

# **Pedemontana di Palermo Collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo – Mazara del Vallo).**

## **Dibattito Pubblico**

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff della Responsabile del Dibattito Pubblico per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://youtu.be/GjH4qQ7MeZM>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Il 18 luglio scorso, presso la sede Anas della Struttura Territoriale Sicilia di Via A. De Gasperi – Palermo, è stato avviato il Dibattito Pubblico della *Pedemontana di Palermo Collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo - Catania) e A29 (Palermo – Mazara del Vallo)*.

Alle ore 16:00 è stata presentata la relazione di Progetto alla presenza del Responsabile Anas ST Sicilia ing. Raffaele Celia, del Responsabile del Procedimento ing. Luigi Mupo, della Responsabile del Dibattito Pubblico Arch. Fernanda Faillace e dei Progettisti Ing. Durastanti, Ing. Berti Nulli e Ing. Casavecchia.

All'intervento hanno partecipato 21 persone in presenza e 34 persone connesse alla diretta streaming online.

L'ing. Celia, (dal minuto 0:00 al minuto 4:03) a seguito dei saluti e dei ringraziamenti agli intervenuti, ha introdotto il Dibattito Pubblico evidenziando l'importanza dell'opera per la Città di Palermo e per l'impatto che questa avrà nel quotidiano dei cittadini.

A seguire, (dal minuto 4:05 al minuto 13:59) ha preso la parola l'arch. Faillace che nel suo intervento ha inizialmente spiegato cos'è il Dibattito Pubblico, ne ha comunicato i riferimenti normativi, le fasi, gli obiettivi e le figure di riferimento.

Ha poi sottolineato l'importanza della partecipazione dei portatori di interesse, invitando tutti i presenti alla presentazione di domande o osservazioni alle soluzioni progettuali proposte, al fine di individuare la soluzione che meglio si adatta alle esigenze dei cittadini, esponendo tutte le modalità per la partecipazione.

È poi intervenuto il Responsabile del Procedimento (dal minuto 14:00 al minuto 23:53), l'Ing. Luigi Mupo, che in merito all'intervento ha comunicato i dati di avvio della progettazione, a seguito di finanziamento regionale. Ha ricordato inoltre che Palermo costituisce uno dei nodi chiave in Italia e fa parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo che attraversa l'intera penisola e unisce alcune delle principali aree produttive d'Europa. Ha inoltre puntualizzato che attualmente il traffico extraurbano della Città di Palermo è servito da un'unica strada esistente che collega le due Autostrade, il Viale della Regione Siciliana (Circonvallazione di Palermo) che è di fatto un'arteria urbana. Il traffico, presente quotidianamente su quest'arteria, ha purtroppo decretato la Città di Palermo fra le città più caotiche al mondo.

Di seguito, (dal minuto 23:56 al minuto 25:45) è stato proiettato un video di presentazione del progetto, a seguire (dal minuto 27:50 al minuto 01:02:03) i progettisti hanno illustrato nel dettaglio le tre alternative di progetto, fornendo dati, costi, benefici e dettagli sugli svincoli, come indicato di seguito:

### **L'Alternativa 1 (dal minuto 41:24 al minuto 47:45)**

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:

1. A19 Palermo – Catania (di seguito “Connessione Sud A19 Palermo - Catania”), garantendo tutte le manovre;
2. SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
3. 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 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:

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

### **L'Alternativa 2 (dal minuto 47:46 al minuto 51:03)**

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:

1. A19 Palermo – Catania (di seguito “Connessione Sud A19 Palermo - Catania”), garantendo tutte le manovre;
2. SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
3. 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;
4. 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 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 %

### **L'Alternativa 3 (dal minuto 51:04 al minuto 54:35)**

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:

1. A19 Palermo – Catania (di seguito "Connessione Sud A19 Palermo - Catania"), garantendo tutte le manovre;
2. SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
3. SS 186 attraverso lo Svincolo di Monreale, garantendo tutte le manovre;
4. Via Roccazzo/Via Luigi Sarullo attraverso lo Svincolo di Boccadifalco, garantendo tutte le manovre;
5. 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 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 %

Conclusa l'esposizione dei Progettisti, sono intervenuti i rappresentanti degli enti e delle associazioni che hanno preso parte all'incontro.

Fra gli intervenuti, l'Ass.re Orlando ai lavori pubblici del Comune di Palermo (dal minuto 1:04:12 al minuto 1:06:29) e la dott.ssa Martino, Direttrice della direzione viabilità della Città metropolitana di Palermo (dal minuto 1:07:57 al minuto 1:09:42), hanno sottolineato l'importanza dell'intervento oggetto del Dibattito ed espresso il supporto, da parte degli Enti che rappresentano, affermando l'impegno nel valutare le alternative progettuali al fine di fornire un contributo all'opera per raggiungere l'obiettivo di una soluzione tecnica condivisa.

A seguire (dal minuto 1:10:34 al minuto 1:13:57) il dott. Ceraulo, Segretario generale di FILLEA CGIL Palermo, ha dichiarato l'interesse verso il progetto, richiamando le problematiche legate alla viabilità, il "ponte Corleone" e ponendo alcune domande riguardanti costi, tempi di realizzazione, eventuale pedaggio dell'opera, l'impatto sulla manodopera utilizzata sui lavori edili ed informazioni su eventuali ulteriori interventi per superare i tratti soggetti a maggior congestionamento: da un lato le gallerie presso i comuni di Isola delle Femmine e Capaci, dall'altro lo svincolo per Bagheria, nonché in ultimo, il sottopasso di via Perpignano.

L'ing. Celia (dal minuto 1:14:05 al minuto 1:23:09) ha dato risposta a tutte le domande rimandando anche alla documentazione del Dibattito Pubblico disponibile sui canali dedicati per quanto riguarda le informazioni sulle alternative progettuali. In riferimento al ponte Corleone ha comunicato che l'opera è stata commissariata e sono in corso accordi in itinere con le imprese che stanno svolgendo le attività legate alla carpenteria, attività non visibili ma in essere, come anche per il sottopasso di Perpignano di cui è in essere la progettazione da parte di una società di ingegneria. Ha inoltre ricordato che tempi e costi delle singole alternative sono riportati sui documenti disponibili in rete ricordando che, ad oggi, l'unico finanziamento avuto è da parte della Regione per la progettazione. Ha poi ricordato che Anas è una società pubblica, pertanto, nella strada non è previsto pedaggio, cosa che potrebbe avvenire se l'organo politico preposto decidesse di realizzarla in finanza di progetto. In merito alle note criticità della zona di Capaci/ Isola delle Femmine, ha comunicato che anche la Regione ne ha sollecitato la risoluzione e ha fatto presente che nell'area vi è il problema derivante dal vecchio deposito militare che dovrà essere verificato. Ha informato che la Direzione Tecnica di Anas ha già prodotto uno studio di fattibilità sul quale è in programma un tavolo di confronto con la Regione. Sul lato Bagheria, ha informato che il problema è in via di risoluzione, infatti il comune ha realizzato un'ulteriore corsia le cui opere accessorie sono in fase di completamento per poterla aprire al traffico. Per quanto riguarda l'impiego della manodopera, sebbene sia già possibile quantificarla in modo parametrico, ha ritenuto opportuno rinviare tale valutazione ad una successiva fase, ad alternativa definita e livello di progettazione più avanzato.

