



## **RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO**

---

SS 115 SUD OCCIDENTALE SICULA. ITINERARIO GELA-AGRIGENTO-CASTELVETRANO.  
MACROLOTTO 1 DA SVINCOLO A29 DI CASTELVETRANO A SVINCOLO DI SCIACCA OVEST (INCLUSO)

STRUTTURA TERRITORIALE SICILIA | GENNAIO 2024



# INDICE

<b>PREMESSA</b> L'iter del Dibattito Pubblico	<b>3</b>
<b>1. IL PROGETTO</b>	<b>4</b>
Le ragioni dell'opera	4
Alternative progettuali	7
Alternativa 1	7
Alternativa 2A	8
Alternativa 2B	9
<b>Numeri del Dibattito Pubblico</b>	<b>10</b>
<b>2. IL DIBATTITO PUBBLICO</b>	<b>11</b>
Programma	11
Organizzazione del Dibattito Pubblico	12
Team e Supporto alla Coordinatrice	12
Informazione e Comunicazione	12
Modalità di Partecipazione al Dibattito Pubblico	13
Fase Preliminare e Stakeholder	14
Relazioni con i Media	17
Comunicazione digitale	18
Incontri e Dibattiti	19
Conferenza stampa Palermo 15 novembre 2023	20
Incontro Informativo e Dibattito Pubblico Castelvetro 15 novembre 2023	23
Incontro Informativo e Dibattito Pubblico Sciacca 16 novembre 2023	26
Incontro Informativo e Dibattito Pubblico Sambuca di Sicilia 22 novembre 2023	30
Incontro Informativo e Dibattito Pubblico Menfi 23 novembre 2023	32
Incontro di Approfondimento e Dibattito Online 5 dicembre 2023	35
<i>Impatto Ambientale, Archeologia, Paesaggio</i>	

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

<b>3. SINTESI DEI TEMI EMERSI</b>	<b>39</b>
Alternative	39
Sicurezza	41
Impatti ambientali	42
Tempi di realizzazione	42
Proposte	43
Conclusioni	44
<b>CREDITI</b>	<b>45</b>

## PREMESSA

---

**Il Dibattito Pubblico ha avuto lo scopo di presentare la proposta della SS115 “Sud Occidentale Sicula”. Itinerario Gela – Agrigento – Castelvetro. Macrolotto 1 da svincolo A29 Castelvetro a svincolo di Sciacca ovest (incluso).**

### L’iter del Dibattito Pubblico

- In data 22-12-2022 Anas presenta Comunicazione ai fini dell’avvio della procedura di Dibattito Pubblico ex art. 5 del D.P.C.M. n. 76/2018 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Capo di Gabinetto del Ministro Ufficio, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Commissione Nazionale Dibattito Pubblico Sezione I – Autostrade e strade extraurbane principali cndp@pec.mit.gov.it e p.c. alla Regione Siciliana. Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità.
- In data 29-12-2022 la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica ad ANAS che, analizzato quanto comunicato, il procedimento di Dibattito Pubblico può considerarsi correttamente instaurato e si invita perciò all’immediata pubblicazione sui siti delle amministrazioni interessate dell’indizione del procedimento.
- In data 29 dicembre 2022 Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica che per gli adempimenti di competenza relativi al Dibattito Pubblico in oggetto la Sezione I è così composta: Professoressa Stefania Ravazzi, Componente e relatrice; Dottor Francesco Di Giuseppe, Componente; - Dottoressa, Silvia Givone, Esperto; Dottoressa Arianna Di Santo, Ufficio di Presidenza; Dottor Tiberio Zompa, Ufficio di Presidenza; Architetto Fernanda Faillace, Rappresentante ANAS; Ingegnere Grazia Di Mucci, Rappresentante ANAS; Dottor Livio Guidi, Funzionario Direzione generale per le strade e le autostrade, l’alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui concessionari autostradali - MIMS.
- Il 15 settembre 2023 è stata nominata, all’esito di procedura di evidenza pubblica, la Coordinatrice del dibattito nella persona della Dottoressa Laura Gucci Frati supportata da Pirene Srl, Azienda di cui è legale Rappresentate, e nei 30 giorni successivi ha provveduto ad elaborare e consegnare il Progetto di Dibattito Pubblico.
- Il 15 ottobre 2023 Pirene presenta il progetto di Dibattito Pubblico e rende disponibile il sito dedicato <https://www.dibattitopubblicoss115.it/> e il Dossier di Progetto, che si affianca alla documentazione tecnica predisposta da ANAS Documento di Fattibilità o Progetto di Fattibilità.

