



**RELAZIONE CONCLUSIVA
DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO**

Pedemontana di Palermo

Collegamento tra le Autostrade A19 (Catania - Palermo) e A29 (Palermo - Trapani)

OTTOBRE 2024

Sommario

1. PREMESSA	3
2. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	5
2.1 LE RAGIONI DELL'OPERA	5
2.2 LE ALTERNATIVE PROGETTUALI	7
2.2.1 DESCRIZIONE FUNZIONALE DELLE ALTERNATIVE	7
2.2.1.1 L'OPZIONE 0	8
2.2.1.2 L'ALTERNATIVA 1	10
2.2.1.3 L'ALTERNATIVA 2	13
2.2.1.4 L'ALTERNATIVA 3	17
2.2.1.5 RIEPILOGO DEI PRINCIPALI PARAMETRI FUNZIONALI	19
3. IL DIBATTITO PUBBLICO	20
3.1. LE ATTIVITÀ SVOLTE	20
3.1.1. LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	20
3.1.2. L'ORGANIZZAZIONE E LA GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	20
3.1.3. MODALITÀ DI INTERAZIONE	21
3.1.4. L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE	25



3.1.5	IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI	26
4.1.	OPPORTUNITÀ E RAGIONI DELL'OPERA	28
4.3.	ASPETTI AMBIENTALI, ARCHEOLOGICI E PAESAGGISTICI	30
5.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	31
6.	CREDITI	32
7.	ALLEGATI	33

1. PREMESSA

Il dibattito pubblico ha avuto lo scopo di presentare la proposta della “Pedemontana di Palermo” al fine di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell’opera (Anas S.p.A.) di comprendere le posizioni del territorio nei confronti dell’opera e valutare quale tra le alternative del DOCFAP meglio risponde alle esigenze locali.

Il dibattito è stato indetto da Anas S.p.A. che ha contribuito attivamente alla sua realizzazione.

La responsabile del dibattito pubblico realizzato secondo quanto stabilito dall’art. 40 e allegato I.6 del D.Lgs. 36/2023 è stata l’Arch. Fernanda Faillace, responsabile dei Procedimenti Autorizzativi Sud di Anas S.p.A.

Il gruppo di lavoro di Anas S.p.A. è stato rappresentato da: Ing. Luigi Mupo (RUP – Responsabile Nuove Opere Struttura Territoriale Sicilia) Ing. Chiara Luchino (PMO - Responsabile Area A6 Sicilia) Ing. Francesca Bario (PMO - Responsabile di progetto) Ing. Pier Giorgio D’Armini (DT Anas - Analisi Trasportistiche) Ing. Alessandro Grossi (DT Anas - Strade) Dott. Carlo Veca (DT Anas - Archeologia) Dott. Giuseppe Napoli (DT Anas - Geologia Tecnica) Gennaro Monaciliuni (DT Anas - Ambiente, Territorio, Architettura e Paesaggio) e dai/dalle progettisti/e di Sintagma S.r.l., TECNIC Consulting Engineers, ICARIA Società di Ingegneria, GEOTECHNICAL Design Group.

Nell’ambito delle attività del Dibattito Pubblico, in conformità a quanto stabilito dall’art. 40 e dall’Allegato I.6 del D.Lgs. 36/2023 articolo 7 comma 1 ed in conformità a quanto previsto dall’articolo 4 comma 3 lettera e), la Responsabile del Dibattito Pubblico ha elaborato la presente “Relazione Conclusiva”, essa ha l’obiettivo di restituire i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico.

Il documento di fattibilità tecnico economica DOCFAP dell’opera sottoposto a dibattito pubblico è stato pubblicato sul sito di Anas S.p.A.

<https://dibattitopubblico.stradeanas.it/pedemontana-palermo/>

Inoltre, con comunicazioni del 11.01.2024 Anas ha trasmesso nota di indizione del dibattito pubblico a tutti gli Enti interessati invitandoli a pubblicare sul proprio sito web la “Relazione di progetto” dell’opera e dare notizia del prossimo avvio del Dibattito.

La norma (art. 40 c.4 D.Lgs. 36/23) prevede: *“le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell’intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall’opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall’intervento, possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione (della Relazione di progetto)”* .

Il termine per la presentazione delle osservazioni, che potevano essere inviate sia attraverso mail dedicata sia attraverso apposita sezione contenuta sul sito web del dibattito, è stato fissato per il 25 settembre 2024.

In seguito alla presentazione della presente Relazione conclusiva, il proponente dovrà redigere, entro 60 giorni, il documento conclusivo del dibattito pubblico, con il quale si “(...) *evidenzia la volontà o meno di realizzare l’intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte*” (Allegato I6, art. 5, comma 1, lett. F D.Lgs. 36/23).

Inoltre, “*gli esiti del dibattito, ivi comprese eventuali proposte di variazione dell’intervento, sono valutati dalla stazione appaltante o dall’ente concedente ai fini dell’elaborazione del successivo livello di progettazione*” (art. 40 c.6 D.Lgs. 36/23).

2. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

Il progetto che si presenta in questa relazione riguarda un nuovo asse autostradale “Pedemontana di Palermo”, che collega in modo diretto l'Autostrada A19 “Palermo - Catania” e l'Autostrada A29 “Palermo - Mazara del Vallo”; attualmente il traffico extraurbano e di lunga percorrenza e il traffico propriamente urbano coesistono nell'unica strada esistente che collega le due autostrade: il Viale della Regione Siciliana (noto anche come Circonvallazione di Palermo), arteria a tutti gli effetti “urbana”.

I comuni attraversati dall'intervento sono Palermo e Monreale (interessato marginalmente dal tracciato dell'Alternativa 1 in galleria) nella Città Metropolitana di Palermo.

Il sistema della viabilità di accesso alla città di Palermo è costituito dalle autostrade A19 a sud-est, A 29 nord-ovest e dalle strade statali e provinciali che collegano il capoluogo con il suo hinterland e che confluiscono sul Viale della Regione Siciliana.

Il collegamento di Palermo alla rete stradale di importanza nazionale fa parte del corridoio di interesse europeo denominato Trans-European Transport Network (TEN-T) che rappresenta l'insieme di infrastrutture di trasporto considerate rilevanti a livello comunitario e di cui Palermo costituisce uno dei nodi chiave in Italia facendo parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo che collega Helsinki con Palermo, attraversando l'intera penisola e unendo alcune delle principali aree produttive d'Europa.

2.1 LE RAGIONI DELL'OPERA

La cosiddetta Circonvallazione di Palermo, a gestione comunale, attraversa in direzione est-ovest il tessuto urbanizzato di Palermo: è una strada a quattro corsie affiancata da complanari che si collegano alle carreggiate principali con frequenti (in media ogni 300-500 metri) rampe che, dal tessuto urbano, consentono l'ingresso e l'uscita per la strada principale. Inoltre, il “Viale” è collegato alle strade statali e provinciali di accesso alla città (SP1, SP57, SS186, SS624, SP5, SP37 e SS121, evidenziate in Figura 1-1). Questa situazione di commistione della tipologia di traffico (locale urbano e di attraversamento) genera di fatto un “declassamento” della strada esistente ad arteria urbana su cui si riversano in media circa 138.000 veicoli al giorno provocando un flusso di traffico congestionato.

Gli obiettivi da perseguire con il nuovo intervento possono essere sintetizzati in:

- miglioramento complessivo della mobilità nell'area palermitana;
- riduzione dei tempi medi di trasporto per passeggeri e merci lungo le principali direttrici stradali;
- diminuzione dei tassi di incidentalità complessivi nell'area;
- riequilibrio dei flussi di traffico che impegnano le infrastrutture urbane ed extraurbane;

- aumento della capacità di traffico delle principali direttrici stradali e autostradali in relazione alla loro riorganizzazione e messa in rete;
- riduzione dell'inquinamento e miglioramento della mobilità;
- miglioramento dei collegamenti con le polarità portuale e aeroportuale;
- creazione delle condizioni per avviare un adeguamento e razionalizzazione della circonvallazione di Palermo in chiave urbana, anche ad esempio riservando spazi da destinare al trasporto pubblico e alla mobilità dolce per favorire la mobilità sostenibile.

Le principali funzioni svolte dall'intervento comporterebbero inoltre il soddisfacimento dei seguenti fabbisogni:

- connettere la rete autostradale, eliminando l'interferenza dei traffici di medio-lunga percorrenza con l'area urbana di Palermo;
- migliorare e potenziare la grande rete di collegamento tra importanti nodi urbani;
- offrire l'opportunità di ricucire i territori posti a monte della nuova viabilità, di localizzare nuovi parcheggi di interscambio con il trasporto pubblico verso il centro città, di realizzare nuovi servizi ed attrezzature, di migliorare, in sintesi, la qualità urbana di una vasta parte della città.