L'Arch. Calogero Beringheli (dal minuto 1:23:28 al minuto 1:28:10) Dirigente Generale del Dipartimento dell'urbanistica della Regione Sicilia ha chiesto se nella definizione dei tracciati si sia tenuto conto dei vincoli e delle particolarità esistenti sul territorio. Ha chiesto di estendere la progettazione oltre Capaci, zona di congestione del traffico, come anche dal lato Catania all'altezza di Villabate, a causa del traffico proveniente da Agrigento, suggerendo come punti di inizio e fine del tracciato Villabate da un lato e

Capaci dall'altro. Ha infine chiesto una quantificazione del numero di edifici da demolire per la costruzione dell'opera, nonché cosa la costruzione comporti rispetto alle previsioni urbanistiche.

L'ing. Celia (dal minuto 1:28:28 al minuto 1:32:21), oltre a ribadire quanto già esposto poco prima, ha comunicato che il Comune di Villabate non è incluso nel Progetto in quanto lo svincolo in questione è già interessato da un altro intervento che riguarda la SS121 all'interno dell'accordo quadro con la Regione Siciliana. In merito ai vincoli archeologici ha comunicato che la Direzione Tecnica di Anas ha già avuto alcuni incontri preliminari con la Soprintendenza.

Per le altre richieste (dal minuto 1:32:30 al minuto 1:35:04) ha risposto il progettista ing. Durastanti, affermando la non interferenza con siti SIC, ZPS e Rete Natura 2000 poiché gran parte del tracciato è previsto in galleria; unico impatto ritenuto notevole è quello dello svincolo di Boccadifalco che è presente in una sola alternativa; inoltre l'ingegnere ha esplicitato il numero di edifici intercettati di cui si presuppone la demolizione: per l'alternativa 1, 122 edifici (di cui 72 residenziali e 24 commerciali), per l'alternativa 2, 135 e per l'alternativa 3, 240 edifici (di cui 164 residenziali).

La Responsabile del Dibattito Pubblico Arch. Faillace (dal minuto 1:35:36 al minuto 1:38:40), ha ricordato che sul sito *dibattitopubblico.stradeanas.it* oltre a tutta la documentazione progettuale è presente il programma del dibattito pubblico con l'indicazione delle date di incontro durante le quali verranno approfonditi i temi oggetto delle domande poste.

La rappresentante di Italia Nostra Palermo Sig.ra Adriana Chirco (dal minuto 1:38:41 al minuto 1:39:50) ha chiesto di rivedere meglio gli svincoli di Boccadifalco e di Monreale in particolare chiedendo come fossero posizionati rispetto alla valle dell'Oreto.

L'ing. Durastanti (dal minuto 1:40:25 al minuto 1:46:42), ha ribadito che gli svincoli di Boccadifalco e di Monreale non sono presenti in tutte le alternative, specificando che: entrambi sono assenti nell'alternativa 1, Boccadifalco è presente nell'alternativa 2 e 3 con configurazioni diverse, Monreale è presente solo nell'alternativa 3. Ha proceduto quindi a descrivere gli svincoli, identificando la loro localizzazione e mostrando anche dei render. Ha esortato quindi a partecipare al dibattito affinché le conclusioni possano essere il frutto di una visione allargata.

È poi intervenuto l'ing. Celia (dal minuto 1:46:42 al minuto 1:48:30) ribadendo che lo svincolo di Monreale è una proposta prevista in una sola delle alternative, e il Dibattito Pubblico è finalizzato proprio a raccogliere osservazioni. Ha ricordato infine che il territorio interessato dal progetto presenta oltre ai vincoli naturalistici anche un'alta densità di edificato.

Il Sig. Francesco Liotti di Legambiente ha osservato poi che la valle dell'Oreto è area SIC e pertanto bisogna verificare se i tracciati interferiscano con esso.

Pietro Ciullo del WWF (dal minuto 1:49:09 al minuto 1:50:31), ha osservato che in funzione dell'alternativa scelta l'intervento potrà assumere funzione di diffusore del traffico oltre che di attraversamento, riservandosi di studiare meglio il progetto per successive osservazioni.

Successivamente (dal minuto 1:50:52 al minuto 1:52:59) ha preso la parola l'arch. Iano Monaco, Presidente dell'Ordine degli architetti di Palermo che ha domandato in che modo la futura Tangenziale si andrà a collegare al Porto di Palermo, esortando a prevedere una bretella di collegamento che possa evitare il traffico dei mezzi pesanti gravitanti sul Porto.

L'ing. Celia (dal minuto 1:53:00 al minuto 1:54:57) ha risposto che per gli aspetti legati al trasporto intermodale, e con specifico riferimento al porto, è stata invitata al dibattito l'Autorità Portuale come la Società di gestione dell'aeroporto. Ha osservato che già il collegamento di progetto devierà tutto il traffico pesante di attraversamento, mentre per quello diretto al porto ha informato che tale aspetto è oggetto

di proposte progettuali di competenza di altri soggetti che stanno lavorando alla risoluzione di tale problematica.

Non essendoci ulteriori interventi l'arch. Faillace ha ringraziato tutti gli intervenuti, ha ricordato le modalità di partecipazione e alle ore 18:20 è data conclusione all'incontro.

## **Pedemontana di Palermo Collegamento tra le Autostrade A19**

### **(Palermo-Catania) e A29 (Palermo – Mazara del Vallo).**

#### **Dibattito Pubblico**

10 settembre 2024

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff della Responsabile del Dibattito Pubblico per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link:*

*<https://www.youtube.com/watch?v=a71muyxGAMg&feature=youtu.be>.*

*Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Il giorno 10 settembre 2024, alle ore 16:30, attraverso la piattaforma TEAMS in diretta streaming, si è tenuto il secondo incontro del Dibattito Pubblico relativo al progetto della Pedemontana di Palermo, collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo-Mazara del Vallo) con un *focus* sulle alternative di percorso studiate.

L'incontro è stato coordinato dall'Arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, sono inoltre intervenuti l'Ing. Chiara Luchino (ANAS) e l'Ing. Luigi Mupo (RUP), le alternative sono state presentate dagli Ingg. Federico Durastanti e Laura Casavecchia Progettisti della società Sintagma S.r.l.

All'incontro hanno inoltre partecipato 20 persone connesse alla diretta streaming online.

In avvio dell'incontro l'Arch. Faillace (dal minuto 0:00 al minuto 11:45), a beneficio di chi non ha potuto partecipare al primo incontro, ha illustrato il significato e le finalità del Dibattito Pubblico, fornendo una spiegazione dettagliata del quadro normativo di riferimento, delle fasi del processo, degli obiettivi e delle figure coinvolte. Ha sottolineato l'importanza della partecipazione attiva dei cittadini, invitando i presenti a formulare domande e osservazioni in merito alle proposte progettuali, comunicando tutti i canali disponibili per partecipare attivamente. Ha inoltre spiegato che tutti gli incontri futuri, come indicato dalla norma, si terranno in diretta streaming, per garantire la massima trasparenza e partecipazione.