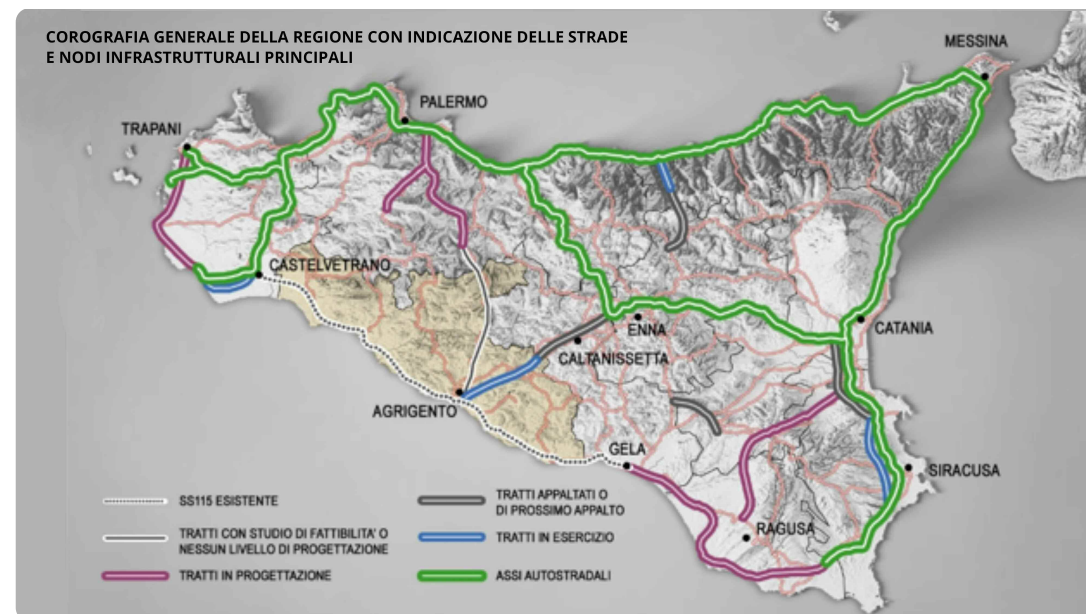
# 1. IL PROGETTO

## Le ragioni dell'opera

**Il progetto riguarda una variante alla Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" nel tratto che interessa i comuni di Castelvetrano, Menfi, Sciacca e Sambuca di Sicilia, il primo in provincia di Trapani mentre gli altri tutti in provincia di Agrigento. La variante in progetto inizia allo svincolo autostradale di Castelvetrano e termina allo svincolo a nord di Sciacca.**

Attualmente il principale sistema viario interno alla Sicilia si sviluppa lungo l'intera fascia costiera creando un vero e proprio anello perimetrale in grado di servire i principali centri urbani e al contempo assicurare i collegamenti fra l'isola ed il Continente.

Elementi portanti di tale sistema viario sono i collegamenti autostradali fra i tre principali centri metropolitani rappresentati dagli assi A19 Palermo-Catania, A20 Messina-Palermo e A18 Messina-Catania-Siracusa e, lungo la costa sud occidentale dell'isola, l'itinerario "veloce" individuato dalla Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" fra i comuni di Gela, Agrigento e Castelvetrano.



COROGRAFIA GENERALE DELLA REGIONE CON INDICAZIONE DELLE STRADE E NODI INFRASTRUTTURALI PRINCIPALI



## 1. IL PROGETTO

---

La rete stradale principale è completata da importanti infrastrutture di collegamento nord-sud che mettono in comunicazione l'entroterra con le coste.

**La Strada Statale 115 “Sud Occidentale Sicula” rappresenta dunque un tassello fondamentale della viabilità regionale costituendo l'unica via a scorrimento veloce lungo la costa meridionale della Sicilia, da Castelvetroano a Gela.**

Il suo tracciato si configura non soltanto come collegamento diretto tra i principali centri urbani della costa, ma svolge anche il ruolo strategico per i traffici di lunga percorrenza che si muovono da un capo all'altro dell'isola. Inoltre, snodandosi lungo la costa meridionale, la SS115 rappresenta l'arteria principale di tutta la viabilità al servizio delle aree più interne.

In relazione al suo ruolo all'interno della rete stradale italiana è anche parte integrante delle reti SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) come viabilità primaria costiera e degli Itinerari Europei E931 da Mazara del Vallo a Gela ed E45 da Gela a Rosolini.

Nell'area oggetto di studio l'autostrada A29, unica viabilità a due corsie per senso di marcia separate, la SS115 e la SS624, rappresentano le infrastrutture stradali principali.

La SS115 ha assunto nel tempo una particolare importanza dal punto di vista trasportistico e, anche a causa della totale assenza del trasporto ferroviario dopo la soppressione della linea Castelvetroano-Sciacca (1986), rappresenta di fatto l'unica alternativa valida tra le due province. Il resto della rete stradale è composta da strade locali spesso inadeguate al traffico che le percorre.

La stessa SS115, che riveste un ruolo di importanza strategica riconosciuto anche a livello europeo, presenta una geometria della piattaforma stradale e di sicurezza che rendono assai disomogenea la qualità ed il livello di sicurezza della circolazione, con condizioni spesso incompatibili con il ruolo di infrastruttura di primaria importanza che essa riveste.

In considerazione di ciò, l'ammodernamento dell'itinerario SS115 Gela – Agrigento – Castelvetroano rappresenta da anni un obiettivo primario per il completamento della rete stradale e autostradale Siciliana.