Figura 1-1: Rete infrastrutturale esistente

2.2 LE ALTERNATIVE PROGETTUALI

2.2.1 DESCRIZIONE FUNZIONALE DELLE ALTERNATIVE

A risposta delle esigenze delineate sono state individuate e valutate tre soluzioni di progetto definite Alternativa 1, Alternativa 2 e Alternativa 3 fondate sulla medesima concezione progettuale che prevede la realizzazione di un nuovo collegamento autostradale di categoria A (*Autostrada ambito extraurbano, con carreggiate separate da spartitraffico invalicabile, con almeno due corsie per senso di marcia e banchina pavimentata a destra, prive di intersezioni a raso, con corsie larghe 3,75 m, corsia di emergenza 3,00 m, banchine centrali 0,70 m, e spartitraffico centrale con larghezza minima di 2,60 m*) con caratteristiche geometriche, funzionali e di sicurezza adeguate ad assolvere il compito di connessione e completamento autostradale, e per rispondere ai fabbisogni attuali e futuri che deriveranno come indotto dal potenziamento dell'infrastruttura stessa.

L'intervento consiste quindi in un nuovo asse autostradale che si collega direttamente all'Autostrada A19 "Palermo – Catania" e all'Autostrada A29 "Palermo – Mazara del Vallo", consentendo così una razionalizzazione del traffico extraurbano e interprovinciale che attualmente transita, assieme al traffico urbano di Palermo, sull'unico collegamento veloce esistente tra le due autostrade: Viale della Regione Siciliana (noto anche come Circonvallazione di Palermo), arteria a tutti gli effetti "urbana".

La morfologia del territorio e l'urbanizzazione hanno condizionato l'ubicazione dei possibili tracciati, posizionati tutti nella fascia pedemontana di Palermo, con connessioni alla viabilità esistente. Le tre alternative considerate seguono un corridoio che prevede lunghi tratti in galleria e che minimizza l'impatto ambientale e paesaggistico, pur dovendo rispettare le caratteristiche di una autostrada extraurbana di categoria A, che richiede curve ampie per le elevate velocità di progetto. Le differenze principali tra le alternative riguardano le connessioni al territorio e il conseguente impatto sulle aree urbanizzate.



Figura 2-1 – Planimetria generale con individuazione delle alternative di progetto

2.2.1.1 L'opzione 0

Attualmente l'accesso alla città di Palermo e la connessione tra le due autostrade A19 "Palermo-Catania" ed A29 "Palermo-Mazara del Vallo" avviene attraverso il Viale della Regione Siciliana, che a tutti gli effetti costituisce un'arteria urbana di Palermo. La sua lunghezza è di circa 12 chilometri ed è parte dell'itinerario europeo E90; vi sono poi le strade provinciali e statali (schematizzate in Figura 1-5 del capitolo precedente) che collegano la città capoluogo con il suo hinterland. Si ribadisce che la Circonvallazione di Palermo, per la conformazione fisica del territorio e dell'urbanizzato, è attraversata sia da traffici urbani, sia da traffici di media e lunga percorrenza, sia da mezzi pesanti.

Tale commistione di utilizzo genera numerose criticità:

- presenza di attraversamenti pedonali semaforici, che mal si confanno alla componente di traffico di media e lunga percorrenza;
- presenza di sottopassi a rischio allagamento;
- corsie di entrata e uscita da e verso le complanari al tracciato con geometrie non sicure, infatti la tipologia di strada del Viale della Regione Siciliana non dovrebbe consentire intersezioni a raso.

Dalle considerazioni svolte, si evince come il Viale della Regione Siciliana non possieda i necessari requisiti infrastrutturali per un'adeguata funzione di collegamento fra le due autostrade, anche ipotizzando adeguamenti infrastrutturali peraltro resi estremamente complicati dal contesto urbano nel quale l'opera si inserisce e dalla necessità di servire anche il traffico locale oltre quello di attraversamento.

Opzione 0 - adeguamento in sede

L'adeguamento di Viale della Regione Siciliana presenta criticità dovute alla sua attuale configurazione come strada urbana e alla vicinanza con gli edifici, che impediscono l'uso dello spazio adiacente per i collegamenti con la viabilità locale tanto che non sarebbe possibile intervenire per una riconfigurazione delle intersezioni secondo normativa. Le due opzioni di adeguamento possibili sono: un intervento sulla sede attuale o la costruzione di una nuova infrastruttura sopraelevata o in sottopasso rispetto alla strada esistente.

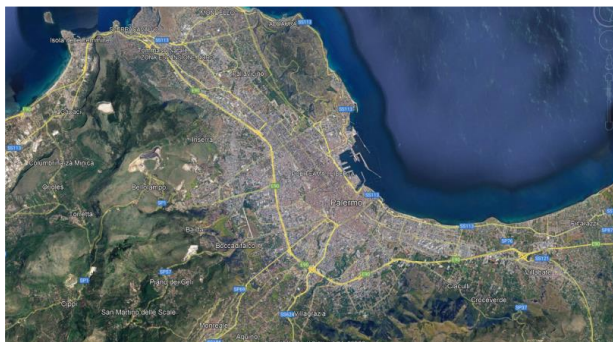


Figura 2-2 – L'attuale sistema infrastrutturale della città di Palermo

Adeguamento a livello

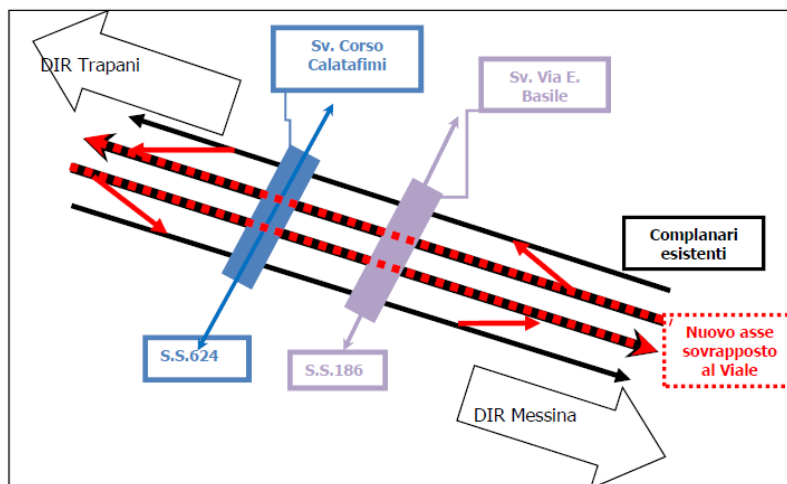
Le criticità rilevate per un'eventuale opzione di intervento in situ, sono così sintetizzabili:

- L'allargamento della Tangenziale è impossibile a causa della presenza di complanari e edifici adiacenti;
- La trasformazione in autostrada urbana è ostacolata dalle interferenze con la viabilità ordinaria e dalla necessità di nuove rampe, che richiedono spazi non disponibili nel tessuto urbano;
- Problemi simili sorgerebbero anche con una soluzione sotterranea o sopraelevata, per via dello spazio necessario per le rampe degli svincoli.

Realizzazione in sopraelevata / sottopasso

Negli anni passati, nell'ambito di un precedente studio ANAS, fu considerata la soluzione del convogliamento del traffico di passaggio e di collegamento fra le due autostrade in una infrastruttura con lo stesso tracciato dell'attuale Viale della Regione Siciliana ma a livello sfalsato, ipotizzando un tracciato in sopraelevata o in sottopasso.

L'ipotesi di adeguamento considerava un asse con soli due svincoli in Corso Calatafimi (S.S.624) e in Via Basile (S.S.186) secondo il seguente schema:



Questo schema di proposta evidenzia numerose criticità in relazione alla realizzazione delle rampe di progetto e all'adeguamento delle tratte di complanari sottese alle rampe che acquisirebbero una funzione di supporto al completamento delle manovre per consentire lo smistamento dei flussi di immissione ed uscita dal nuovo asse di progetto. Sotto questo aspetto la realizzazione in sopraelevata / trincea presenta inoltre importanti problematiche relative alla realizzazione delle intersezioni e degli svincoli in accordo con la normativa vigente, soprattutto in considerazione della funzione di collegamento fra due tratte autostradali.

Inoltre, sotto l'aspetto dell'inserimento ambientale della nuova infrastruttura, anche i precedenti studi rilevavano come, a fronte della salvaguardia dei caratteri del territorio più pedemontano, emergevano le seguenti problematiche:

- Significative interferenze con l'edificato e le infrastrutture urbane lungo tutto il percorso di Viale della Regione Siciliana.
- Aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico per la popolazione residente nelle aree limitrofe all'infrastruttura.
- Nel tratto tra via Pitrè e via Nave, il nuovo tracciato intercetterebbe i *qanat*, canali sotterranei già incontrati durante i lavori per l'attuale arteria stradale.
- Presenza di numerose cavità antropiche di origine incerta nella fascia pianeggiante intorno a Palermo, direttamente interessate dal nuovo tracciato.
- Potenziale interferenza con i ruderi della chiesa della Madonna dell'Oreto e le grotte collegate, situate lungo una parete scoscesa verso il fiume.