Successivamente, ha preso la parola l'Ing. Chiara Luchino, per ANAS, (dal minuto 12:43 al minuto 19:14), ha presentato il progetto nei suoi aspetti complessivi, evidenziando come

Palermo rappresenti un nodo strategico all'interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, la realizzazione della Pedemontana consentirebbe una significativa riduzione dei tempi di percorrenza.

Dopo questa panoramica (dal minuto 19:47 al minuto 21:35) è stata proiettata una presentazione video del progetto, che ha illustrato le tre alternative di tracciato studiate.

A questo punto, l'Arch. Faillace ha introdotto l'Ing. Casavecchia la quale (dal minuto 22:46 al minuto 33:20) ha descritto nel dettaglio le diverse alternative, suddivise come segue:

- Inquadramento generale;
- Bacino di utenza;
- Studio di traffico (modello di simulazione multi-classe);
- Stato di fatto e alternativa zero;
- Alternative progettuali (valutazioni trasportistiche).

In particolare, l'ing. Casavecchia ha esposto l'attuale situazione della Città, evidenziando che il *Viale della Regione Siciliana* è l'unica arteria di collegamento fra due autostrade, a servizio non solo del traffico urbano ma anche extra urbano, ed ha riportato i dati emersi nello studio di traffico che hanno determinato un volume di 138.000 veicoli/giorno.

Dagli studi effettuati relativamente allo stato di fatto, è risultato evidente che tale arteria non è adeguata alle esigenze della città di Palermo e non possiede i necessari requisiti infrastrutturali per la funzione di collegamento fra le due autostrade; anche mediante interventi migliorativi ipotizzati (con percorso in trincea o in sopraelevata), esposti dall'Ing. Casavecchia, il Viale della Regione Siciliana non risulterebbe adeguato per via degli impatti acustici, paesaggistici, d'inquinamento e d'interferenza sulla viabilità locale che ne conseguirebbero. Infine, sono stati illustrati gli scenari di traffico, sottolineando i flussi previsti nei tre scenari progettuali.

Nel corso del dibattito (minuto 33:45 al minuto 36:21) l'Arch. Faillace ha rivolto all'Ing. Casavecchia una domanda pervenuta dalla Sig.ra Ernesta Morabito relativamente al significato del dato di "*138.000 veicoli equivalenti al giorno*". L'Ing. Casavecchia ha spiegato come tale valore provenisse da uno studio che ha permesso di ricostruire la domanda di mobilità attuale sugli assi stradali in utilizzo, e che il valore di 138.000 veicoli si riferisce alla somma dei traffici

veicolari leggeri e di quelli pesanti, ribadendo come dallo studio sia emerso che 44.000 veicoli dei 138.000, saranno attratti dalla nuova infrastruttura. L'Arch. Faillace ha quindi chiarito che ulteriori dettagli saranno forniti nel prossimo incontro *"Gli effetti dell'opera in termini di accessibilità all'area metropolitana"*, previsto per il 17 settembre 2024, dedicato proprio alla analisi della mobilità e agli studi trasportistici.

A seguire, l'Ing. Durastanti (dal minuto 36:28 al minuto 49:57) ha approfondito la descrizione tecnica delle alternative di tracciato, spiegando che le scelte sono state guidate, laddove possibile, dai vincoli presenti e dall'obiettivo di garantire la continuità stradale.

Si riportano di seguito i dati relativi alle tre alternative:

- **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.

- **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.

- **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.

Per le tre alternative, l'ing. Durastanti, con l'ausilio di una presentazione, si è soffermato prevalentemente sull'esposizione dei dati legati agli svincoli previsti nelle tre alternative.

L'ing. Casavecchia (dal minuto 50:23 al minuto 55:48) ha concluso illustrando la matrice di sostenibilità ambientale, chiarendo che l'**Alternativa 1** è risultata maggiormente rispondente agli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale, mentre l'**Alternativa 3** risulta maggiormente rispondente agli obiettivi di sostenibilità trasportistica-territoriale ed economica-finanziaria.

Terminati gli interventi l'Arch. Faillace (al min 56:13) ha aperto la sessione di domande e risposte, accogliendo ulteriori interventi da parte del pubblico. La Sig.ra Ernesta Morabito ha richiesto dei chiarimenti sulla gestione delle terre da scavo. Al quesito ha risposto l'ing. Durastanti (dal minuto 58:28 al minuto 1:00:08) spiegando che tali aspetti saranno oggetto di

studio in fasi progettuali successive, poiché l'attuale livello progettuale, quando l'alternativa non è ancora selezionata, non consente di avere un quadro definito circa i volumi da movimentare.

Ha chiarito che, in questa fase progettuale, le valutazioni hanno tenuto conto dell'impatto derivante dalla maggiore escavazione e tali aspetti saranno affrontati in maniera approfondita nel prosieguo del progetto, in concomitanza con la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) che verrà elaborato nelle fasi successive.

A seguire (dal minuto 1:00:58 al minuto 1:03:05) è intervenuto il Sig. Ramon La Torre, in qualità di Segretario del Partito di Rifondazione Comunista e rappresentante di Legambiente, questi ha posto l'accento sull'importanza di comprendere già in questa fase la destinazione delle terre escavate. Ha inoltre chiesto se sia stata elaborata una lista delle persone interessate dal progetto e se ad essi sia stata inviata una comunicazione ufficiale tramite raccomandata.

L'Arch. Faillace (dal minuto 01:03:10 al minuto al minuto 01:04:01) ha ricordato che questa fase del processo progettuale, dove si inserisce il dibattito pubblico, è mirata principalmente a valutare la necessità dell'opera per il territorio, a verificare se l'investimento sia giustificato e sostenibile dal punto di vista sociale. Ha poi affrontato il tema degli espropri, spiegando che gli aspetti procedurali saranno trattati successivamente e ha quindi passato la parola all'Ing. Chiara Luchino (dal minuto 01:04:10 al minuto 01:07:24) che ha precisato che è un aspetto che sarà affrontato con gli approfondimenti necessari con il prosieguo della progettazione, e che il tema della circolarizzazione delle terre escavate è particolarmente attenzionato da ANAS che si sta attivando, con gli enti competenti della Regione Siciliana, per individuare soluzioni armonizzate tra i vari interventi in corso, ivi compresi quelli di RFI. Ha inoltre precisato che tale tematica potrà essere approfondita ulteriormente nell'incontro dedicato agli aspetti ambientali del progetto, previsto per il 24 settembre. Ha quindi chiarito la procedura legata agli espropri, sottolineando che in questa fase preliminare non sono previsti contatti diretti con i soggetti interessati, ma che le future procedure seguiranno le normali disposizioni di legge previste dal Testo Unico in materia di Espropri (D.P.R. 327/2001).

Infine (dal minuto 01:11:15 al minuto 01:12:45) l'Ing. Luigi Mupo, RUP del progetto, è intervenuto chiarendo che l'attuale fase di studio serve ad affinare le alternative progettuali, con particolare attenzione alla risoluzione del traffico sul Viale della Regione Siciliana. Ha

sottolineato che questa fase preliminare è mirata ad individuare la soluzione ottimale per garantire un flusso di traffico più efficiente.

La Sig.ra Morabito ha chiesto di intervenire, tuttavia per problemi tecnici non è riuscita a farlo, pertanto, l'Arch. Faillace Le ha suggerito di inviare le sue domande via e-mail alle quali verrà data risposta.