## 1. IL PROGETTO

Con tali finalità, nel 2007 Anas ha elaborato uno studio di fattibilità il cui tracciato (alternativo all'attuale SS 115 Sud Occidentale Sicula) si snoda lungo circa 166 chilometri, con circa 18 svincoli.

Da Castelvetro a Mazara del Vallo, invece, corre già oggi una parte del tracciato della A29 Palermo – Mazara del Vallo, per cui non ci sono nuove infrastrutture da realizzare. Infine, per il tratto Mazara del Vallo – Trapani, ad oggi è stato redatto (sempre dall'ANAS) il progetto preliminare.

La lunga estesa del tratto tra Gela e Castelvetro nonché la complessità dell'intervento dovuta alla presenza di diversi centri abitati che attualmente vengono attraversati dalle strade esistenti, ha portato l'Anas ad individuare una suddivisione dell'intera tratta in 9 macrolotti funzionali e successivamente ad avviare la progettazione di fattibilità per quelli definiti prioritari.

Il **Dossier di Progetto** (consultabile ai siti <https://www.dibattitopubblicoss115.it/> e <https://www.stradeanas.it/it/le-strade/dibattito-pubblico/ss115-%E2%80%9Csud-occidentale-sicula%E2%80%9D-itinerario-gela-%E2%80%93-agrigento-%E2%80%93>) riporta la sintesi del PFTE (progetto di fattibilità tecnico economica, consiste nel primo livello di progettazione ecc.) di prima fase del Macrolotto 1 dallo Svincolo

A29 Castelvetro allo svincolo di Sciacca Ovest (incluso) che rappresenta il primo dei 9 macrolotti riportati nella progettazione di fattibilità.

Si evidenzia che nel 2022 è stato sviluppato il PFTE di prima fase del Lotto Funzionale tangenziale di Agrigento per il quale nella primavera del 2022 si è tenuto il Dibattito Pubblico.

In considerazione di quanto sopra esposto, l'intervento si prefigge il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- **mettere in sicurezza il tratto esistente della statale;**
- **migliorare l'accessibilità delle eccellenze archeologiche ed ambientali dei territori attra-versati dall'opera;**
- **migliorare i collegamenti tra i piccoli centri urbani ed i poli sanitari ed amministrativi provinciali (ospedali, tribunali, mercati), con evidenti ricadute positive sul sistema della salute pubblica e della qualità dei servizi.**



**23,5 KM**  
LUNGHEZZA COMPLESSIVA



**4**  
COMUNI COINVOLTI



**87.453**  
BACINO POPOLAZIONE

## Alternative progettuali studiate

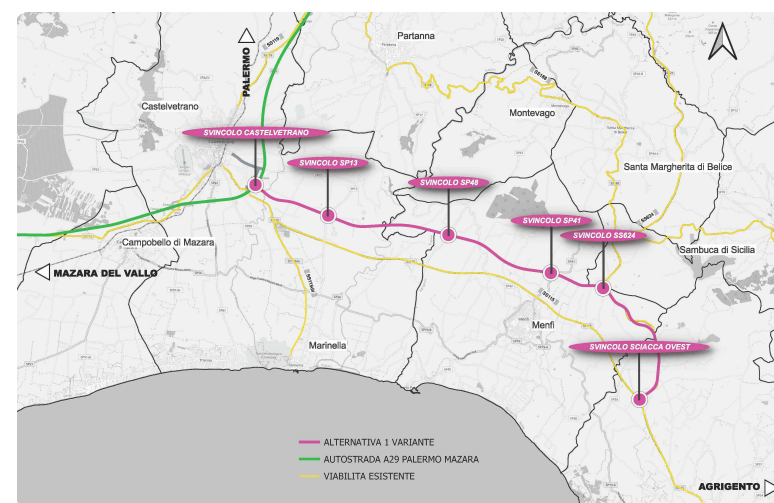
### ALTERNATIVA 1

L'Alternativa 1 si sviluppa prevalentemente in variante, a nord dell'attuale SS115, e si ricollega nell'ultimo tratto alla SS624 Palermo-Sciacca prevedendone un allargamento a quattro corsie a destra, della strada esistente, nel primo tratto di attacco e nell'ultimo tratto fino allo svincolo Sciacca Ovest. Lo sviluppo complessivo è di circa 25.2 km ed è caratterizzata dalla presenza di 19 viadotti, di cui 3 già esistenti e da adeguare, 2 gallerie naturali e 4 artificiali. Lungo l'intero tracciato sono previste quattro intersezioni intermedie che permettono il collegamento alle strade provinciali intersecate e alla SS624, mentre un sistema di complanari consentirà di ricucire le altre 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 consentendo inoltre di ridurre l'isolamento di alcune aree, oggi servite per lo più da sole strade poderali. Sono previsti n. 5 svincoli complessivi a livelli sfalsati che garantiscono la connessione con le principali viabilità presenti.

