissetta-Palermo e Catania-Siracusa;
- provvedere, d’intesa con la Provincia, la SAC ed il Comune di Catania, alla progettazione e realizzazione della stazione di Fontanarossa;
- consentire l’ampliamento dell’area intermodale dell’Interporto catanese;
- cedere alla Circumetnea la tratta dismessa Letojanni-Giardini-Randazzo;
- verificare l’opportunità di realizzare la tratta Comiso-Vizzini a sostegno dell’integrazione fra l’aeroporto di Comiso e quello di Catania;
- verificare le possibilità di riutilizzo della tratta Catania-Schettino a supporto dell’area industriale di Paternò ed a sostegno della rivitalizzazione del comparto agrumicolo da essa sotteso.

7.6.7 Potenziamento ed adeguamento della viabilità primaria e principale

La realizzazione della nuova autostrada Catania-Siracusa e della prossima Catania-Ragusa impone che la Tangenziale, nel tratto dai caselli di San Gregorio fino allo svincolo di Passo Martino, sia di caratteristiche tali da sostenere efficacemente l’incremento di domanda di trasporto veicolare privato e commerciale. Si ritiene inoltre, indispensabile per il territorio, che l’Ente Nazionale delle Strade:

- assicuri il pronto ammodernamento dei tratti delle SS284 ed SS120 per assicurare la migliore accessibilità della zona Pedemontana nell’arco sotteso fra Adrano e Fiumefreddo.
- provveda a mettere in sicurezza la SS 417 Caltagirone-Catania ed a completare la SS 683 Licodia Eubea-Libertinia;
- provveda al potenziamento della tangenziale di Catania;

- valuti la possibilità di includere il tratto terminale della A18, eliminando il casello di Acireale, all’interno del sistema della tangenziale di Catania così da rafforzare il contesto metropolitano dell’area;
- sostenga e partecipi all’ammodernamento della S.P. 41 Catania-Acireale per consentire che le funzioni di attraversamento che oggi penalizzano lo sviluppo di Acicastello si svolgano a monte dell’attuale collegamento, su quella che dovrebbe divenire la via di fuga capace di collegare i due ospedali di Cannizzaro e di Acireale ai fini della Protezione Civile

7.6.8 Agenzia Metropolitana dei Trasporti

Tutti i punti fin qui trattati nel settore dei trasporti ed afferenti alle competenze di indirizzo e di coordinamento attribuite alle Province Regionali Siciliane, pongono in risalto l’esigenza di poter disporre di un luogo deputato alla diffusione della conoscenza quale requisito indispensabile per una pacata discussione che preceda la scelta migliore.

Tale luogo è, ad avviso della Provincia Regionale di Catania, l’Agenzia Metropolitana dei Trasporti alla quale sono chiamati a partecipare tutti i responsabili politici, tecnici ed amministrativi che, a qualunque titolo, sono coinvolti nel sistema della mobilità catanese.