Il Sig. Mimmo Fontana (dal minuto 01:15:15 al minuto 01:18:10), responsabile Rigenerazione Urbana di Legambiente nazionale, ha posto due quesiti: il primo riguardo alle modalità di separazione dei flussi di traffico urbano, in particolare il traffico sulla direttrice "Trapani - Catania" sul Viale della Regione Siciliana, rispetto ad altri flussi; il secondo relativamente a possibili soluzioni che prevedano un tracciato che corra in parallelo alla città di Palermo.

L'Ing. Luigi Mupo (dal minuto 01:18:13 al minuto 01:20:35) ha risposto chiarendo che la questione sulle tecniche di rilevamento del traffico sarà affrontata in dettaglio dai progettisti, ai quali ha lasciato la risposta tecnica. Sul dato dei circa *138.000 veicoli/giorno*, l'Ing. ha affermato che l'opera consentirà di sottrarre all'attuale viabilità un numero importante di veicoli che sono quelli che attraversano soltanto la città di Palermo, senza entrarvi. Per quanto riguarda il secondo quesito, l'ing. Mupo ha fatto presente che l'estensione dell'intervento lungo la A29 è un'alternativa in fase di analisi che ha già chiesto di valutare anche la Regione Siciliana.

L'Ing. Durastanti (dal minuto 01:20:32 al minuto 01:22:53) ha confermato quanto anticipato dal RUP, spiegando che le tecniche di rilevamento del traffico utilizzate per lo studio si basano su un'analisi combinata sia del traffico di transito sia di quello areale, per assicurare una progettazione infrastrutturale adeguata non solo per il traffico passante ma anche per quello locale e, rispondendo nel merito, alla proposta di realizzare un tracciato su una valle attigua, ha precisato che questa soluzione non avrebbe centrato l'obiettivo prefissato di sgravare il traffico del Viale della Regione Siciliana.

A conclusione del dibattito (dal minuto 01:22:57 al minuto 01:24:23) l'Arch. Faillace ha ricordato l'importanza del prossimo incontro, previsto per il 17 settembre 2024, che verterà sugli studi trasportistici e sull'analisi della mobilità e, fornite indicazioni sulle modalità di partecipazione ai futuri incontri, non essendoci ulteriori interventi, ha ringraziato i partecipanti e concluso la riunione alle ore 17:56.

## **Pedemontana di Palermo Collegamento tra le Autostrade A19**

### **(Palermo-Catania) e A29 (Palermo – Mazara del Vallo).**

#### **Dibattito Pubblico**

17 settembre 2024

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff della Responsabile del Dibattito Pubblico per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.youtube.com/watch?v=6X4Z8L99xMk>.*

*Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Il giorno 17 settembre 2024, alle ore 16:30, attraverso la piattaforma TEAMS in diretta streaming, si è tenuto il terzo incontro del Dibattito Pubblico relativo al progetto della Pedemontana di Palermo, collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo-Mazara del Vallo) con un *focus* sugli effetti dell'opera in termini di accessibilità all'area metropolitana.

L'incontro è stato coordinato dall'Arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico; presenti inoltre intervenuti l'Ing. Chiara Luchino (ANAS), Ing. Pier Giorgio D'armini, e i progettisti Ing. Laura Casavecchia e Ing. Tito Berti Nulli della società Sintagma S.r.l.

All'incontro hanno partecipato 15 persone connesse alla diretta streaming online.

L'Arch. Faillace (dal minuto 00:28 al minuto 02:11), dopo i saluti e i ringraziamenti ai partecipanti ha riepilogato i temi dei precedenti incontri e ricordato l'argomento del prossimo incontro, previsto per il 24 settembre p.v., durante il quale verranno affrontati nel dettaglio gli aspetti ambientali, storici e archeologici. La giornata odierna verterà sugli effetti dell'opera in termini di accessibilità all'area metropolitana.

La Responsabile ha ricordato che entro la fine della settimana in cui si terrà l'incontro finale, sarà possibile raccogliere le osservazioni scritte dei partecipanti, sottolineando che tali contributi confluiranno nella Relazione finale e nella predisposizione delle controdeduzioni da parte di Anas.

L'Ing. Berti Nulli (dal minuto 04:20 al minuto 12:04) ha illustrato nel dettaglio le modalità di redazione dello studio di traffico sotteso alle scelte progettuali, ha spiegato come sono stati ricostruiti i movimenti dei veicoli in entrata e uscita dalla città di Palermo e, come dal risultato di tali dati sia stato studiato il percorso della nuova Pedemontana nelle tre alternative. L'Ingegnere ha poi ricostruito la situazione attuale del traffico del Viale Regione Siciliana e della conseguente congestione delle altre arterie principali della città mostrando tale situazione nella sua presentazione.

A seguire l'Ing. Laura Casavecchia (dal minuto al 12:05 al minuto 19:53), richiamando quanto già esposto nei precedenti incontri, ha illustrato le tre alternative studiate fornendo i dati relativi all'estensione, agli svincoli e alla percentuale di sviluppo del tracciato in galleria per ogni alternativa progettuale. Ha inoltre sottolineato che le tre alternative della Pedemontana studiate hanno in comune lo svincolo iniziale e finale e che il tracciato previsto è in continuità con le due autostrade (A19 e A29).

Ha quindi proseguito l'Ing. Berti Nulli (dal minuto al 19:54 al minuto 30:25) che ha esposto lo scenario di riferimento al 2034, anno in cui gli interventi si ipotizzano fruibili, insieme ad altri interventi che nel frattempo dovrebbero essere realizzati (come la rotatoria Bolognetta lungo la SS121) a miglioramento della viabilità.

Dallo studio è emerso che per le tre alternative è previsto uno scarico di traffico di circa 50.000 veicoli/giorno dalla viabilità urbana verso la nuova Pedemontana. Inoltre, considerati anche i percorsi verso punti strategici della città, come il porto, le stazioni e gli ospedali, la viabilità urbana ne risulterebbe notevolmente snellita con un effetto diretto sul numero di ore risparmiate nel traffico. Infine, l'Ing. Berti Nulli ha mostrato costi e tempi di realizzazione che risultano simili per tutte e tre le alternative.

L'analisi costi/benefici è stata illustrata dall'Ing. Casavecchia (dal minuto 30:26 al minuto 32:06) indicando preliminarmente gli indicatori considerati per lo studio, come: *costi di investimento, di gestione, di manutenzione e costi operativi*, e i *benefici* considerati: *risparmio di tempo, riduzione di incidentalità ed emissioni* di inquinanti. La valutazione di fattibilità economica delle ipotesi effettuata mediante il calcolo degli indicatori di sostenibilità economica, hanno determinato che i benefici sarebbero molto superiori ai costi.

Conclusa l'esposizione del focus, l'Arch. Faillace (dal minuto 32:10 al minuto 33:06) ha ringraziato i progettisti per la chiarezza e semplicità di esposizione dei temi trattati ed ha aperto la sessione di domande e risposte.

Il Sig. Carmelo Galati Tardanico ha richiesto di porre una domanda ma per problemi tecnici di collegamento si è passati alla domanda successiva.