**Per l'Alternativa 1 è stato stimato un costo di 1,016 Miliardi di euro**

Si prevede l'adeguamento e il ridisegno degli svincoli già esistenti:

- Svincolo di Castelvetroano – A29
- Svincolo di Sciacca Ovest al km 25+200 e la realizzazione di n. 4 nuovi svincoli intermedi
- Svincolo con la SP13 al km 3+604
- Svincolo con la SP48 al km 9+732
- Svincolo con la SP41 al km 15+261



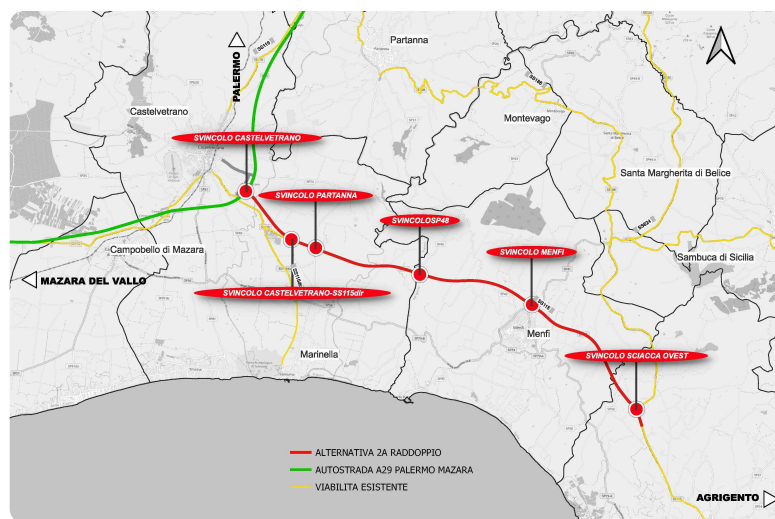
## ALTERNATIVA 2A

L'Alternativa 2A ha uno sviluppo complessivo di circa 23.5 km e prevede l'adeguamento con raddoppio a sinistra dell'attuale SS115 Sud Occidentale Sicula. Lungo il tracciato sono presenti 11 viadotti, di cui 10 esistenti per i quali è previsto l'adeguamento con sostituzione dell'impalcato per la carreggiata destra, mentre la sinistra sarà totalmente di nuova costruzione. L'undicesimo viadotto è previsto di nuova realizzazione in entrambe le carreggiate. In particolare lungo la SS115 sono presenti due viadotti caratterizzati da luci di notevole estensione, il Viadotto Belice e il Viadotto Carboj, di 2055 m e 2000 m rispettivamente, che attraversano due importanti valli. Entrambi i viadotti presentano pile di oltre 60 m di altezza. In corrispondenza dei viadotti esistenti si è scelto di realizzare la nuova carreggiata ad una distanza di circa 10 m rispetto al ciglio della sede attuale per mantenere intatta l'integrità delle strutture di fondazione durante le fasi di realizzazione della carreggiata sinistra. Sono previsti n. 4 svincoli a livelli sfalsati che garantiscono la connessione con le principali viabilità presenti.

Si prevede l'adeguamento di tutti gli svincoli presenti, il ridisegno dello svincolo a Castelvetroano con la A29 e la realizzazione dello svincolo in corrispondenza della SS 115 dir per le relazioni da e per Sciacca.

- Svincolo di Partanna al km 4+159
- Svincolo con la SP48 al km 9+409
- Svincolo di Melfi al km 15+231
- Svincolo di Sciacca Ovest al km 22+725

