

S.S.115 "Sud Occidentale Sicula". Itinerario Gela – Agrigento – Castelvetrano. Macrolotto 1 da svincolo A29 Castelvetrano a svincolo di Sciacca ovest (incluso) – Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (Cod. PA899). CUP_F11B22001190002

Il progetto in argomento, parte dell'itinerario Gela – Agrigento – Castelvetrano, è riferito al tratto di viabilità di collegamento tra Castelvetrano e Sciacca. L'inizio è stabilito in corrispondenza dell'attuale svincolo di Castelvetrano, prevedendone l'adeguamento da realizzarsi a livelli sfalsati, che consente la riconnessione con l'autostrada A29 (Palermo-Mazara del Vallo) e la viabilità locale. Il progetto termina con lo Svincolo di Sciacca Ovest che consente la connessione tra l'infrastruttura in progetto e la S.S.624 proveniente da Palermo.

Sono state valutate - oltre alla alternativa 0 - tre alternative di tracciato: 1, 2A e 2B. Le alternative 2A e 2B prevedono entrambe l'adeguamento con una carreggiata di raddoppio in sinistra dell'attuale S.S.115 "Sud Occidentale Sicula", con la sola sostituzione degli impalcati per i viadotti esistenti nella 2A, mentre per la 2B si prevede un abbassamento delle livellette di 15 m in corrispondenza di tre viadotti. L'alternativa 1 prevede invece la realizzazione di un tracciato in variante rispetto all'attuale S.S.115 con una sezione tipo B (D.M. 05/11/2001) a due corsie per senso di marcia.

Il tracciato attraversa i territori dei comuni di Castelvetrano (TP), Menfi (AG), Sciacca (AG) e Sambuca di Sicilia (AG) (interessato marginalmente con Alternativa 1 in variante), ricadenti nel Libero Consorzio Comunale di Trapani e di Agrigento.

La realizzazione dell'opera consente di potenziare e implementare l'assetto viario della costa sud della Sicilia, nell'ottica di "completare" l'anello della rete primaria siciliana che presenta strade a quattro corsie sulla costa tirrenica e ionica. La sua realizzazione favorirà una maggiore coesione territoriale migliorando la sostenibilità economica delle piccole e medie imprese; innescando il processo di emersione dovuto anche all'isolamento e al ritardo infrastrutturale rendendo possibile una migliore mobilità di persone e merci e liberando dal traffico i paesi della fascia costiera. Genererà un complessivo innalzamento del livello di servizio della rete anche diminuendo l'incidentalità.

Lo studio dei tracciati ha tenuto conto del contesto territoriale ove ricade, rispettandone la vocazione e le preesistenze.

Lo studio di fattibilità delle alternative progettuali ha preso le mosse dall'analisi del contesto sotto l'aspetto socioeconomico, infrastrutturale, dall'analisi dei dati di traffico attuali e previsionali, le prospettive di sviluppo del territorio. Lo studio ha analizzato la compatibilità paesaggistica e ambientale - compatibilmente con il livello progettuale - attraverso un preliminare inquadramento di area vasta, analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione ai diversi livelli gerarchici, degli strumenti di tutela e dei vincoli. A valle di tale analisi ha posto a confronto le alternative studiate basato sul criterio di valutazione della sostenibilità delle diverse alternative.

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali ha trattato i seguenti argomenti:

- analisi dello scenario attuale;
- identificazione degli scenari futuri di analisi e prospettive di evoluzione;
- esiti della valutazione ex-ante dei fabbisogni;
- analisi delle alternative di progetto e la relativa fattibilità tecnica;
- le previsioni di traffico per le alternative progettuali;
- la sostenibilità finanziaria e la convenienza economico-sociale;
- la compatibilità paesaggistica, archeologica, ambientale;
- analisi di confronto delle alternative di corridoio;

ed è disponibile al seguente link:

https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/g_dimucci_stradeanas_it/Eme0lcWQavJMwwh-FMzrm3cBdkBE6MNhh_tT2ceZ45TTbO?e=K7O81E