Le problematiche relative alla realizzazione di una nuova infrastruttura sopraelevata o in trincea su Viale della Regione Siciliana risultano non risolvibili. Una struttura sopraelevata creerebbe una barriera visiva nel paesaggio urbano e comporterebbe notevoli difficoltà di cantiere, con possibili chiusure temporanee della viabilità esistente, impattando negativamente il traffico cittadino e il trasporto pubblico. Anche l'ipotesi in trincea richiederebbe chiusure successive del viale, con gravi conseguenze per il traffico locale, oltre alla gestione di grandi quantità di terre da scavo, con effetti ambientali negativi. In conclusione, sia l'opzione sopraelevata che in sottopasso dovrebbero superare ineludibili problemi fisico/infrastrutturali e ambientali oltre che paesaggistici e architettonici.

2.2.1.2 L'Alternativa 1

L'Alternativa 1 prevede una nuova viabilità di sviluppo totale di 22,577 km caratterizzata dalla presenza, lungo l'asse principale, di 4 gallerie naturali, 6 viadotti e 3 svincoli di connessione in corrispondenza delle viabilità principali:

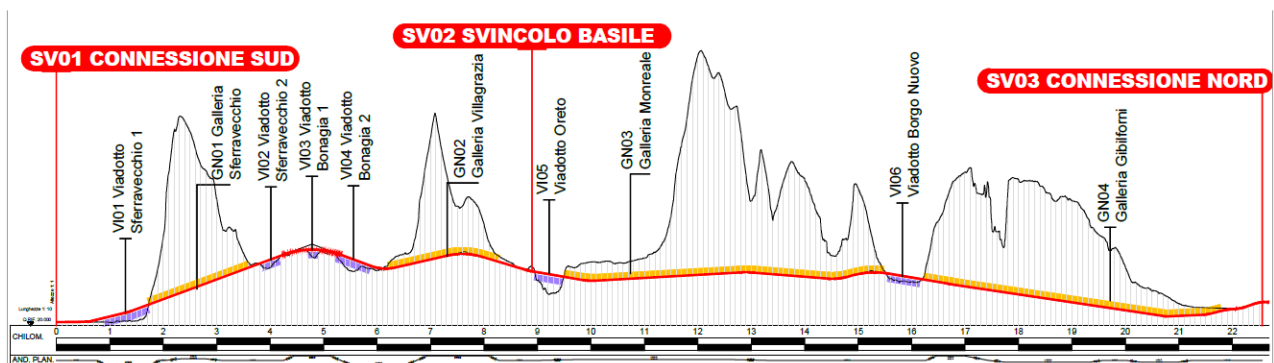
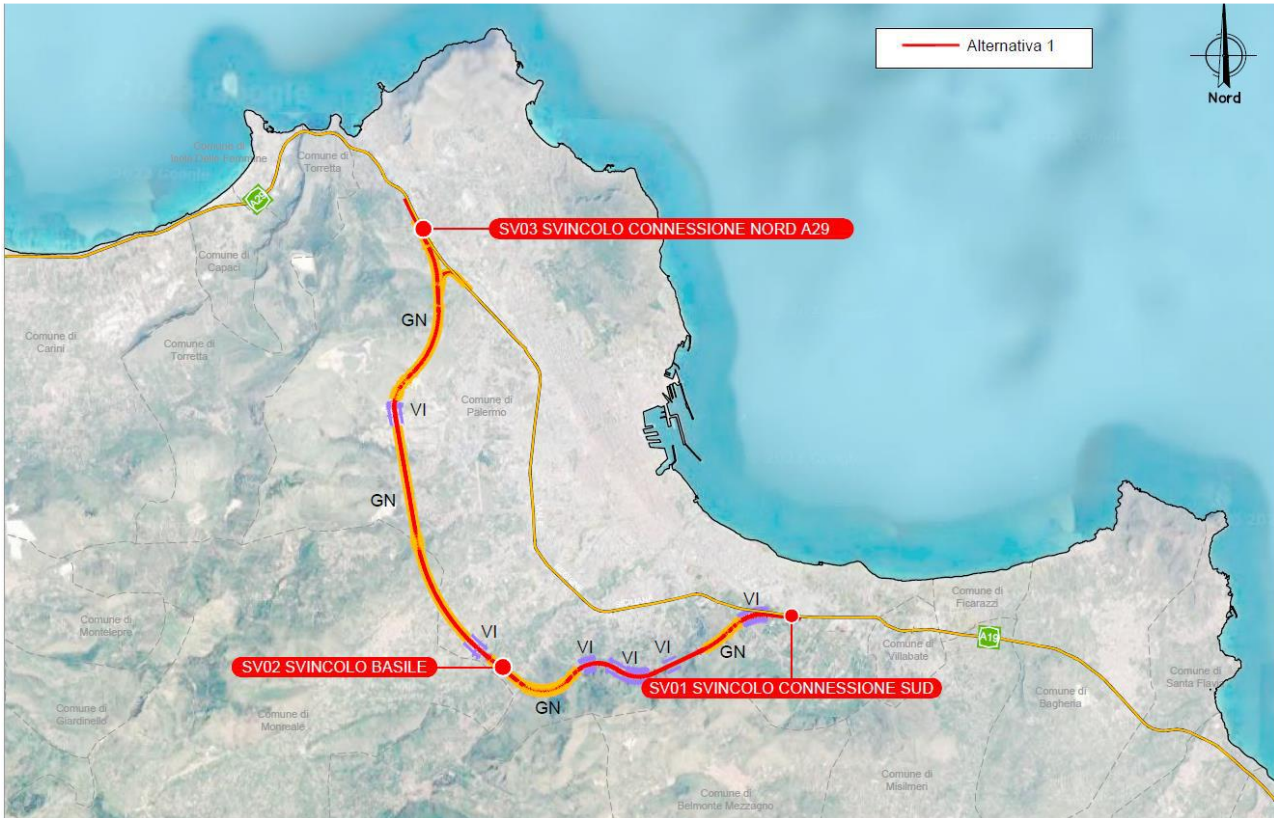
- A19 Palermo – Catania (di seguito “Connessione Sud A19 Palermo - Catania”), garantendo tutte le manovre;
- SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
- A29 Palermo – Mazara del Vallo (di seguito “Connessione Nord A29 Palermo – Mazara del Vallo”), garantendo tutte le manovre.

Il tracciato stradale di progetto risponde alle caratteristiche di “Autostrada extraurbana” di tipo “A”, caratterizzato da un intervallo di velocità di progetto 90÷140km/h come prescritto dal Decreto Ministeriale (D.M.) 05/11/2001 che stabilisce le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La strada è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia di 3,75 m ciascuna. Sono presenti corsie di emergenza di 3 m alla destra del senso di marcia e banchine centrali di 0,70 m. La

larghezza di una carreggiata risulta di 11,20 m mentre la larghezza complessiva minima della piattaforma stradale risulta di 25 m (essendo previsto uno spartitraffico centrale di minimo 2,60 m).

La successione degli elementi planimetrici e l'andamento altimetrico soddisfano tutti i criteri richiesti dalla norma.



Un sistema di viabilità secondarie consente di ricucire le viabilità locali interferite dal tracciato in progetto, così da permettere il mantenimento degli attuali percorsi viabili. Questo permetterà, insieme con la realizzazione di sottopassi e cavalcavia, di garantire la permeabilità della nuova infrastruttura.

Lo sviluppo complessivo del tracciato dell'Alternativa 1 risulta così suddiviso:

ALTERNATIVA 1 (asse principale)		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
GALLERIE NATURALI	15.470	68,5 %
VIADOTTI	3.086	13,7 %
RILEVATO	1.942	8,6 %
TRINCEA	2.079	9,2 %

Breve descrizione del tracciato

Nello specifico l'asse principale ha inizio in corrispondenza della Connessione Sud con la A19 Palermo – Catania, in prossimità dell'esistente Svincolo Zona Industriale, superando con il viadotto Sferravecchio 1 l'attuale A19. In prossimità di via Ciaculli, ha inizio la Galleria naturale Sferravecchio seguita da un tratto in cui si susseguono tratti in viadotto (Viadotto Sferravecchio 2, Viadotto Bonagia 1 e Viadotto Bonagia 2) e tratti in rilevato/trincea. In questo primo tratto è previsto un cavalcavia al fine di garantire l'attraversamento della nuova infrastruttura in corrispondenza di via Casuzze/via Monte Grifone.

Il tracciato prosegue in galleria con la Galleria Villagrazia e dopo un tratto in rilevato/trincea è previsto uno svincolo intermedio di collegamento con la SS 624 per Sciacca (Svincolo Basile). Lo svincolo consente il collegamento della nuova infrastruttura con il corridoio del Belice tramite la SS 624 e con l'area metropolitana e le zone centrali di Palermo tramite la via Ernesto Basile. Le rampe dello svincolo Basile intercettano la Statale per Sciacca attraverso una rotatoria, mentre la continuità della SS 624 è garantita da un cavalcavia.