Per l'Alternativa 2A è stato stimato un costo di 700 Milioni di euro

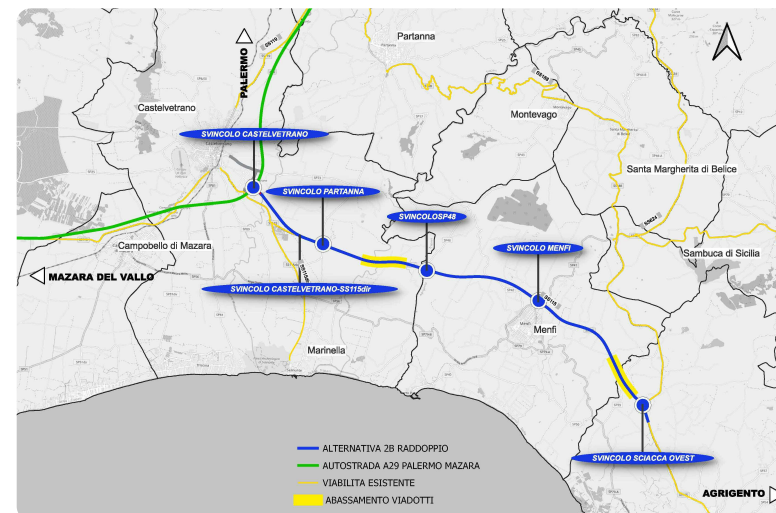


**Alternative progettuali studiate**
**ALTERNATIVA 2B**

**L'Alternativa 2B ricalca fedelmente l'Alternativa 2A dal punto di vista planimetrico.** A partire dallo svincolo Castelvetrano-A29 il tracciato prevede un primo tratto di 3 km in variante da cui ha inizio l'adeguamento con raddoppio a sinistra dell'attuale SS115 che termina circa 400 m dopo lo svincolo di Sciacca Ovest. L'Alternativa 2B si discosta dalla 2A solo nello sviluppo altimetrico; prevede infatti l'abbassamento delle livellette per un'altezza pari a 15 m, in corrispondenza dei viadotti Belice e Carboj, e per un'altezza massima di 5m per il viadotto Bertolino. L'obiettivo di tale scelta progettuale è stato quello di ridurre l'impatto dei due grandi viadotti sul paesaggio circostante, riducendone l'elevazione e lo sviluppo planimetrico, consentendo così di realizzare delle opere meno impattanti di quelle esistenti e con sviluppi più contenuti nella costruzione della nuova carreggiata di raddoppio. Lo sviluppo totale del tracciato 2B risulta quindi di circa 23.5 km con una sezione a doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia (Tipo B) ed un totale di 11 viadotti da adeguare sulla carreggiata esistente di cui 3 con abbassamento delle pile e spalle e 11 viadotti da realizzare in quella di raddoppio. Sono previsti n. 6 svincoli a livelli sfalsati che garantiscono la connessione con le principali viabilità presenti. Si prevede l'adeguamento di tutti gli svincoli presenti, il ridisegno dello svincolo a Castelvetrano con la A29 e la realizzazione dello svincolo in corrispondenza della SS 115 dir per le relazioni da e per Sciacca. A seguire l'elenco:

trano con la A29 e la realizzazione dello svincolo in corrispondenza della SS 115 dir per le relazioni da e per Sciacca. A seguire l'elenco:

- Svincolo Castelvetrano - A29 (ridisegno)
- Svincolo Castelvetrano - SS115 dir al km 3+059 (nuova realizzazione)
- Svincolo di Partanna al km 4+159
- Svincolo con la SP48 al km 9+409
- Svincolo di Melfi al km 15+231
- Svincolo di Sciacca Ovest al km 22+725.



**Per l'Alternativa 2B è stato stimato un costo di 780 Milioni di euro**





Slide content from the presentation screen, including text and a diagram.

**Sanas**  
LE ALTERNATIVE PROGETTUALI  
L'alternativa 2B

**Sanas**  
LE ALTERNATIVE PROGETTUALI  
L'alternativa 5

**Sanas**  
LE ALTERNATIVE PROGETTUALI  
L'alternativa 2A  
DIBATTITO PUBBLICO

Panel table with microphones and water bottles.

Audience members seated in rows of chairs, facing the panel.



## Numeri del Dibattito Pubblico



**1**  
SITO WEB



**2510**  
VISITE AL SITO



**60**  
POST  
PUBBLICATI



**200.863**  
IMPRESSION FACEBOOK



**109.951**  
COPERTURA UTENTI FB



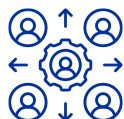
**1.293**  
CLICK SUI LINK FB



**1.709**  
INTERAZIONI CON  
CONTENUTI



**6.821**  
PERSONE CHE SI  
SONO COLLEGATE



**160**  
STAKEHOLDER  
CONTATTATI



**6**  
TIPOLOGIE  
DI QUESTIONARI



**4**  
INCONTRI INFORMATIVI  
TERRITORIALI



**2**  
INCONTRI ON LINE



**1**  
CONFERENZA  
STAMPA DI LANCIO



**79**  
USCITE DOPO  
LA CONFERENZA



**237**  
USCITE MEDIA



**32**  
INTERVISTE



**5**  
COMUNICATI  
STAMPA



**7**  
USCITE  
TELEVISIVE



**3**  
USCITE  
RADIOFONICHE



**12**  
PERSONE  
TEAM DEDICATO

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

### Programma

Come previsto dal dpcm 76/2018 il dibattito ha avuto una durata inferiore ai quattro mesi a decorrere dalla pubblicazione del Dossier di Progetto. Il percorso si conclude il 18 Gennaio 2024 con la presentazione da parte della Coordinatrice della Relazione Conclusiva e il suo invio alla Commissione nazionale per il Dibattito Pubblico (Cndp) e al proponente dell'opera.

Il Dibattito Pubblico è avvenuto secondo il seguente programma:

**15 NOVEMBRE 2023 ORE 11:00 Conferenza Stampa di Apertura Palermo presso la Presidenza della Regione Siciliana – Sala Alessi.**

4 INCONTRI INFORMATIVI TERRITORIALI aperti a tutti in presenza ed online

**15 NOVEMBRE 2023 ORE 17:30 - 21:00** Comune di Castelvetrano - Convento dei Minimi

**16 NOVEMBRE 2023 ORE 17:30 - 21:00** Comune di Sciacca Sala Blasco – Palazzo Comunale

**22 NOVEMBRE 2023 ORE 16:30 - 19:00** Sambuca di Sicilia – Palazzo Panitteri

**23 NOVEMBRE 2023 ORE 17:30 - 21:00** Comune di Menfi – Biblioteca Comunale

1 incontro tecnico-tematici online

**5 DICEMBRE 2023 ORE 17:00 - 19:00** Impatto ambientale, archeologia e paesaggio

**18 GENNAIO 2024 ORE 17:00 - 19:30** Relazione Conclusiva SS 115 SUD OCCIDENTALE SICULA.

Il percorso si conclude il 18 Gennaio 2024 con la presentazione da parte della Coordinatrice della relazione conclusiva e il suo invio alla Commissione nazionale per il Dibattito Pubblico (Cndp) e al proponente dell'opera.