L'Arch. Adriana Chirco, Presidente della sezione Italia Nostra di Palermo, (dal minuto 34:35 al minuto 35:24) ha chiesto se fossero state fatte analisi sui punti di innesto (A19 Villabate e A29 Tommaso Natale), poiché in direzione Trapani, lo stretto innesto dell'Autostrada potrebbe risultare congestionato dal flusso di traffico proveniente dalla Pedemontana.

A tale domanda (dal minuto 37:02 al minuto 38:18) ha risposto l'Ing. Berti Nulli che ha riconosciuto peculiare la geometria che contraddistingue la zona tra Tommaso Natale, Sferracavallo e Isola delle Femmine, aggiungendo che sebbene lo studio effettuato non abbia evidenziato criticità legate al traffico sia importante porre attenzione sull'argomento. L'Ing. ha infine ricordato che la Regione sta già affrontando questa problematica proprio per risolvere il problema della geometria del tracciato.

L'Arch. Chirco di Italia Nostra ha ripreso la parola (dal minuto 38:41 al minuto 38:57) chiedendo inoltre se fosse stata presa in considerazione la possibilità di estendere il progetto della Tangenziale sino a Carini al fine di risolvere il traffico in corrispondenza delle gallerie esistenti.

L'ingegnere Luchino (dal minuto 39:06 al minuto 40:40) ha risposto comunicando che la Regione Siciliana ha richiesto di predisporre uno studio preliminare per avviare la progettazione di un altro intervento rispetto alla Pedemontana, finalizzato a risolvere la criticità evidenziata, come già comunicato anche dall'Ass.re Aricò durante il primo incontro del Dibattito. Tali studi sono già stati avviati ma sono estranei a questo Dibattito Pubblico perché appunto relativi ad un intervento ulteriore.

A seguire (dal minuto 41:13 al minuto 44:28) l'Arch. Galati, segretario dell'ordine degli architetti di Palermo, ha chiesto di sapere se nell'ambito del progetto è previsto il potenziamento in prossimità dello Svincolo di Basile della SS 624 visto che, con la realizzazione della Pedemontana lo svincolo risulterebbe ulteriormente congestionato soprattutto nelle ore di

punta; Lo stesso quesito è stato posto per lo svincolo di Connessione nord per il tratto di collegamento tra la nuova infrastruttura e il porto.

L'Arch. Faillace (dal minuto 44:40 al minuto 45:08), passando la parola all'Ing. D'Armini, ha fatto presente che, ANAS si riserverà di pubblicare sul sito in forma scritta ulteriori approfondimenti del caso.

L'Ing. D'Armini (dal minuto 45:12 al minuto 46:16) per fornire una risposta in riferimento alla S.S. 624 ,strada di competenza ANAS, ha precisato che, qualora dai risultati del traffico dovesse emergere effettivamente una criticità nel tratto di collegamento tra la nuova Pedemontana e Viale Regione Siciliana, si potranno prevedere degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'asse e che ciò sarà oggetto di approfondimento in sede di sviluppo del progetto nella successiva fase progettuale.

Intervenuto (dal minuto 46:27 al minuto 47:16) l'Ing. Berti Nulli ha ricordato i dati del traffico che interessano lo Svincolo Basile.

Non essendoci ulteriori domande l'Arch. Faillace, ringraziati i partecipanti, ha rimandato alla riunione conclusiva del 24 settembre.

Alle 17:21 si è proceduto alla chiusura della riunione.

## **Pedemontana di Palermo Collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo – Mazara del Vallo).**

### **Dibattito Pubblico**

24 settembre 2024

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff della Responsabile del Dibattito Pubblico per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.youtube.com/watch?v=JCwsZVwHNQU>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Il giorno 24 settembre 2024, alle ore 16:30, attraverso la piattaforma TEAMS in diretta streaming, si è tenuto il quarto incontro del Dibattito Pubblico relativo al progetto della Pedemontana di Palermo, collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo-Mazara del Vallo) con un focus sull'opera e gli *aspetti ambientali, archeologici e storico paesaggistici*.

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

All'incontro hanno partecipato 15 persone connesse alla diretta streaming.

La Responsabile del Dibattito Pubblico ha dato il benvenuto ai partecipanti all'ultimo incontro del dibattito riguardante la nuova Pedemontana di Palermo. Ha ringraziato chi ha partecipato agli incontri precedenti e ha fornito una breve sintesi per aggiornare chi non era riuscito a seguire i precedenti appuntamenti. La sintesi di tutti gli incontri, sia scritta che in video, è resa disponibile sul sito dedicato, [www.dibattipubblicostradeanas.it](http://www.dibattipubblicostradeanas.it).

La Responsabile del dibattito pubblico ha reso noto di aver ricevuto una segnalazione concernente la difficoltà a scaricare la documentazione, di progetto, confermando che dopo le opportune verifiche la documentazione è sempre stata scaricabile.

Ha quindi introdotto l'argomento del giorno gli aspetti più delicati riguardanti gli impatti ambientali, archeologici e storico-paesaggistici del progetto: come le diverse alternative si inseriscono nel territorio e le scelte progettuali fatte in base a un'analisi approfondita dell'area e dei suoi vincoli.

Prima di passare la parola ai progettisti, la Responsabile ha invitato i partecipanti a porre le loro domande alla fine della presentazione, come già avvenuto negli incontri precedenti, e rimandato in onda il video di presentazione delle tre alternative per coloro che non erano presenti negli incontri precedenti.

A video concluso l'Arch. Faillace ha spiegato ai partecipanti come porre domande scritte tramite la piattaforma. Inoltre, è stato ricordato che è sempre possibile inviare osservazioni scritte, anche tramite e-mail.

L'Ing. Casavecchia della società Sintagma S.r.l. ha preso la parola e (dal minuto 08:21 al minuto 12:50) illustrato le alternative progettuali prima di entrare sugli aspetti ambientali specifici dell'incontro. Ha descritto il corridoio individuato nello studio, pensato per minimizzare l'impatto ambientale, archeologico e sul tessuto urbano. Il corridoio si sviluppa lungo una fascia pedemontana vicino al confine comunale di Palermo, cercando di massimizzare i tratti in galleria e le connessioni con la viabilità esistente.

Sono state quindi presentate le tre alternative:

- Alternativa 1: con sviluppo di 22 km, principalmente in galleria, con tre svincoli completi (comprendenti tutte le manovre) verso, *l'autostrada A19* (Palermo-Catania), *via Basile* di penetrazione verso la città (in corrispondenza della SS 624 in direzione Sciacca) e *l'autostrada A29* (Palermo-Mazara del Vallo).
- Alternativa 2: simile alla prima, con uno sviluppo di 23 km e uno svincolo intermedio a *Bocca di Falco*, configurato come semi svincolo, in aggiunta ai suddetti svincoli presso l'autostrada Palermo-Catania, via Basile e l'autostrada Palermo-Mazara del Vallo.
- Alternativa 3: con uno sviluppo di ca. 23 km include meno tratti in galleria, consentendo maggiori connessioni al territorio, con uno svincolo completo a *Monreale* ed uno a *Bocca di Falco* in aggiunta agli svincoli presso l'autostrada Palermo-Catania, via Basile e l'autostrada Palermo-Mazara del Vallo.

Di seguito, ha preso la parola l'Ing. Sanna che (dal minuto 12:57 al minuto 28:30) ha illustrato la parte ambientale. Questa si è concentrata sulla valutazione delle interferenze delle alternative con l'ambiente naturale, gli ecosistemi e la salute pubblica, comparando i dati per elaborare una matrice ambientale.