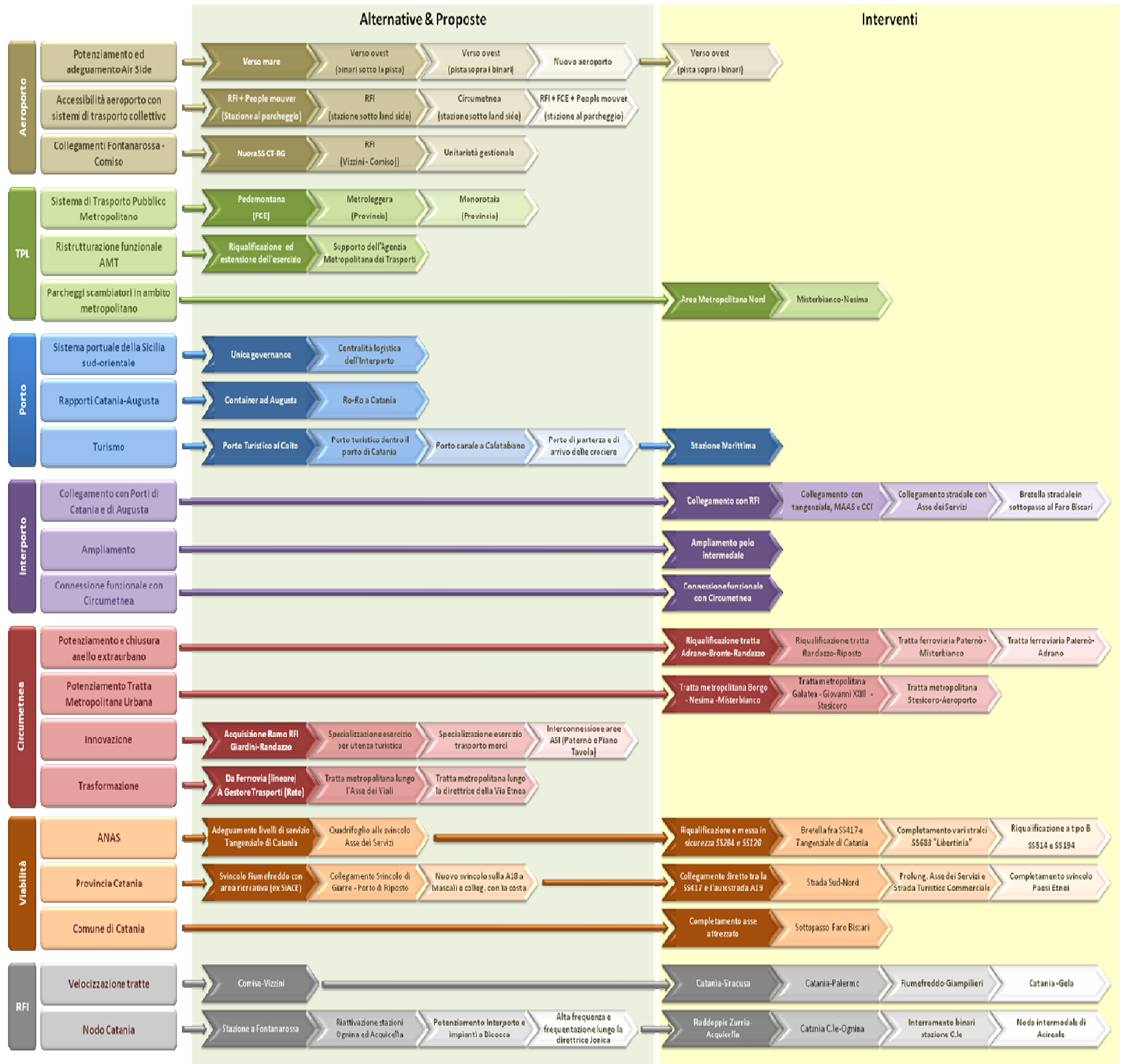
7.7 Indirizzi progettuali

Esercitare il ruolo di coordinamento affidato alle Province, dopo avere svolto il censimento dei bisogni e delle possibili soluzioni, significa anche diffondere la conoscenza perché possa essere utilizzata ad un tavolo al quale seggano tutti i soggetti capaci di contribuire a individuare interventi che, risolvendo le conflittualità emergenti ed ottimizzando le risorse disponibili, possano consentire il raggiungimento di obiettivi condivisi sull’area vasta provinciale ed oltre in ambito sub regionale.

Si tratta di costruire una matrice dove per ogni componente e per ogni azione vengano individuati i campi delle alternative e quelli degli interventi perché alla fine del procedimento, con l’ausilio del sopra-introdotto sistema di supporto alle decisioni, si saranno svuotati i primi per definire nei secondi programmi certi di interventi complementari e coordinati.

A semplice titolo esemplificativo, si rappresenta nella figura di cui alla pagina successiva una ipotesi di griglia nella quale, in campo verde sono rappresentate le alternative ed in campo giallo gli interventi.

Il completamento della fase di pianificazione e di programmazione da parte di questa Provincia regionale di Catania, attraverso la concertazione con tutti quanti gli altri soggetti che, a qualunque titolo, interagiscono con il sistema della mobilità catanese, mira ad una scelta oculata delle alternative esistenti, così da arrivare alla redazione definitiva del piano della mobilità, in atto rappresentato dal piano propositivo con valenza strategica di cui appresso ed in virtù di quanto riportato nella successiva tabella.