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

### Organizzazione del Dibattito Pubblico

- Coordinatrice del Dibattito Pubblico: Dottoressa **Laura Gucci Frati** (Società Pirene srl)
- Proponente dell'opera: **Anas Spa**
- Rappresentanti del Proponente:
- Responsabile Unico del Procedimento: Ingegnere **Luigi Mupo**
- Responsabile dei Processi di Dibattito Pubblico: Architetto **Fernanda Faillace**
- Responsabile di Progetto: Ingegnere **Grazia Di Mucci**
- Staff di **Pirene srl**

### Team e Supporto alla Coordinatrice

La coordinatrice è stata supportata da una struttura multidisciplinare composta da esperti nel campo della gestione di processi decisionali inclusivi, della mediazione dei conflitti, della comunicazione, dell'ingegneria e del diritto: Dottoressa **Elisabetta Alfieri**, Ingegnere **Giulio Detti**, Dottor **Aldo Gucci**, Dottoressa **Olimpia Sani**, Dottoressa **Carola Vaccaro**, Dottoressa **Rubina Vicari**, Avvocato **Kryzia Zaccaria**, Dottor **Paolo Cardoso**

### Informazione e Comunicazione

Come stabilito dalla norma, il Dibattito Pubblico ha previsto una serie di azioni e strumenti per l'informazione e la comunicazione con il pubblico attraverso sia strumenti tradizionali, sia **social network**: un **sito web**, una **email**, una **linea telefonica** dedicata, una **pagina Facebook**.

È stata inoltre costruita una collaborazione continuativa con i media soprattutto locali, avviata con una conferenza stampa finalizzata a garantire al Dibattito Pubblico la massima visibilità sul territorio.

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

### Modalità di Partecipazione al Dibattito Pubblico

- Incontri territoriali o in streaming <https://www.dibattitopubblico ss115.it/>;
- Sito web dedicato al Dibattito e inviando le proprie istanze/osservazioni <https://www.dibattitopubblicoss115.it/> il sito contiene tutte le informazioni sul progetto e sul dibattito, i risultati degli incontri e le relative registrazioni;
- Tutte le informazioni sul progetto e sul dibattito sono anche sul sito ANAS dedicato a questo Dibattito Pubblico <https://www.stradeanas.it/it/le-strade/dibattito-pubblico/ss115-%E2%80%99Csud-occidentale-sicula%E2%80%99D-itinerario-gela-%E2%80%93-agrigento %E2%80%93>;
- E-mail dedicata per inviare istanze/osservazioni e contributi scritti [amministrazione@pirene.it](mailto:amministrazione@pirene.it);
- Linea telefonica dedicata per comunicare commenti o richiedere informazioni **334 7161 088**.

Lo scopo degli incontri è illustrare il progetto nel dettaglio degli aspetti tecnici, confrontandosi con i territori interessati dal tracciato attraverso la partecipazione attiva dei Cittadini e di tutti gli Stakeholder. Incontri svolti in modalità mista (presenza ed online) per facilitare il dibattito e l'interazione tra cittadini e tecnici.

- Gli incontri hanno previsto una prima parte di presentazione e illustrazione del progetto e una seconda di approfondimento, facilitati da figure professionali e moderati dal coordinatore;
- L'incontro tematico online ha avuto un carattere più tecnico dedicato ad argomenti specifici e di interesse sovracomunale;
- La Coordinatrice ha facilitato la partecipazione di tutti al dibattito e ha stimolato la discussione oltre ad annotare puntualmente le domande del pubblico;
- La Coordinatrice ed il Team si sono impegnati per adottare gli strumenti più idonei per favorire l'ascolto affinché il Proponente potesse utilizzarli e considerarli nell'ambito delle valutazioni relative al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE);
- Sono stati presenti Il responsabile di Anas ed i Progettisti.

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

### Fase Preliminare e Stakeholder

La coordinatrice del Dibattito **Laura Gucci Frati** e il Team di Pirene hanno condotto una fase di analisi del progetto e degli stakeholder preliminare al coinvolgimento ed ascolto nel territorio, con lo scopo di finalizzare e ben focalizzare il progetto di dibattito e le tematiche di maggior interesse o potenziale criticità. Tutte le fasi progettuali sono state rese note e condivise con i Referenti di Anas e con la commissione Nazionale Dibattito Pubblico nella persona del Dottor **Tiberio Zompa**.

Sono stati contattati ed inviati questionari a 111 soggetti che hanno ricevuto singolarmente e personalmente un questionario specifico, che sono stati identificati con una mappatura precisa costruita grazie anche all'interlocuzione ed alla collaborazione con Anas.