L'Ing. Sanna si è poi focalizzato sull'analisi ambientale e territoriale delle tre alternative progettuali. In particolare, è stato illustrato il sistema di tutele e vincoli ambientali, archeologici e paesaggistici, con un focus sulle interazioni col paesaggio e sulle possibili mitigazioni ambientali.

Nel contesto delle analisi territoriali, sono state identificate le aree di impatto delle tre alternative proposte per il tracciato. Il corridoio selezionato punta a minimizzare l'interferenza con le aree ad alto valore ambientale, attraversando principalmente zone a basso o medio condizionamento, comprese tra la Piana di Palermo e i rilievi circostanti. La valutazione ha considerato le interferenze con habitat naturali, vincoli archeologici e pressioni antropiche.

Le tre alternative considerate interferiscono con sei habitat, due dei quali sono prioritari secondo la Direttiva Habitat dell'Unione Europea. Tuttavia, mediante l'uso di gallerie, in particolare per l'alternativa 1, e l'attraversamento su viadotto della foresta dell'Oreto riducono significativamente l'impatto con tali habitat, interessando solo aree limitate.

Sono state analizzate e valutate con particolare attenzione le aree Natura 2000, inclusa la Zona di Protezione Speciale (ZPS) di Monte Pecoraro e Pizzo Cirina e la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) del Monte Grifone. Grazie al passaggio del tracciato in galleria le interferenze risultano minimizzate. Relativamente alle Aree naturali protette, la Riserva Naturale Orientata Grotta Molara, importante per ritrovamenti paleontologici è stata citata come area di potenziale interferenza, ma il tracciato in galleria, si mantiene a una distanza di circa 600 metri dalla riserva, evitando impatti diretti.

L'Ing. Sanna ha illustrato l'analisi urbanistica evidenziando che il tracciato ricade principalmente nel Comune di Palermo, con solo una lieve interferenza nel Comune di Monreale. L'inserimento dell'infrastruttura in aree urbanizzate, soprattutto nel tratto fuori terra, rappresenta un aspetto che sarà oggetto di specifici approfondimenti nelle fasi successive della progettazione. Inoltre, è stata condotta un'analisi sugli elementi di valore storico, come ville, masserie e vecchi manufatti industriali, tenuti in considerazione nella definizione del tracciato.

Un altro intervento rilevante riguarda la modifica della struttura di uno dei viadotti, ridisegnato per non interferire con un antico sito industriale, che comprende una cartiera e il relativo acquedotto storico.. Sono stati valutati i vincoli sovraordinati, con riferimento al Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Sicilia, che suddivide il territorio in 17 ambiti; l'area di studio ricade nell'ambito 4, attualmente in fase di definizione. Anche le interferenze ambientali lungo il tracciato sono state approfondite,, evidenziando come il passaggio in galleria naturale risolva molte interferenze, come nel caso della Grotta della Molara e dell'area di Bocca di Falco. Anche le alternative 2 e 3 presentano minime interferenze con le aree urbane, come quelle delle località di San Martino delle Scale, Giacalone e Pioppo, nel comune di Monreale, dove il tracciato passa anch'esso in galleria naturale.

Particolare attenzione è stata dedicata ad altre aree significative, tra cui la zona di Bocca di Falco e Baida Luparello. Qui, le alternative 2 e 3 prevedono svincoli che, sebbene marginali, interferiscono con un'area già urbanizzata, collegandosi alla rete metropolitana attraverso via Leonardo da Vinci e via Michelangelo.

Per quanto riguarda il *carsismo*, si è condotta un'analisi approfondita, individuando le grotte carsiche presenti nell'area, come la Grotta di Mastro Santo e la Grotta della Molara. Tuttavia, anche in questo caso, il passaggio in galleria risolve le potenziali interferenze.

A seguire, (dal minuto 28:50 al minuto 36:24) è intervenuto il Dott. Filippo Ianni, archeologo collegato in remoto, ha esposto i risultati delle indagini preliminari sulle interferenze archeologiche, condotte attraverso analisi vincolistica, ricerca bibliografica e d'archivio, analisi geoarcheologica e fotointerpretazione archeologica; precisando che le ricognizioni di superficie preliminari verranno realizzate esclusivamente nel territorio in cui ricadrà l'alternativa prescelta.

L'area già analizzata comprende un corridoio di 2,5 km a partire dalle tre alternative proposte. Sono state identificate tre aree di potenziale criticità:

- la zona compresa tra Villa Marina e Contrada Malatacca, comune alle tre alternative, dove si trova la Grotta Ferreri, una cavità funeraria preistorica situata a circa 150 metri dal tracciato, senza interferenze dirette;
- la zona di Bocca di Falco, che presenta criticità archeologiche significative, in particolare per le alternative 2 e 3. L'area, occupata sin dalla preistoria, è protetta a livello

paesaggistico e si estende sotto la Rocca di Baida. Qui sono stati rinvenuti siti di spicco: come una grotta paleontologica nei pressi dei terreni dell'Azienda Luparello, tombe a pozzetto dell'età del rame, e nei pressi dell'Istituto Zootecnico che insiste nell'area, resti di una villa di epoca romana imperiale, che include ritrovamenti tra cui il cippo con iscrizione dedicatoria mostrato nella diapositiva;

- la zona di interesse storico nei pressi di Malpasso e di Villagrazia, dove si trovano antichi mulini ad acqua, e nella zona di Monte Grifone, nei pressi di Brancaccio, vicino alla Grotta di San Ciro, un'antica cavità marina che conserva segni di occupazione umana risalenti al Paleolitico superiore.

Questi studi preliminari sono stati condotti per minimizzare le interferenze e garantire la protezione del patrimonio archeologico e ambientale, in previsione delle successive fasi di progettazione.

Lo studio condotto sulle tre alternative di tracciato, ha permesso di identificare 70 siti archeologici lungo un corridoio di 2,5 km, grazie principalmente a ricerche bibliografiche e archivistiche. Tale numero potrebbe variare a fronte della ricognizione archeologica di campo che si svolgerà nelle aree interessate lungo il tracciato dell'alternativa preferenziale.

Successivamente all'identificazione dei siti, è stato calcolato il *potenziale archeologico*, utilizzando vari parametri come dati storico-archeologici, paleoambientali, geomorfologici e relazioni spaziali tra i siti. È stato effettuato anche uno studio toponomastico. Il potenziale è stato classificato in tre gradi: alto, medio e basso, a seconda della distanza delle opere dai siti. Dall'analisi è emerso che l'alternativa 1 è quella con il minor impatto sui siti archeologici, risultando la migliore per la tutela del patrimonio.

Concluso l'intervento del Dott. Ianni, l'Ing. Sanna (dal minuto 36:30 al minuto 56:32) ha proseguito nell'espone i successivi temi ambientali.

Riguardo all'Uso del Suolo, è stato affrontato l'impatto delle tre alternative rispetto alla matrice agricola e antropica. L'area interessata è caratterizzata da zone a frutteto intervallate da aree residenziali poco urbanizzate, con un tessuto edilizio discontinuo, e una sola fascia di edificato che risulta più compatta.

