

## **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.