Questa fase di ascolto preliminare è stata realizzata per definire al meglio la programmazione e la struttura degli incontri pubblici con interlocutori primari del territorio con la massima apertura e disponibilità all'ascolto con particolare attenzione agli ordine professionali i quali, oltre alla Istituzioni, hanno partecipato molto attivamente.

Il Dibattito Pubblico utilizza un approccio inclusivo affinché tutti i Cittadini partecipino con le loro osservazioni, interazioni, interessi e possano contribuire ad arricchire e migliorare la discussione senza nessuna discriminazione (genere, orientamento sessuale, età, razza, etnia, lingua, religione, opinioni politiche, condizioni personali e sociali)

È stata posta particolare attenzione alla preparazione di incontri e colloqui preparatori con stakeholder ed è stata applicata una metodologia finalizzata ad ottenere pareri e opinioni.

Questa fase ha comportato il coinvolgimento del team di Pirene in forma allargata che ha incluso le seguenti figure: sociologo, psicologo, economista, architetto, ingegnere, esperto di pubblica amministrazione, esperto di comunicazione, esperto di stakeholder engagement. Il team esteso ha effet-

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

tuato una attenta analisi sia del progetto che dell'insieme degli stakeholder e del loro ruolo e missione. A seguito di tutto ciò si è provveduto a realizzare 6 diverse tipologie di griglie di valutazione e di questionari per far emergere le diverse necessità/opinioni. Tipologia di **Questionario 1**, rivolto a Sindaci, Regione inviato tramite posta elettronica a 12 contatti - **Questionario 2** rivolto a Prefetture e Questure. inviato a 4 contatti - **Questionario 3** rivolto a Organi di Controllo e Regolatori inviato a 16 contatti - **Questionario 4** rivolto a Ordini e Organizzazioni Professionali e Affini inviato a 70 contatti - **Questionario 5** rivolto alle Associazioni inviato a 7 contatti - **Questionario 6** rivolto alle Curie inviato a 2 contatti.

L'obiettivo dei questionari era quello di ottenere una comprensione più approfondita delle rispettive opinioni e punti di vista, al fine di informare e arricchire la discussione durante gli incontri. L'invio di e-mail mirate e la distribuzione dei questionari hanno contribuito a coinvolgere un ampio spettro di stakeholder e a garantire la rappresentazione di diverse prospettive durante i dibattiti pubblici.

Abbiamo contattato un totale di **160 stakeholder** suddivisi nelle 6 categorie sopra citate.

### **Alcuni Incontri preliminari particolarmente significativi con i Sindaci ed i Comuni.**

Particolare attenzione è stata data al Coinvolgimento attivo con colloqui ed incontri, in presenza ed a distanza, da parte del Coordinatore e del suo team dei Sindaci, Giunte ed Uffici Tecnico dei Comuni Interessati affinché il successivo processo di coinvolgimento nel dibattito fosse concordato ed ottimizzato al fine di ottenere la massima partecipazione. Tutti i Sindaci e parte delle loro Giunte, hanno partecipato alla conferenza stampa di presentazione a Palermo, presso la Regione Siciliana con la partecipazione dell'Assessore Regionale e del direttore generale dell'Assessorato. Alla conferenza hanno partecipato anche Dirigenti dei Liberi Consorzi Comunali di Agrigento e Trapani.

### **Alcuni Incontri preliminari particolarmente significativi con i Corpi Professionali**

- 1 Il Dottor Raffaele Greco, dirigente dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia, ha dichiarato di non essere interessato all'iniziativa, poiché "non è la sua zona" e ha commentato amaramente che "la fascia costiera ha bisogno di un punto di raccordo e scelte più coerenti". Nonostante i tentativi di convincimento, il dirigente ha ribadito la sua mancanza di interesse, sostenendo che dopo 35 anni di pubblica amministrazione è deluso.