L'analisi successiva ha riguardato l'impatto sulla Salute Pubblica, concentrandosi su rumore e atmosfera. Sono stati individuati ricettori sensibili (residenze, scuole, asili, ospedali, ecc.) e residenziali entro una fascia di 250 metri dal tracciato. L'alternativa 1, con tratti prevalentemente in galleria, presenta un impatto acustico minore rispetto all'alternativa 3, che comprende più tratti in superficie. Simulazioni acustiche per verificare l'impatto sul traffico e il miglioramento delle condizioni sonore, hanno restituito variazioni del rumore da 1 a 2 decibel. Si prevede l'installazione di barriere acustiche nelle aree residenziali più vicine, a 20-40 metri dall'asse.

Dal punto di vista dell'Atmosfera, l'analisi ha considerato un'area di 500 metri da entrambi i lati del tracciato, evidenziando che la qualità dell'aria rimarrà entro i limiti normativi, anche se saranno necessarie ulteriori valutazioni nelle fasi successive di progettazione, tenendo conto di traffico, condizioni climatiche e tipologia di veicoli circolanti.

Sul fronte delle *Interazioni con il Paesaggio*, sono stati individuati particolari paesaggi attraversati dalle tre alternative come: il Paesaggio dei parchi e delle aree storiche della Conca d'Oro (comprendente il Parco Reale di Boccadifalco, il Fondo Inserra ed il parco di Maredolce), il Paesaggio di Baida, il Paesaggio dei territori coperti da vegetazione di interesse forestale, il Paesaggio delle grotte e delle aree archeologiche di Grotta Molara ed infine il Paesaggio naturalizzato del Fiume Oreto, che richiederà un'attenta progettazione del viadotto per garantire il rispetto dell'asse ecologico. La maggior parte delle aree attraversate è già urbanizzata, il che faciliterà l'inserimento paesaggistico, con un focus sulla rinaturalizzazione delle aree coinvolte.

Per quanto riguarda l'*Inserimento paesaggistico* sono state realizzate foto-simulazioni per valutare l'integrazione del progetto nel contesto paesaggistico, come nel caso del viadotto Borgonuovo e lo Sferra Vecchio, con attenzione alla percezione visiva dell'infrastruttura nel paesaggio. Sono stati analizzati i materiali e le finiture delle opere, come l'uso del corten per le travi e specifici pigmenti per il calcestruzzo, al fine di integrare visivamente le strutture nel contesto.

Infine, l'Ing. Sanna ha esposto il tema delle *Mitigazioni Ambientali* che include lo studio cromatico e il trattamento materico delle superfici, nonché misure per mitigare le emissioni atmosferiche e acustiche. In una simulazione del Viadotto Oreto sono stati inoltre mostrati: la scarpata e il

suo inerbimento, la spalla con finitura in calcestruzzo pigmentato, l'utilizzo di travi in acciaio Corten e le pile a sezione circolare o a biscotto in calcestruzzo pigmentato liscio. Altre mitigazioni previste: rinverdimento ed inerbimento delle fasce laterali esterne, rinaturalizzazione delle gallerie artificiali e degli imbocchi delle gallerie naturali, barriere antirumore e misure per la salvaguardia dell'ambiente idrico.

Anche la cantierizzazione è stata oggetto di studio dal punto di vista delle Mitigazioni, con l'organizzazione di cantieri fissi e mobili. I cantieri fissi includeranno campi base per la logistica generale e impianti di betonaggio, mentre quelli mobili seguiranno l'avanzamento delle opere d'arte e dei rilevati.

A proposito del capitolo *Cantierizzazione* l'Ing. Sanna ha poi illustrato le tre differenti alternative, descrivendo il collegamento tra le diverse aree del corridoio e lo svincolo di Monreale. I cantieri base saranno comuni a tutte le alternative proposte. Per quanto riguarda la costruzione dei viadotti, si prevede l'utilizzo di impalcati misti in calcestruzzo e acciaio. Verranno impiegati metodi diversi in base all'altezza delle pile: per quelle che raggiungono i 40 metri di altezza, si utilizzerà la tecnica del *varo a spinta* di punta, con avambecco di supporto dalle spalle del nuovo viadotto, che permette di operare senza l'ausilio di gru o altri macchinari da terra, mentre per pile di altezza inferiore ai 15 metri, i conci saranno assemblati a piè d'opera e poi sollevati con apposite gru.

Per le gallerie, si opterà per lo scavo tradizionale, con avanzamenti di circa 3 metri al giorno, partendo dagli imbocchi.

Il processo di realizzazione è stato suddiviso in tre fasi principali: la "fase zero" stimata in 30 mesi che riguarda l'acquisizione delle aree, la risoluzione delle interferenze, la bonifica dagli ordigni bellici e l'allestimento del campo base,. La "fase uno", della durata di circa 36 mesi che prevede la costruzione delle opere d'arte, tra cui viadotti e gallerie. In ultimo la "fase due", anch'essa stimata in 36 mesi, comprende la realizzazione dell'impiantistica, delle barriere di sicurezza, di quelle fonoassorbenti e della segnaletica, oltre ai collaudi di tutte le opere.

Per tutte le alternative il tempo complessivo di realizzazione stimato è di otto anni e mezzo.

Successivamente, (dal minuto 56:36 al minuto 1:03:10) l'Ing. Casavecchia ha presentato la *matrice di sostenibilità ambientale* elencando i macro-obiettivi presi in considerazione, tra i quali

la conservazione e la promozione della qualità dell'ambiente, la minimizzazione dell'impatto dei lavori di costruzione, la riduzione di produzione dei rifiuti e la sostenibilità economica, e come questi siano raggiunti o disattesi.

Dall'analisi delle alternative è emerso che l'alternativa 1 risulta la più vantaggiosa in termini di impatto ambientale, poiché risponde meglio agli obiettivi di *pregio ambientale e sociale*. Essa minimizza l'impatto sui siti di interesse archeologico, attraversando la zona di Boccadifalco in galleria, e riduce l'esposizione della popolazione al rumore. Inoltre, comporta un minor impatto sulla qualità dell'aria, limita l'occupazione del suolo, e riduce l'esposizione dei terreni agricoli e delle aree residenziali, oltre a contenere l'impatto sugli edifici, con un numero ridotto di demolizioni.

, L'alternativa 3 invece si è dimostrata la più performante dal punto di vista trasportistico ed economico, grazie alla sua migliore interconnessione con il territorio comunale di Palermo.

È stato poi 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.

Alla fine dell'incontro, l'Arch. Faillace ha ringraziato i partecipanti e ha ricordato che nessuna alternativa è stata ancora selezionata, e che la *Relazione conclusiva*, contenente tutte le osservazioni pervenute, verrà presentata il 24 ottobre. Ha poi precisato che chi volesse partecipare, potrà intervenire durante la sessione di discussione o inviare le proprie domande online.

A questo punto è stato dato avvio alla fase delle *domande e risposte* dando la parola alla Sig.ra Morabito, rappresentante di Italia Nostra, (dal minuto 01:07:14 al minuto 01:08:31) che ha espresso la preoccupazione dell'Associazione circa la modifica del profilo delle zone collinari che l'opera inevitabilmente procurerà.