azioni	alternative/interventi esemplificativi
Potenziamento airside aeroportuale	Seconda pista con prolungamento a Est verso il mare (Adeguamento aeroporto Catania - Alt.1)
	Seconda pista con prolungamento a Ovest con interrimento Linea RFI (Adeguamento aeroporto Catania - Alt.2)
	Seconda pista con prolungamento a Ovest con scavalco Linea RFI (Adeguamento aeroporto Catania - Alt.3)
	Realizzazione nuovo aeroporto (Adeguamento aeroporto Catania - Alt.4)
Integrazione gestionale Aeroporti di Comiso e Fontanarossa	Società di gestione unica
Integrazione funzionale Porti di Catania e Augusta	Integrazione e specializzazione Porti di Augusta e Catania
Adeguare collegamenti ferroviari lungo la direttrice perietnea	Potenziamento ferrovia Adrano-Randazzo-Riposto
	Potenziamento ferrovia Paternò - Adrano
Riqualificare la rete ferroviaria di interesse regionale	velocizzazione della tratta ferroviaria Catania-Siracusa
	Riqualificazione ferrovia Catania - Enna - Palermo
	Raddoppio ferroviario Fiumefreddo - Giampileri
Rifunzionalizzazione ferrovia Alcantara - Randazzo	Rifunzionalizzazione ferrovia Alcantara - Randazzo
Attivazione di un servizio ferroviario ad esercizio metropolitano sulla linea costiera	Raddoppio ferroviario Zurria - Acicella
	Nodo di Acireale
	Interrimento Stazione Catania c.le
	Esercizio ferroviario a carattere metropolitano Taormina - Lentini
Messa a sistema della Piattaforma Logistica di Catania	Collegamento ferroviario dell'Interporto
	Collegamento dell'Interporto con Tangenziale
	Collegamento dell'Interporto con Asse dei Servizi
	Collegamento Interporto-Porto in sottopasso al Faro Biscari
	Realizzazione del Polo Intermodale dell'Interporto
	Potenziamento dello scalo di Bicocca
Sistema di trasporto ad esercizio metropolitano	Pedemontana (TPL metropolitano Alt. 1)
	Metroleggera (TPL metropolitano Alt. 2)
	Monorotaia (TPL metropolitano Alt. 3)
Sistema di accesso a Fontanarossa	Metropolitana con stazione sotto land side (accesso all'aeroporto di Catania alt. 1)
	Linea RFI con fermata al parcheggio + people mover (accesso all'aeroporto di Catania alt. 2)
	Linea RFI con stazione sotto land side (accesso all'aeroporto di Catania alt. 3)
	Riqualificazione e potenziamento della viabilità di accesso all'aeroporto di Catania Fontanarossa
Potenziamento del sistema metropolitano Ferrovia Circumetnea nell'area metropolitana di Catania	Tratta metropolitana Borgo - Nesima
	Tratta metropolitana Stesicoro - Vittorio Emanuele
	Tratta metropolitana Misterbianco - Nesima
	Tratta metropolitana Vittorio Emanuele - Verrazzano
	Tratta metropolitana Verrazzano - Aeroporto (accesso all'aeroporto di Catania alt. 1)
	Tratte metropolitane urbane (asse dei viali, etc.)
Coordinamento della mobilità metropolitana	Tratta ferroviaria Paternò - Misterbianco
	Agenzia Metropolitana dei Trasporti
Adeguare collegamenti stradali lungo la direttrice perietnea	Riqualificazione SS284
	Riqualificazione SS120
Adeguamento della connessione stradale tra Caltagirone e Catania	Riqualificazione funzionale a tipo B della SS417 (collegamento tipo autostradale area Calatino con Catania alt. 1)
	Completamento della SS683 Licodia Eubea - Libertinia (alt.2)
	Riqualificazione autostradale Catania - Ragusa (alt.2)
	Messa in sicurezza SS417 (alt.2)
Potenziare il sistema stradale di attraversamento e distribuzione intorno alla città di Catania	Potenziamento Tangenziale di Catania (alt.1)
	Nuovo collegamento viario a monte della Tangenziale di Catania (alt. 2)
	Trasformazione a quadrifoglio dello svincolo Asse dei Servizi
	Asse attrezzato
	Spostamento del casello di S. Gregorio sulla A18 fino ad Acireale
Collegamenti provinciali a valenza strategica	Strada Nord-Sud
	Collegamento Svincolo di Giarre - Porto di Riposto
	Collegamento svincolo di Fiumefreddo area ricreativa
	Riqualificazione SP per il collegamento SS417 - A19 - SS121 (collegamento area calatino Alt. 1)
	Prolungamento Asse dei servizi
Realizzazione di varianti, completamento strade esistenti e riqualificazione delle intersezioni	(vedi Piano Triennale OO.PP.)
Ammodernamento e messa in sicurezza delle Strade Provinciali	(vedi Piano Triennale OO.PP.)

7.8 Il quadro propositivo con valenza strategica: Mobilità