Il tracciato prosegue con il viadotto che attraversa il Fiume Oreto (Viadotto Oreto) per poi proseguire con una galleria naturale (Galleria Monreale) che by-passa il tratto densamente abitato tra la SS 624 e la SS 186 e l'abitato di Boccadifalco. In prossimità di via Castellana il tracciato prosegue in viadotto (Viadotto Borgo Nuovo) attraversando l'omonimo centro abitato mantenendo la viabilità esistente SP 1 – via Castellana di connessione con Bellolampo e Torretta.

Il tracciato prosegue in galleria (Galleria Gibilforni) fino a ricollegarsi, con una soluzione di continuità, alla A29 Racc Bis per proseguire sulla A29 Palermo – Mazara del Vallo (Connessione Nord A29 Palermo - Mazara del Vallo). In prossimità di via Gaetano Falzone si diramano le rampe, anch'esse in galleria, che consentono il collegamento diretto tra Palermo e la nuova Pedemontana, garantendo tutte le manovre necessarie per le relazioni con il Viale Regione Siciliana.

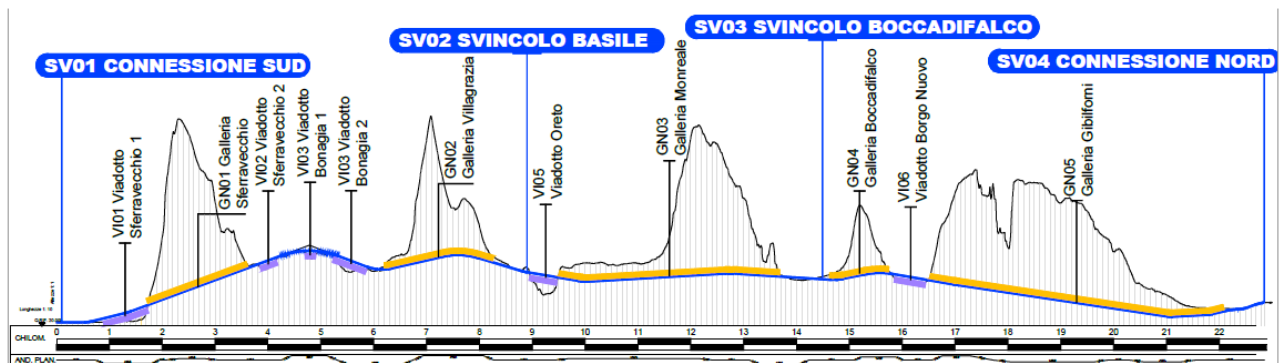
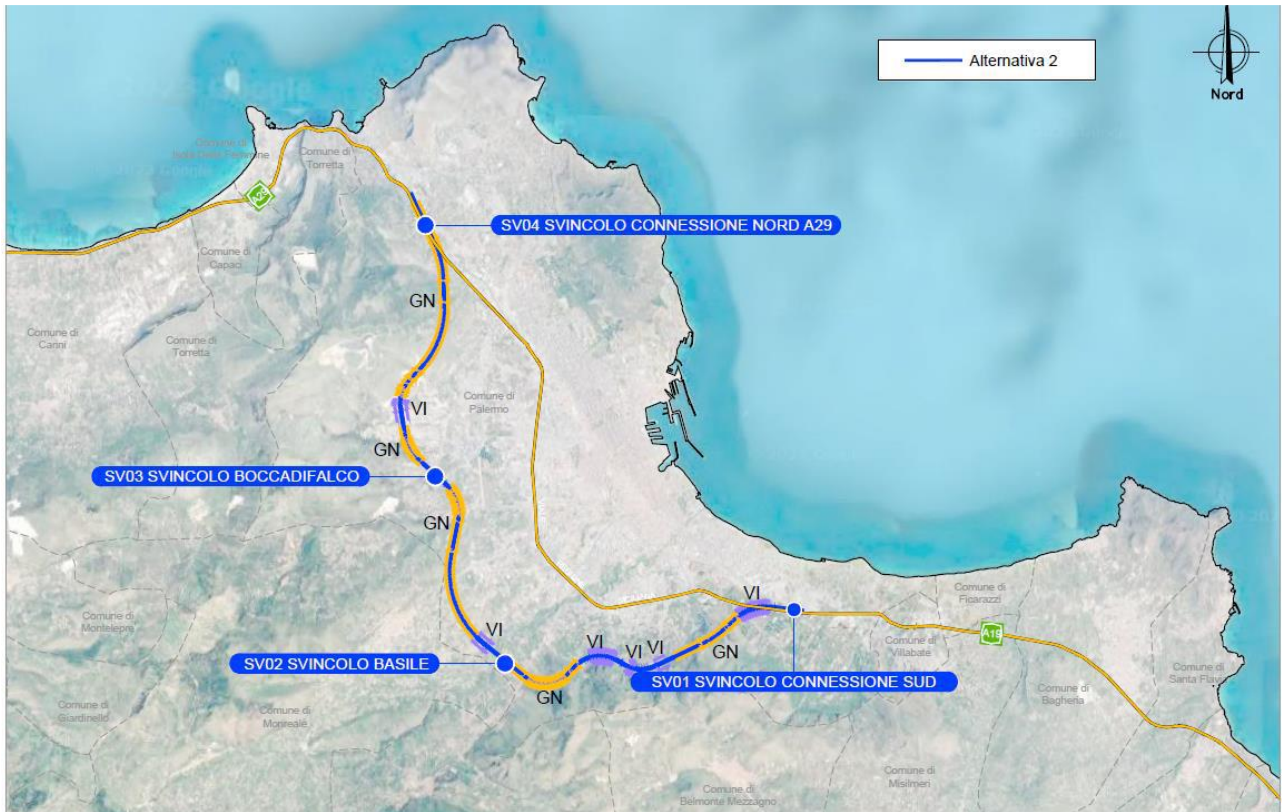
2.2.1.3 L'Alternativa 2

L'Alternativa 2 prevede una nuova viabilità di sviluppo totale di 22,852 km caratterizzata dalla presenza, lungo l'asse principale, di 5 gallerie naturali, 6 viadotti e 4 svincoli in corrispondenza delle viabilità principali:

- A19 Palermo – Catania (di seguito “Connessione Sud A19 Palermo - Catania”), garantendo tutte le manovre;
- SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
- Via Roccazzo/Via Luigi Sarullo attraverso il semi-Svincolo di Boccadifalco, garantendo l'uscita dalla strada di progetto per i veicoli provenienti da Catania e l'immissione per le provenienze Palermo e destinazione Catania;
- A29 Palermo – Mazara del Vallo (di seguito “Connessione Nord A29 Palermo – Mazara del Vallo”) garantendo la continuità tra A29 e Pedemontana e la connessione con il Viale Regione Siciliana per le relazioni tra Palermo e Mazara del Vallo e viceversa.

Il tracciato stradale risponde alle caratteristiche di “Autostrada extraurbana” di tipo “A”, caratterizzato da un intervallo di velocità di progetto 90÷140km/h come prescritto dal Decreto Ministeriale (D.M.) 05/11/2001 che stabilisce le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La strada è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia di 3,75 m ciascuna. Sono presenti corsie di emergenza di 3 m alla destra del senso di marcia e banchine centrali di 0,70m. La larghezza di una carreggiata risulta di 11,20 m mentre la larghezza complessiva minima



della piattaforma stradale risulta di 25 m (essendo previsto uno spartitraffico centrale di minimo 2,60 m).

La successione degli elementi planimetrici e l'andamento altimetrico soddisfano i criteri richiesti dalla norma.

Un sistema di viabilità secondarie consente di ricucire le viabilità locali interferite dal tracciato in progetto, così da permettere il mantenimento degli attuali percorsi viabili. Questo permetterà, insieme con la realizzazione di sottopassi e cavalcavia, di garantire la permeabilità della nuova infrastruttura.

Lo sviluppo complessivo del tracciato dell'Alternativa 2 risulta così suddiviso:

ALTERNATIVA 2 (asse principale)		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
GALLERIE NATURALI	14.810	64,8 %
VIADOTTI	3.086	13,5 %
RILEVATO	2.564	11,2 %
TRINCEA	2.392	10,5 %

Breve descrizione del tracciato

L'asse principale, analogamente all'Alternativa 1, ha inizio in corrispondenza della Connessione Sud con la A19 Palermo – Catania, in prossimità dell'esistente Svincolo Zona Industriale, superando in viadotto (Viadotto Sferravecchio 1) l'attuale A19. In prossimità di via Ciaculli, ha inizio la Galleria naturale Sferravecchio seguita da un tratto in cui si susseguono tratti in viadotto (Viadotto Sferravecchio 2 - Viadotto Bonagia 1 - Viadotto Bonagia 2) e tratti in rilevato/trincea. In questo primo tratto è previsto un cavalcavia che garantisce la possibilità di attraversamento della nuova infrastruttura in corrispondenza di via Casuzze/via Monte Grifone.