Infatti, lo svincolo di innesto con la A19 intercetta alcune aree con vincoli archeologici ed ambientali ed in particolare le sorgenti della Favara e Favarella, il sito Arabo-Normanno di Maredolce e l'attraversamento alla valle dell'Oreto che impegna aree sorgive, chiedendo chiarimenti in merito alla risoluzione di tali interferenze.

Ha riscontrato l'archeologo, Dott. Ianni, che (dal minuto 01:09:34 al minuto 01:13:40) mediante la presentazione ha mostrato che le interferenze, seppur vicine, non interessano direttamente il tracciato. Il sito di Maredolce, infatti, è alla distanza di circa 500 m mentre in riferimento alle altre interferenze citate ha riscontrato che non dovrebbe trattarsi di siti archeologici.

L'Arch. Faillace ha precisato che, quando sarà individuata l'alternativa da sviluppare la stessa sarà soggetta allo specifico iter autorizzativo, con la verifica preventiva di interesse archeologico.

La partecipante ha ribadito che le aree di interesse sono le sorgenti della Favara, Favarella e il fiume Oreto e l'interferenza è data dalla vicinanza con le sorgenti prossime al tracciato.

L'Arch. Ramon La Torre (dal minuto 1:16:20 al minuto 1:25:50) è intervenuto, riprendendo l'intervento della Sig.ra Morabito dichiarando che, se anche il Castello di Maredolce si trova a 500 m dall'infrastruttura, la stessa impatterà comunque sul manufatto in quanto l'acqua del bacino del Castello, che ad oggi non è in grado di riempirsi con la sola fornitura dell'acquedotto, è previsto che venga integrata dall'acqua proveniente da una infrastruttura biologico naturale prossima al sito, che è necessario preservare. Ha quindi espresso le proprie contrarietà all'opera, anche a nome degli iscritti al Partito di Rifondazione Comunista di Palermo da lui rappresentato. Secondo l'utente, l'opera, in qualsiasi alternativa, non offrirà i benefici prospettati ai cittadini; il minor traffico previsto, sul Viale Regione Siciliana indurrà nuovi utenti ad utilizzare l'auto con le conseguenze di un rinnovato traffico e del relativo inquinamento. Altro fattore analizzato è quello dell'impatto ambientale e paesaggistico e degli immobili individuati che saranno interessati da esproprio con il conseguente impatto che tale procedura avrà sulla vita di quei cittadini.

L'Arch. La Torre ha concluso l'intervento, ritenendo anche un non particolare interesse da parte della S.A. su chi verrà impattato dall'opera ma solo una necessità di adempiere alla procedura di dibattito pubblico, sostenendo inoltre di aver inviato due comunicazioni via mail, nel quale segnalava la mancata possibilità di scaricare dal sito il materiale informativo, a cui non ha ricevuto alcun riscontro. Ha comunicato che farà pervenire le proprie osservazioni con proposte per il miglioramento della mobilità del sistema di trasporto urbano di massa.

Ha poi preso la parola (dal minuto 1:26:40 al minuto 1:31:00) l'Ing. Dorotea Martino della Città Metropolitana di Palermo, la quale ha premesso che da quanto appreso nel corso delle riunioni,

l'opera sarà realizzata in 10 anni, lo stesso arco temporale in cui si sviluppano i piani urbani di mobilità sostenibile del Comune e della Città Metropolitana; ha quindi chiesto se nelle alternative di progetto studiate è stata valutata la situazione attuale delle infrastrutture o è stato considerato solo lo scenario ad opera realizzata.

L'Ing. Casavecchia (dal minuto 1:31:04 al minuto 1:32:25) ha risposto ricordando che nel precedente incontro è stato presentato lo studio del modello trasportistico che conteneva l'analisi costi benefici. Tale modello è stato sviluppato fino all'orizzonte temporale del 2044 considerando lo sviluppo delle infrastrutture nel lasso di tempo considerato.

L'Arch. La Torre (dal minuto 1.34:00 al minuto 1:37:50) ha ripreso la parola chiedendo in base a quali dati i progettisti fossero dell'avviso che il traffico sottratto al Viale Regione Siciliana rimarrà permanente e come sia possibile prevedere il minore inquinamento legato al minor traffico.

Si riferisce che sarà dato un riscontro in forma scritta sul sito del Dibattito pubblico.

Inoltre, l'Ing. Sanna (dal minuto 1:37:53 al minuto 1:40:36) ha spiegato che con l'uso di alcuni software in cui vengono inseriti i dati del traffico (dati input) è possibile ottenere delle simulazioni del rumore e dell'atmosfera sulla base delle caratteristiche legate al territorio. In base ai risultati ottenuti, l'esperto della valutazione dell'inquinamento acustico trarrà le proprie conclusioni.

L'Ing. Mupo, (dal minuto 1:41:15 al minuto 1:42:36) sempre riferendosi all'ultimo quesito, ha specificato che il traffico stimato pari a circa 60.000 veicoli attraversa la città senza immettersi nelle vie interne. Questo dato, che include sia veicoli pesanti che leggeri, rappresenta un fattore significativo per la riduzione dell'inquinamento all'interno della città di Palermo.

Successivamente, l'Ing. Casavecchia (dal minuto 1:43:02 al minuto 1:44:36), richiamando l'intervento dell'Ing. Sanna, ha specificato che nel modello di simulazione si è considerata anche l'eventualità che, sebbene il Viale della Regione Siciliana si scaricherà del traffico stimato potrebbe comunque attrarre nuovi spostamenti interni alla città. Infatti, durante la presentazione dell'incontro nella data precedente sul tema in questione, sono stati mostrati i dati relativi al traffico di attraversamento e a quello ridistribuito all'interno dell'area urbana.

Il Prof. Giuseppe Salvo (dal minuto 1:44:57 al minuto 1:49:25), rappresentante dell'Ordine degli ingegneri di Palermo, ha evidenziato la problematica del tratto di autostrada A29 che in uscita dalla città giunge alle gallerie di Isola delle Femmine e Sferracavallo. Questo tratto è caratterizzato da un elevatissimo traffico, e la presenza di mezzi pesanti incide negativamente dal punto di vista acustico, atmosferico e ancor più dal punto di vista delle differenze di velocità che comportano un alto rischio incidentale. L'arteria è inoltre uno snodo fondamentale per le principali zone industriali e per l'aeroporto della città, il cui accesso risulta vincolato dagli altissimi flussi che attraversano le gallerie, peraltro prive di corsia di emergenza.

L'invito del Prof. Salvo ad Anas è quello di valutare l'opportunità di una soluzione progettuale che tenga conto di questo tratto stradale d'accesso ai due importanti nodi "passeggeri" e "merci".

L'Ing. Mupo (dal minuto 1:50:47 al minuto 1:51:54), ha confermato quanto esposto dal Prof. Salvo e ha comunicato che la Regione Siciliana ha già invitato l'Anas a valutare una soluzione progettuale atta a risolvere la problematica. Tuttavia, ha precisato che tale variante è un intervento separato rispetto all'attuale progetto della Pedemontana.

Il Prof. Salvo (dal minuto 1:52:08 al minuto 1:53:06) ha aggiunto che i due interventi, a suo parere, dovrebbero essere congiunti.

Non essendoci ulteriori domande l'Arch. Faillace ha ringraziato i partecipanti e comunicato che nei prossimi giorni sul sito saranno disponibili le risposte più complete ai quesiti posti oggi.