



PRESENTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

PEDEMONTANA DI PALERMO

Ogni anno la statunitense **Inrix** stila il **Global Traffic Scoreboard (GTS)**: la classifica delle città più caotiche.

Secondo il GTS 2022, **la città in cui si perde più tempo in auto è Londra**: 156 ore, corrispondenti a sei giorni e mezzo. Seguono Chicago (155), Parigi (138), Boston (134), Bogotà (122). Tra le italiane, una è nella top 10 e dieci tra le prime 100.

Ore perse nel traffico: la classifica in Italia

Palermo è la città italiana più congestionata: 121 ore all'anno perse (**poco più di cinque giorni**). Il capoluogo siciliano è decimo nel ranking generale, ma sesto in quello dei ritardi da traffico, preceduto dalle sole Londra, Chicago, Parigi, Boston e Bogotà.



TGM 138.000 – 12 km - 45 min – 16 km/h

Viale Regione Siciliana a Palermo è la strada più trafficata d'Italia, mentre a Milano si resta in coda in un terzo delle sue vie. Sono queste le capoliste di una singolare classifica: quella delle strade con più ingorghi della Penisola.

Segue Roma con la via Salaria bloccata 77 ore alla settimana.

La mappa delle strade impossibili è stata disegnata dall'Osservatorio Tom Tom, che ha fatto una ricerca sui flussi del traffico analizzando per un anno i dati della viabilità sulle strade urbane.

(fonte: La Repubblica)

L'intervento riguarda la realizzazione di 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: Viale della Regione Siciliana (Circonvallazione di Palermo), arteria a tutti gli effetti "urbana".

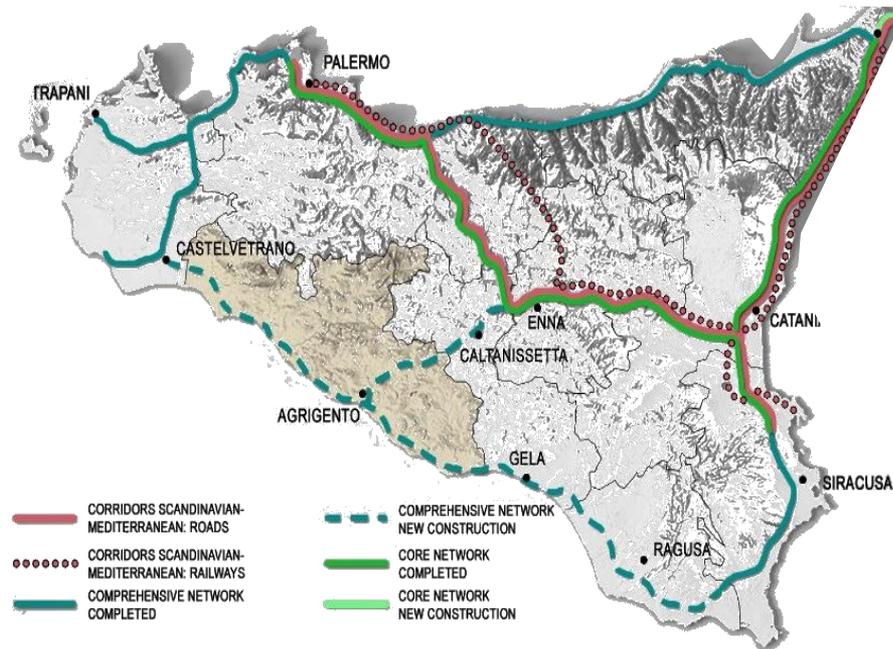
L'intervento che si presenta prevede la realizzazione di un tracciato con sezione stradale di tipo A in ambito extraurbano ai sensi del DM 5.11.2001, con 2 corsie per carreggiata, con lo scopo di:

- **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;
- **restituire alla circonvallazione di Palermo funzioni prevalentemente urbane**, alleggerendola dell'attuale impatto negativo di un intenso traffico, soprattutto pesante.



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.

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.





La progettazione è stata avviata a seguito dello stanziamento di un finanziamento assegnato a dicembre 2022 dal Piano Sviluppo e Coesione (PSC) della Regione Siciliana a seguito della Convenzione per la redazione delle progettazioni ex Accordo di Programma Quadro Rafforzato “Rete Viaria Siciliana gestita da Anas S.p.A.” 2017.

L'intervento è stato altresì incluso nel **Contratto di Programma 2021-2025**, attualmente in fase di approvazione, nell'Area Studi e Progetti.

Il progetto riprende le fila degli studi di fattibilità dell'opera condotti nel 2011 – 2013 e sulla base:

- dello stato dei luoghi;
- del livello dei vincoli e delle tutele del territorio;
- delle intervenute normative;
- della valutazione degli effetti sul sistema ambientale, paesaggistico, naturalistico e socio-economico,

ha individuato nel corridoio pedemontano tre differenti alternative progettuali con una estensione tra 22 e 23 km e una sezione stradale di categoria tipo A (“Autostradale extraurbana” secondo il D.M. 5.11.2001).

Nel mese di gennaio 2023 sono state svolte le attività prodromiche alla progettazione quali sopralluoghi, rilievi di traffico e sono state avanzate prime ipotesi alternative di intervento. La progettazione è stata affidata tramite Accordo Quadro all'RTI SINTAGMA S.R.L. (mandataria) - T.E.C.N.I.C. S.P.A. - ICARIA SRL - GDG S.R.L.

Per una più ampia condivisione delle scelte progettuali, si sono svolti i seguenti **incontri preliminari**:

- Con l'Assessore ai LL.PP. della Regione Siciliana e l'Assessore LL.PP. del Comune di Palermo **in data 05.04.2023 e in data 18.07.2023**;
- con la Soprintendenza Paesaggio e Archeologia della Città Metropolitana di Palermo, alla presenza della Soprintendente e dell'Assessore all'Urbanistica del Comune di Palermo **in data 17.05.2023**.



Le tre alternative hanno in comune gli stessi capisaldi di inizio e fine intervento – a sud sull’autostrada A19 Palermo – Catania e a nord sulla A29 Palermo–Mazara del Vallo - e si differenziano tra loro a livello plano-altimetrico e per il numero di svincoli intermedi presenti lungo il tracciato (1, 2 o 3).

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

Con la nuova infrastruttura i tempi di percorrenza per collegare le due autostrade A19 e A29, dai 45 minuti dello scenario di traffico di riferimento dell’attuale attraversamento di Viale della Regione Siciliana, si riducono a 13-14 minuti degli scenari di progetto, **con un risparmio medio di circa 30 minuti.**

L'intervento per tipologia, soglie dimensionali e di importo è sottoposto a procedura di **Dibattito Pubblico** che prevede un processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico. A valle della procedura si procederà con l'approvazione del DOCFAP e con il conseguente avvio, sulla base dei finanziamenti disponibili, delle successive fasi progettuali.



Le attività di progettazione saranno presentate dal RTI di progettazione



Regione Siciliana GRUPPO FS ITALIANE

Grazie per l'attenzione