Il tracciato prosegue in galleria (Galleria Villagrazia) e dopo un tratto in rilevato/trincea è previsto uno svincolo che collega il tracciato alla SS 624 per Sciacca (Svincolo Basile). Lo svincolo consente il collegamento della nuova infrastruttura con il corridoio del Belice tramite la SS 624 e con l'area metropolitana e le zone centrali di Palermo tramite la via Ernesto Basile. Le rampe dello svincolo Basile intercettano la Statale per Sciacca attraverso una rotatoria (Rotatoria Basile – SS 624), mentre, al fine di garantire la continuità della SS 624, è previsto un cavalcavia. Dallo svincolo Basile in direzione Mazara del Vallo il tracciato dell'Alternativa 2 si differenzia da quello dell'Alternativa 1. Nello specifico il tracciato prosegue con il viadotto che scavalca il Fiume Oreto (Viadotto Oreto) per poi proseguire con una galleria naturale (Galleria Monreale) che by-passa il tratto densamente abitato tra la SS 624 e la SS 186.

In prossimità dell'abitato di Boccadifalco e di via Roccazzo il tracciato presenta tratti in rilevato/trincea per consentire l'inserimento dello svincolo Boccadifalco, che consente l'uscita per le provenienze da Catania e l'immissione per le provenienze Palermo e destinazione Catania. Lo svincolo consente il collegamento della nuova infrastruttura con la zona centro nord tramite via Leonardo Da Vinci e viale Michelangelo. Le rampe dello svincolo Boccadifalco intercettano Via Roccazzo/Via Luigi Sarullo richiedendo l'inserimento di una rotatoria tra Via Roccazzo e Via Francesco Tucci. Nell'area adiacente allo svincolo è previsto un sottovia per garantire la continuità di via Luparello. Il tracciato prosegue in galleria (Galleria Boccadifalco) nel tratto compreso tra via Francesco Tucci e via Castellana.

In prossimità di via Castellana il tracciato, analogamente all'Alternativa 1, prosegue in viadotto (Viadotto Borgo Nuovo) attraversando l'omonimo centro abitato mantenendo la viabilità esistente SP 1 – via Castellana di connessione con Bellolampo e Torretta. Il tracciato prosegue in galleria (Galleria Gibilforni) fino a ricollegarsi alla A29 Racc Bis per proseguire sulla A29 Palermo – Mazara del Vallo.



Sono escluse, in questa configurazione, le rampe in galleria di collegamento diretto tra Palermo e la nuova Pedemontana e viceversa lato Viale Regione Siciliana. Tali manovre sono ricondotte allo svincolo di Boccadifalco.

2.2.1.4 L'Alternativa 3

L'Alternativa 3 prevede una nuova viabilità di sviluppo totale di 22,806 km caratterizzata dalla presenza, lungo l'asse principale, di 5 gallerie naturali, 8 viadotti e 5 svincoli di connessione in corrispondenza delle viabilità principali:

- A19 Palermo – Catania (di seguito “Connessione Sud A19 Palermo - Catania”), garantendo tutte le manovre;
- SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
- SS 186 attraverso lo Svincolo di Monreale, garantendo tutte le manovre;
- Via Roccazzo/Via Luigi Sarullo attraverso lo Svincolo di Boccadifalco, garantendo tutte le manovre;
- A29 Palermo – Mazara del Vallo (di seguito “Connessione Nord A29 Palermo – Mazara del Vallo”) garantendo la continuità tra A29 e Pedemontana e la connessione con il Viale Regione Siciliana per le relazioni tra Palermo e Mazara del Vallo e viceversa.

Il tracciato stradale risponde alle caratteristiche di “Autostrada extraurbana” di tipo “A”, caratterizzato da un intervallo di velocità di progetto 90÷140km/h come prescritto dal Decreto Ministeriale (D.M.) 05/11/2001 che stabilisce le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La strada è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia di 3,75 m ciascuna. Sono presenti corsie di emergenza di 3 m alla destra del senso di marcia e banchine centrali di 0,70m. La larghezza di una carreggiata risulta di 11,20 m mentre la larghezza complessiva minima della piattaforma stradale risulta di 25 m (essendo previsto uno spartitraffico centrale di minimo 2,60 m).

La successione degli elementi planimetrici e l'andamento altimetrico soddisfano i criteri richiesti dalla norma.

Un sistema di viabilità secondarie consente di ricucire le viabilità locali interferite dal tracciato in progetto, così da permettere il mantenimento degli attuali percorsi viabili. Questo permetterà, insieme con la realizzazione di sottopassi e cavalcavia, di garantire la permeabilità della nuova infrastruttura.

Lo sviluppo complessivo del tracciato dell'Alternativa 3 risulta così suddiviso:

ALTERNATIVA 3 (asse principale)		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
GALLERIE NATURALI	12.400	54,4 %
VIADOTTI	4.881	21,4 %
RILEVATO	3.386	14,8 %
TRINCEA	2.139	9,4 %

Breve descrizione del tracciato

L'asse principale ha inizio in corrispondenza della Connessione Sud con la A19 Palermo – Catania, in prossimità dell'esistente Svincolo Zona Industriale, superando in viadotto (Viadotto Sferravecchio 1) l'attuale A19. In prossimità di via Ciaculli ha inizio la Galleria naturale Sferravecchio seguita da un tratto in cui si susseguono tratti in viadotto (Viadotto Sferravecchio 2 - Viadotto Bonagia 1 - Viadotto Bonagia 2 - Viadotto Bonagia 3) e tratti prevalentemente in rilevato. Questo tratto di discosta planimetricamente dall'asse dell'alternativa 1 e 2 andando ad impattare maggiormente sull'edificato urbano. Il tracciato prosegue in galleria (Galleria Villagrazia) e dopo un tratto in rilevato/trincea è previsto uno svincolo che collega il tracciato alla SS 624 per Sciacca (Svincolo Basile). Lo svincolo consente il collegamento della nuova infrastruttura con il corridoio del Belice tramite la SS 624 e con l'area metropolitana e le zone centrali di Palermo tramite la via Ernesto Basile. Le rampe dello svincolo Basile intercettano la Statale per Sciacca attraverso una rotatoria (Rotatoria Basile – SS 624), mentre, al fine di garantire la continuità della SS 624, è previsto un cavalcavia.

Dallo svincolo Basile in direzione Mazara del Vallo il tracciato dell'Alternativa 3 si differenzia da quello dell'Alternativa 1, mentre rispetto all'Alternativa 2 i tracciati si differenziano dal punto di vista altimetrico. Nel tratto densamente abitato tra la SS 624 e la SS 186 il tracciato è previsto in viadotto fino ad intercettare la SS 186 con uno svincolo a livelli sfalsati con rampe interamente in viadotto. Nel dettaglio il tracciato prosegue con il viadotto che scavalca il Fiume Oreto (Viadotto Oreto) per poi proseguire, dopo un tratto in rilevato, con un altro viadotto (Viadotto Monreale) andando ad interessare l'area densamente abitata tra la SS 624 e la SS 186. Per garantire la continuità con Via Aquino/via Olio di Lino è previsto un sottovia. Lungo il Viadotto Monreale si prevede lo Svincolo di Monreale che consente il collegamento della nuova infrastruttura alla SS 186 ed ai paesi che si sviluppano lungo il suo percorso (Monreale, Borgetto, Partinico), oltre a consentire la connessione con il centro dell'area metropolitana tramite Corso Caltafimi. Le rampe, interamente in viadotto, dello svincolo a livelli sfalsati intercettano la SS 186 per Monreale attraverso una rotatoria (Rotatoria Monreale - SS186).

Il tracciato prosegue poi in galleria (Galleria Monreale). In prossimità dell'abitato di Boccadifalco e di via Roccazzo il tracciato presenta tratti in rilevato/trincea per consentire l'inserimento dello svincolo Boccadifalco che garantisce tutte le manovre. Lo svincolo consente il collegamento della nuova infrastruttura con l'area metropolitana zona centro nord tramite le vie Leonardo Da Vinci e Michelangelo. Le rampe dello svincolo Boccadifalco intercettano Via Roccazzo/Via Luigi Sarullo richiedendo l'inserimento di una rotatoria tra Via Roccazzo e Via Francesco Tucci. Per garantire la continuità di via Luparello è previsto un sottovia.

Il tracciato prosegue poi in galleria (Galleria Boccadifalco) nel tratto compreso tra via Francesco Tucci e via Castellana. In prossimità di via Castellana il tracciato, analogamente all'Alternativa 1 e 2, prosegue in viadotto (Viadotto Borgo Nuovo) attraversando l'omonimo centro abitato mantenendo la viabilità esistente SP 1 – via Castellana di connessione con Bellolampo e Torretta.

Il tracciato prosegue in galleria (Galleria Gibilforni) fino a ricollegarsi alla A29 Racc Bis per proseguire sulla A29 Palermo – Mazara del Vallo. Sono escluse, in questa configurazione, le rampe in galleria di

collegamento diretto tra Palermo e la nuova Pedemontana e viceversa lato Viale Regione Siciliana. Tali manovre sono ricondotte allo svincolo di Boccadifalco.

