

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.

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.