2.2.1.5 Riepilogo dei principali parametri funzionali

		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Sviluppo tracciato	km	22,577	22,852	22,806
Sviluppo tracciato in Galleria (asse principale)	km	15,470	14,810	12,400
Sviluppo tracciato in Viadotto (asse principale)	km	3,086	3,086	4,881
N° Svincoli	n	3	4	5
Tempi di percorrenza tratto A19 - A29	min	13	13	14

Nella tabella a seguire si riportano i costi di investimento di ciascuna alternativa. I costi di costruzione, derivanti dalle stime economiche, prevedono un investimento complessivo che varia da 3.031,27 ML€ a 2.738,82 ML€.

Voci di costo	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Totale lavori	2.180.770.903,00	2.026.792.835,00	1.970.374.020,00
Costi della sicurezza	109.038.545,15	101.339.641,75	98.518.701,00
Somme a disposizione	545.192.725,75	506.698.208,75	492.593.505,00
Oneri investimento	196.269.381,27	182.411.355,15	177.333.661,80
Costo complessivo	3.031.271.555,17	2.817.242.040,65	2.738.819.887,80

3. IL DIBATTITO PUBBLICO

Il dibattito si è aperto con una conferenza stampa il 18 luglio 2024 e si è concluso il 24 ottobre 2024 con la presentazione della relazione conclusiva da parte della Responsabile del dibattito pubblico.

3.1. LE ATTIVITÀ SVOLTE

3.1.1. LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il progetto di dibattito pubblico è stato elaborato dalla Responsabile del dibattito pubblico Arch. Fernanda Faillace, e contiene gli obiettivi e le finalità del dibattito, le modalità organizzative di partecipazione del pubblico, il calendario degli incontri e le modalità di comunicazione.

Al fine di verificare i temi da trattare e le modalità organizzative del dibattito pubblico, il progetto del dibattito è stato preceduto da una serie di interviste con gli stakeholder individuati e riportati nel “Progetto di Dibattito pubblico”; le interviste hanno avuto la finalità di:

- conoscere e comprendere la posizione degli attori rispetto alla proposta;
- individuare criticità ed opportunità della proposta, nonché specificare i temi di interesse da trattare nel corso del dibattito;
- raccogliere suggerimenti e proposte rispetto all’organizzazione e gestione del dibattito pubblico stesso.

Il progetto di dibattito è stato illustrato, inoltre, nel corso dei diversi incontri pubblici senza alcuna richiesta di modifica e/o integrazione dei partecipanti agli incontri.

3.1.2. L’ORGANIZZAZIONE E LA GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

L’avvio del dibattito è stato preceduto da una conferenza stampa, il 18 luglio 2024 presso la struttura territoriale Anas di Palermo alla presenza dell’Assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana On. Alessandro Aricò, del Responsabile della Struttura Territoriale Sicilia Ing. Raffaele Celia, del RUP Ing. Luigi Mupo e dalla Responsabile del dibattito pubblico Arch. Fernanda Faillace.

A seguire, sono stati svolti cinque incontri finalizzati a presentare e discutere: la relazione di progetto, le alternative di tracciato, gli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici, il rapporto tra l’opera e il territorio e la Relazione conclusiva a cura della Responsabile del dibattito.

Gli incontri hanno avuto la durata di circa due ore ciascuno e sono stati organizzati secondo due modalità:

- *Ibrida*, con pubblico in presenza e on line;
- *Online*, con partecipanti collegati da remoto attraverso la piattaforma Microsoft Teams.

3.1.3. MODALITÀ DI INTERAZIONE

La gestione degli incontri, sia in modalità ibrida sia online, è stata suddivisa in due sessioni di lavoro:

- la prima sessione, della durata di circa un'ora, dedicata alle presentazioni da parte del proponente e dei progettisti per illustrare i temi di discussione;
- la seconda sessione, anch'essa di circa un'ora, dedicata alle domande dal pubblico e agli interventi da parte dei partecipanti.

Durante gli incontri, al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat e via e-mail, in modo da consentire alla Responsabile del dibattito di sottoporre le domande ai relatori con efficacia.

Durante gli incontri i partecipanti hanno potuto prendere la parola e porre direttamente le proprie domande e osservazioni, la maggior parte delle quali hanno trovato risposta nel corso degli incontri stessi, mentre alle domande inevase è stata data risposta attraverso i report dei singoli incontri o mediante risposte scritte pubblicate sul sito del dibattito pubblico, a queste verrà dato riscontro complessivo nel documento conclusivo del proponente.

Oltre, alla partecipazione attiva agli incontri, la partecipazione al dibattito è potuta avvenire mediante le seguenti modalità:

- utilizzando il sito web del progetto per reperire le informazioni di dettaglio degli interventi e inviare richieste di chiarimento alla Responsabile del dibattito pubblico o al proponente dell'opera;
- presentando suggerimenti e proposte scritte;
- utilizzando l'indirizzo mail dedicato al dibattito pubblico: dibattitopubblico@stradeanas.it

Come già anticipato, il dibattito ha previsto l'organizzazione cinque incontri pubblici:

- il primo, svoltosi in modalità *ibrida*, ovvero con parte del pubblico in presenza e parte online, è stato dedicato alla presentazione della relazione di progetto;
- il secondo, svoltosi *online*, è stato dedicato all'illustrazione delle alternative di progetto studiate;
- il terzo, svoltosi *online*, è stato dedicato agli effetti dell'opera in termini di accessibilità all'area metropolitana;
- il quarto, svoltosi *online*, è stato dedicato all'opera e gli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici;
- il quinto, stabilito per il 24 ottobre in modalità *online*, è dedicato alla presentazione della Relazione conclusiva sull'andamento dell'intera procedura da parte della Responsabile del dibattito pubblico.

CALENDARIO DEGLI INCONTRI		
DATA	EVENTO LUOGO	ORARI
INCONTRI PUBBLICI		
18/07/2024	Conferenza Stampa di apertura Dibattito Pubblico Anas S.p.A. Struttura Territoriale Sicilia Sede di Palermo	11:00 – 12:00
18/07/2024	Presentazione della relazione di progetto Anas S.p.A. Struttura Territoriale Sicilia Sede di Palermo/incontro on line	16:00 – 18:00
10/09/2024	Le alternative studiate /incontro on line	16:30 – 18:30
17/09/2024	Gli effetti dell'opera in termini di accessibilità all'area metropolitana Anas S.p.A. Struttura Territoriale Sicilia Sede di Palermo/incontro on line	16:30 – 18:30
24/09/2024	L'opera e gli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici Anas S.p.A. Struttura Territoriale Sicilia Sede di Palermo/incontro on line	16:30 – 18:30
24/10/2024	Presentazione della relazione conclusiva del responsabile del dibattito pubblico incontro on line	16:30 – 18:00

Il **primo incontro pubblico**, dedicato alla presentazione della “*Relazione di progetto*”, si è tenuto giovedì 18 luglio 2024, dalle ore 16.30 alle ore 18.30, presso la Struttura Territoriale Anas Sicilia con diretta streaming.

L'incontro ha visto la partecipazione di circa 55 persone, di cui 21 in presenza e 34 collegate online attraverso la piattaforma Microsoft Teams.

Con l'avvio dell'incontro sono intervenuti: il Responsabile della Struttura Territoriale Anas Sicilia Ing. Raffaele Celia, la Responsabile del Dibattito Pubblico Arch. Fernanda Faillace e il Responsabile del Procedimento Ing. Luigi Mupo. A seguire è stato dato avvio alla presentazione dell'opera da parte degli ingegneri della società Sintagma S.r.l. L'Ing. Tito Berti Nulli ha illustrato l'inquadramento generale, lo studio di traffico, lo stato di fatto e introdotto le alternative progettuali; l'Ing. Federico Durastanti si è focalizzato sulle alternative progettuali proposte e sull'analisi costi benefici e l'Ing. Laura Casavecchia ha affrontato il tema della matrice di sostenibilità ambientale.

Nella successiva fase di discussione sono intervenuti: l'Ass.re ai lavori pubblici del Comune di Palermo Salvatore Orlando, la Dott.ssa Martino Direttrice della direzione viabilità della Città metropolitana di Palermo, il Dott. Piero Ceraulo Segretario generale di FILLEA CGIL Palermo, l'Arch. Calogero Beringheli Dirigente Generale del Dipartimento dell'urbanistica della Regione Sicilia, la Sig.ra Adriana Chirco rappresentate di Italia Nostra Palermo, il Sig. Francesco Liotti di Legambiente, il Sig. Pietro Cirullo del WWF e l'Arch. Iano Monaco Presidente dell'Ordine degli architetti di Palermo.

I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili attraverso i seguenti link:

Avvio del dibattito pubblico e presentazione della Relazione di Progetto:

https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/07/240718_PA885_DP_Presentazione-Arch.-Faillace.pdf.

Presentazione delle alternative di progetto: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/10/240718_PA885_Presentazione-RTI_Alternative-di-progetto.pdf

Relazione incontro: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/09/Resoconto_incontro_18.07.24.pdf

Il **secondo incontro pubblico**, dedicato alla presentazione delle “*Alternative Studiate*”, si è tenuto martedì 10 settembre 2024, dalle ore 16.30 alle ore 18.30, con la diretta online trasmessa dagli uffici della Direzione Generale Anas di via Monzambano, 10 a Roma.

L’incontro ha visto la partecipazione di 20 persone collegate attraverso la piattaforma Microsoft Teams.

L’incontro è stato coordinato dall’Arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico e sono inoltre intervenuti: l’Ing. Luigi Mupo RUP, l’Ing. Chiara Luchino (ANAS) che ha presentato il progetto nei suoi aspetti complessivi, l’Ing Laura Casavecchia che ha descritto nel dettaglio le diverse alternative affrontando l’inquadramento generale, il bacino di utenza, lo studio di traffico con modello di simulazione multi classe, lo stato di fatto, l’alternativa zero e le alternative progettuali e l’Ing. Durastanti che ha approfondito la descrizione tecnica delle alternative di tracciato.

Nella successiva fase di discussione sono intervenuti dal pubblico, ponendo domande ed interloquendo con i progettisti, nell’ordine: la Sig.ra Ernesta Morabito, l’Arch. Ramon La Torre segretario di Rifondazione Comunista e il Sig. Mimmo Fontana.

I materiali presentati nel corso dell’incontro sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili attraverso i seguenti link:

Presentazione delle alternative di progetto: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/07/240718_PA885_DP_Presentazione-Inq.-Mupo.pdf.

Relazione incontro: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/09/Resoconto_incontro_10.09.2024.pdf

Il **terzo incontro pubblico**, dedicato alla presentazione degli “*Effetti dell’opera in termini di accessibilità all’area metropolitana*”, si è tenuto martedì 17 settembre 2024, dalle ore 16.30 alle ore 18.30, con la diretta online trasmessa dagli uffici della Direzione Generale Anas di via Monzambano, 10 a Roma.

L’incontro ha visto la partecipazione di 15 persone collegate attraverso la piattaforma Microsoft Teams.

L'incontro è stato coordinato dall'Arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico e sono inoltre intervenuti: l'Ing. Chiara Luchino (ANAS), l'Ing. Piergiorgio D'Armini (ANAS), ed i progettisti Ing. Laura Casavecchia e Ing. Tito Berti Nulli (Sintagma S.r.l.).

Nella successiva fase di discussione sono intervenuti dal pubblico, ponendo domande ed interloquendo con i progettisti, nell'ordine: L'Arch. Adriana Chirco, Presidente della sezione Italia Nostra di Palermo e l'Arch. Galati segretario dell'ordine degli architetti di Palermo.

I materiali presentati nel corso dell'incontro sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili attraverso i seguenti link:

Presentazione sugli effetti dell'opera in termini di accessibilità:

https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/10/240917_PA885_Presentazione_RTI_Accessibilita.pdf

Relazione incontro: [https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/09/Resoconto incontro 17.09.2024.pdf](https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/09/Resoconto_incontro_17.09.2024.pdf).

Il **quarto incontro pubblico**, dedicato alla presentazione de *“L'opera e gli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici”* si è tenuto martedì 24 settembre 2024, dalle ore 16.30 alle ore 18.30, con la diretta online trasmessa dagli uffici della Direzione Generale Anas di via Monzambano, 10 a Roma.

L'incontro ha visto la partecipazione di 15 persone collegate attraverso la piattaforma Microsoft Teams.

L'incontro è stato coordinato dall'Arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico e sono inoltre intervenuti: il RUP Ing. Luigi Mupo (ANAS), l'Ing. Chiara Luchino (ANAS), i progettisti Ing. Laura Casavecchia della società Sintagma S.r.l. e l'Ing. Corrado Sanna della società Tecnic S.p.A., il Dott. Filippo Ianni archeologo.

Nella successiva fase di discussione sono intervenuti dal pubblico, ponendo domande ed interloquendo con i progettisti, nell'ordine: la Sig.ra Ernesta Morabito, rappresentate Italia Nostra, l'Arch. Ramon La Torre, rappresentante di Rifondazione Comunista Palermo, l'Ing. Dorotea Martino della Città Metropolitana di Palermo, il Prof. Giuseppe Salvo, rappresentante dell'Ordine degli ingegneri di Palermo.

I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico e sono scaricabili attraverso il seguente link:

Presentazione sull'opera e gli aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici:

[https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/10/240924_PA885_Pedemontana Palermo Analisi-Ambientale Rev-10.pdf](https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/10/240924_PA885_Pedemontana_Palermo_Analisi-Ambientale_Rev-10.pdf)

Relazione incontro: [https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/10/Resoconto incontro 24.09.24.pdf](https://dibattitopubblico.stradeanas.it/wp-content/uploads/2024/10/Resoconto_incontro_24.09.24.pdf)

Il **quinto incontro**, si tiene online il 24 ottobre 2024, con l'obiettivo di presentare la Relazione conclusiva, elaborata dalla Responsabile del Dibattito Pubblico, che sarà pubblicata sul sito del dibattito stesso.

3.1.4. L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

L'informazione e la comunicazione al pubblico è stata organizzata per raggiungere pubblici differenziati attraverso una comunicazione che ha interessato i quotidiani e la stampa.

È stata inoltre condotta un'attività finalizzata a contattare gli enti e i principali portatori di interesse locali, con mail ed interviste preliminari dedicate, utili a predisporre gli incontri e a sollecitare alla partecipazione ai diversi appuntamenti.

L'avvio del dibattito pubblico è stato inoltre preceduto dall'organizzazione di una conferenza stampa, tenutasi la mattina di giovedì 18 luglio 2024, presso la sede della Struttura Territoriale Anas Sicilia Sede di Palermo.

A seguito della conferenza, la notizia dell'apertura del dibattito è stata ripresa dalle principali testate locali e in particolare: il Sole 24 Ore, Regione Siciliana, Palermo Today, Vrsicilia.it, Messina Oggi, L'identità Sicilia, Monreale Press, Corriere dell'Economia, Diretta Sicilia, Tiscali Notizie, Tele One, FocusSicilia.it, LiveSicilia.it, BlogSicilia.it, Vivenna.it, Corriere dell'Umbria, OglioPoNews, Radio Lombardia, Sassuolo 2000, Creamoggi, Cremonaoggi, Sardegna Reporter, Tuttoggi.info e Tuttoggi.it per un totale di 92 pubblicazioni.

Gli articoli pubblicati hanno pertanto consentito di veicolare ad un pubblico ampio le informazioni sul dibattito e sulle alternative sottoposte alla discussione pubblica.

Inoltre, l'informazione al pubblico è stata organizzata attraverso altri canali e strumenti di comunicazione quali il *sito web* del dibattito pubblico e Facebook, dove è stato possibile trovare le informazioni sul progetto e sulle modalità di partecipazione al dibattito stesso ed il *canale YouTube* del proponente.

3.1.5 IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI



5

INCONTRI PUBBLICI



105

PARTECIPANTI

17

PERSONE INTERVENUTE NEL CORSO DEGLI INCONTRI

17

INTERVENTI TECNICI DA PARTE DEL PROPONENTE



1

OSSERVAZIONI SCRITTE RICEVUTE

1

RICHIESTA DI TRASMISSIONE ELABORATI PROGETTUALI



1

CONFERENZA STAMPA

92

ARTICOLI SU TESTATE GIORNALISTICHE



1.168

UTENTI UNICI CHE HANNO VISITATO IL SITO

2.982

PAGINE VISITATE

1.412

DOWNLOAD

3.2. CONSIDERAZIONI SULL'ANDAMENTO DEL DIBATTITO

Il dibattito si è svolto regolarmente, offrendo a tutti coloro che ne hanno fatto richiesta l'opportunità di esporre le proprie opinioni e osservazioni senza distinzioni legate alla rappresentatività degli interessi coinvolti. È importante ricordare che la normativa limita la possibilità di presentare osservazioni alle "amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento" tuttavia, la partecipazione agli incontri è stata estesa anche ai portatori di interessi individuali non formalmente organizzati.

Va sottolineato che sul sito dedicato al dibattito sono stati resi disponibili sia i resoconti sintetici degli incontri che le registrazioni audio-video complete.

Si segnala, inoltre, che tra il terzo e il quarto incontro un partecipante¹ ha segnalato la propria difficoltà nello scaricamento della documentazione dal sito. A seguito di questa segnalazione, la Responsabile del dibattito pubblico ha riscontrato via e-mail, fornendo inviando i link diretti per scaricare i materiali nonché la Relazione di progetto, è stata inoltre verificata la piena operatività del sito, confermando che il problema era probabilmente dovuto a un errore di sistema dell'utente.

¹ Osservazione di Ramon La Torre Architetto – Rifondazione comunista Palermo

4. SINTESI DEI TEMI EMERSI

Di seguito si illustrano i principali argomenti emersi durante il dibattito pubblico. Per un'analisi più approfondita si rimanda ai contributi specifici raccolti nel corso degli incontri, consultabili negli allegati che includono le *sintesi delle discussioni* e le *osservazioni* ricevute, parte integrante di questa relazione.

4.1. OPPORTUNITÀ E RAGIONI DELL'OPERA

Nel corso del dibattito non sono emerse opposizioni rilevanti rispetto alla realizzazione dell'opera, considerata per molteplici partecipanti opportunità di sviluppo del territorio attraverso una mobilità capace di garantire una maggior sicurezza stradale e quindi una minore incidentalità.

Si sono espressi a favore, mostrando sostegno al progetto, rappresentati degli enti e delle istituzioni.

Inoltre, si è sottolineata la rilevanza dell'infrastruttura per quanto riguarda la connessione con l'Aeroporto e il Porto di Palermo punti strategici per i flussi commerciali e turistici e per lo sviluppo del tessuto produttivo locale; esortando a studiare anche una bretella di collegamento che possa evitare il traffico dei mezzi pesanti gravitanti sul Porto.

Vi è stata anche qualche posizione critica¹ secondo cui la nuova Pedemontana, riducendo i flussi del Viale della Regione Siciliana, indurrebbe i cittadini all'utilizzo dell'automobile portandola nuovamente a saturazione; inoltre avrebbe un impatto visivo negativo su paesaggio e territorio considerando la realizzazione di una nuova strada superata e in contrasto con la tendenza di mobilità alternativa propria del tempo attuale.

Tema sentito e considerato di primaria importanza è stato quello della attuale congestione quotidiana nel tratto di strada che collega l'aeroporto con Palermo, presso le gallerie di Isola delle Femmine e Sferracavallo e, sebbene Anas abbia sottolineato che sia stata avviata la fase di studio per la risoluzione di tale problematica - da affrontarsi in altra sede - è stato suggerito che i due progetti vengano affrontati contestualmente².

Un'osservazione scritta³ (allegata alla presente relazione) segnala alcune criticità relative all'interazione del nuovo assetto di circolazione urbana a seguito della realizzazione della Pedemontana. Denuncia che il progetto prevede comunque il mantenimento del traffico di attraversamento nel territorio urbano, auspicando invece un diverso modello di sviluppo urbano che favorisca il trasporto pubblico a detrimento di quello privato. Esprime anche il timore che la realizzazione della Pedemontana favorisca ulteriore sviluppo edilizio in prossimità degli svincoli con conseguente aggiuntivo consumo di suolo. Suggerisce un tracciato alternativo che si inserisca oltre i monti di Palermo che colleghi Termini Imerese con Partinico. Sollecita un progetto specifico (da elaborare di concerto tra Comune di Palermo e Regione Sicilia) volto a ricucire la cesura tra centro e periferie conseguente all'attuale circonvallazione, attraverso il ricorso a tratti in trincea e in sopraelevata per consentire l'attraversamento dei pedoni.

È inoltre emersa la preoccupazione su come l'infrastruttura possa interferire in particolare con il Sito del Castello di Maredolce e sui problemi che potrebbe recare al sistema di approvvigionamento idrico che si prevede andrà a potenziare i bacini del Castello stesso.

Altro elemento da attenzionare sono le possibili ricadute del traffico sulla SS 624 in prossimità dello Svincolo di Basile poiché con la realizzazione della Pedemontana lo svincolo risulterebbe ulteriormente congestionato soprattutto nelle ore di punta; analogo timore è emerso per lo svincolo di Connessione nord per il tratto di collegamento tra la nuova infrastruttura e il porto.

¹ Osservazione di Ramon La Torre Architetto – Rifondazione comunista Palermo

² Osservazione di Giuseppe Salvo Professore Ingegnere – Ordine degli Ingegneri di Palermo

³. Osservazione di Italia Nostra - Palermo

4.2. LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO

A seguito della presentazione delle alternative di tracciato da parte del proponente, i partecipanti hanno espresso il loro parere ma senza lasciar emergere una preferenza netta tra i tre proposti.

4.3. ASPETTI AMBIENTALI, ARCHEOLOGICI E PAESAGGISTICI

In merito alle analisi condotte dal proponente per la valorizzazione ambientale, storico, paesaggistica e archeologica del territorio, diversi partecipanti hanno evidenziato la necessità di salvaguardare il patrimonio della zona e sono emerse, nel corso del dibattito, diverse osservazioni e richieste di chiarimento.

Alcuni partecipanti hanno sottolineato che la costruzione dell'arteria "autostradale" comporterebbe un significativo impatto ambientale sulla Piana di Palermo.

Secondo un'osservazione¹ ricevuta, le alternative 2 e 3 comprometterebbero il paesaggio e la vivibilità di zone urbanizzate poiché prevedono una notevole successione di viadotti e svincoli, richiedendo inoltre un ingente impegno finanziario per la gestione di espropri e riqualificazioni. Nella stessa osservazione è stato aggiunto che gli svincoli, tra cui quello di innesto con l'A19, interessano aree archeologiche e ambientali come le sorgenti della Favara e Favarella, il sito arabo-normanno di Maredolce, la valle dell'Oreto e la Conca d'Oro. Lo svincolo di Boccadifalco (Alternative 2 e 3) intercetterebbe il Fondo Luparello, con vincoli archeologici e idrogeologici, mentre lo svincolo Monreale (SS 186/Corso Calatafimi) interferisce con le abitazioni esistenti. Infine, l'osservazione ha toccato il tema del traffico ed è stato asserito che lo svincolo sull'A29 non risolverebbe i problemi di traffico in via Tommaso Natale e via Ugo La Malfa, né quelli dell'autostrada nel tratto compreso tra lo svincolo per l'aeroporto e l'accesso a Palermo.

Al proponente è stata, in ultimo, avanzata richiesta di: maggior coordinamento con le amministrazioni Comunale, Regionale e Provinciale oltre che con la Soprintendenza, al fine di risolvere in fase progettuale le criticità emerse; raccomandando una maggiore tutela ambientale ed archeologica; e lo spostamento in direzione di Carini dell'ultimo tratto della Pedemontana a partire dallo Svincolo connessione Nord A29.

¹ Osservazione di Adriana Chirco – Presidente p.t. sezione di Palermo Italia Nostra

² Osservazione di Ramon La Torre Architetto – Rifondazione comunista Palermo

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A conclusione del dibattito, è possibile constatare che la realizzazione dell'opera è ritenuta importante dalla maggioranza degli enti, sebbene qualche voce si sia dimostrata più critica e dubbiosa circa la sua necessità.

Si sono inoltre registrate con chiarezza le criticità e le opportunità derivanti dalla realizzazione delle diverse alternative, infatti, delle tre presentate è emerso che: l'alternativa 1 è quella con il minor impatto sui siti archeologici, risultando la migliore per la tutela del patrimonio e l'alternativa 3 è la più performante dal punto di vista trasportistico (grazie alla sua migliore interconnessione con il territorio comunale di Palermo) ed economico (per via dei minori tratti in galleria).

Peraltro, è stato evidenziato che l'analisi costi-benefici ha dato risultati soddisfacenti per tutte e tre le alternative, con l'alternativa 3 che ha ottenuto un indice di redditività interna del 15% e un rapporto costi-benefici pari al 5.

Dall'altro lato vi sono state considerazioni sulle criticità che la Pedemontana rischia di non risolvere³ se non nell'integrazione con un intervento che risolva la congestione che si rileva quotidianamente presso le gallerie di Isola delle Femmine e Capaci. Quest'ultime che precedono l'aeroporto e l'area industriale di Palermo (di rilevanza regionale) non sono dotate di corsia d'emergenza e presentano, ad oggi, una massiccia presenza di mezzi pesanti.

Infine, si segnalano alcune riserve riferite all'impatto paesaggistico dell'opera ed un interesse da parte dei partecipanti al dibattito per la tutela e la salvaguardia delle peculiarità ambientali dell'area¹, con menzione per il Castello di Maredolce e per il suo bacino idrico¹⁻², e si esorta il proponente dell'opera a prestare la massima attenzione a questi aspetti nelle eventuali successive fasi di progettazione dell'intervento.

¹ Osservazione di Ernesta Morabito – Italia Nostra

² Osservazione di Ramon La Torre Architetto – Rifondazione comunista Palermo

³ Osservazione di Giuseppe Salvo Professore Ingegnere – Ordine degli Ingegneri di Palermo

6. CREDITI

Anas S.p.A.

Direzione Tecnica; Direzione Comunicazione; Direzione Rapporti Istituzionali; Struttura Territoriale Sicilia;

RT Progettazione incaricato da Anas S.p.A.:

Sintagma S.r.l., TECNIC Consulting Engineers, ICARIA Società di Ingegneria, GEOTECHNICAL Design Group.

Si ringrazia per la partecipazione al dibattito:

Regione Siciliana; Città metropolitana di Palermo; Comune di Palermo; Comune di Monreale.

Si ringraziano inoltre le associazioni, i comitati, i cittadini e le cittadine per la partecipazione al dibattito pubblico e per i preziosi contributi forniti.

Si ringrazia per la collaborazione e supporto al Responsabile del DP:

Federico Aveni Cirino

Concetta Carrozza

Emiliano Nieri

Massimo Romano

7. ALLEGATI

7.1. Allegato 1 – Restituzione sintetica degli incontri

7.2 Allegato 2 Risposte scritte

7.3. Allegato 3 – Osservazioni