**2. IL DIBATTITO PUBBLICO**

---

- 2 Pirene ha incontrato in modalità telematica l'Ingegnere Simone Maurizio, delegato Ordine Ingegneri Agrigento e l'Ingegnere Gian Luigi Di Marco (Senior Area tecnico/ingegneristica della struttura commissariale ZES Sicilia occidentale). Durante l'incontro in modalità telematica con l'Ingegnere Simone Maurizio, delegato dell'Ordine degli Ingegneri di Agrigento, è emerso che i membri dell'Ordine Ingegneri Agrigento sono favorevoli all'opera. Hanno espresso l'intenzione di approfondire una domanda riguardante l'inserimento del macrolotto 1 rispetto agli altri macrolotti e come verranno affrontati gli altri macrolotti. Ritengono importante avere un parere approfondito in proposito. Gli ingegneri hanno partecipato anche al dibattito sulla tangenziale di Agrigento e hanno raccomandato di ascoltare le opinioni dei cittadini. L'Ingegnere Simone Maurizio ha ribadito che l'opera è una scelta importante e necessaria per il territorio di Agrigento e per la sua riqualificazione futura e ha sottolineato che Agrigento punterà molto sull'aspetto turistico. Riguardo alle opzioni, gli ingegneri hanno mostrato una preferenza per la 2A, sebbene la 1 fosse condivisibile per alcuni aspetti, ma potrebbe presentare problemi di numeri e impatti ambientali significativi.
- 3 Durante l'incontro con l'Ingegnere Gian Luigi Di Marco, Senior Area tecnico/ingegneristica della struttura commissariale ZES Sicilia occidentale, è emerso un parere favorevole per l'opera. L'Ingegnere Di Marco ritiene che la soluzione 2B sia ottima, ma è anche d'accordo con la soluzione 2A. Ha auspicato che il Dibattito Pubblico si concentri sull'importanza e sulla necessità dell'opera, piuttosto che sulle problematiche. Non sollevano problemi tecnici o ideologici, ma sottolineano l'importanza di una cantierizzazione accurata. L'Ingegnere Di Marco ha evidenziato che la SS115 è una delle strade più trafficate e pericolose e ha espresso la necessità di garantire un'attenta cantierizzazione. Hanno avuto esperienze negative in passato e desiderano che i lavori non si protraggano oltre i 2 o 3 anni. Ha portato come esempio il tempo di percorrenza di 2 ore da Agrigento a Palermo durante le ore di punta, che ritiene sia troppo lungo e costituisca un pericolo. In sintesi, sono più che favorevoli all'opera, ma richiedono garanzie sulla cantierizzazione.
- 4 Tramite un'email formale, l'ANCE Agrigento ha ringraziato per l'invito ma ha comunicato la decisione di non partecipare agli incontri. Questa scelta è stata motivata dal fatto che ritengono debole la possibilità di poter suggerire percorsi sull'iter già avviato..
- 5 Diverse entità coinvolte hanno risposto in maniera scritta con opinioni, pareri e suggerimenti variamente articolate ed estese.

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

### Relazioni con i Media

**Pirene ha attivato il suo Ufficio Stampa di Palermo gestito da un giornalista professionista di Palermo assistito da 3 giornalisti dello staff per attivare un rapporto diretto con tutti media offline ed online.**

La strategia mediatica adottata ha coinvolto testate nazionali, locali e settoriali, sia cartacee che online, emittenti radiofoniche e televisive. Tale strategia ha potenziato la visibilità degli incontri e ha assicurato una copertura estensiva delle informazioni rilevanti relative al Dibattito Pubblico. La partecipazione di un'ampia varietà di testate e mezzi di comunicazione ha consentito di raggiungere un pubblico diversificato e di amplificare l'impatto delle discussioni affrontate durante il dibattito. Questa strategia ha contribuito a garantire che le tematiche trattate siano state diffuse su scala nazionale.

Pirene ha elaborato e applicato una strategia di comunicazione *social* dettagliata per invitare attivamente il pubblico a inviare contributi, partecipare alle discussioni e conoscere il sito creato appositamente per accedere ai contenuti relativi al dibattito.

La strategia ha compreso l'utilizzo di diversi canali e formati di comunicazione, tra cui post organici, annunci sponsorizzati, storie, video e dirette, al fine di massimizzare l'engagement e coinvolgere un pubblico diversificato. Al termine di ogni dibattito, è stato pubblicato un report in chiave social, sintetizzando i punti salienti emersi durante la discussione e incoraggiando il pubblico a continuare a interagire e a condividere le proprie opinioni. Inoltre, sono stati regolarmente pubblicati documenti e immagini rilevanti al fine di fornire un'immagine visiva delle attività svolte e di coinvolgere il pubblico in modo più immediato e tangibile.

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

Complessivamente, la strategia di comunicazione social ha puntato a promuovere attivamente la partecipazione e a fornire un resoconto dettagliato, coinvolgente e visivamente accattivante delle diverse fasi del dibattito.

- Comunicati stampa **5**
- Interviste **32**
- Numero di giornalisti partecipanti alla conferenza **12**
- Uscite media online e offline nella conferenza stampa **237**
- Uscite media totali sugli incontri di Dibattito Pubblico **121**
- Uscite televisive **7** tra cui Tele Radio Monte Kronio (RMK TV) canale 80 del digitale terrestre in Sicilia e Teleacras emittente televisiva sicilia Canale 89 del Digitale Terrestre
- Uscite radiofoniche **3** su Tele Radio Sciacca
- La rassegna completa è disponibile al seguente link: <https://www.dibattitopubblicoss115.it/rassegna-stampa/>

La copertura mediatica è stata notevolmente favorita dal costante dialogo con i giornalisti e dalla partecipazione attiva di numerose testate. Tra le testate che hanno svolto un ruolo fondamentale nel diffondere e amplificare il dibattito, possiamo citare **l'Agenzia Ansa, il Sole 24 Ore, il Giornale di Sicilia, l'Agenzia Italtpress, Blogsicilia.it, ilsicilia.it, Tv7 Gold, Rei TV, TRM e Corriere.it**. La partecipazione di queste testate alla conferenza stampa ha contribuito in modo significativo a promuovere il dibattito, portando l'attenzione su questioni rilevanti e coinvolgendo un'ampia varietà di pubblici. La loro copertura ha consentito una diffusione capillare degli argomenti trattati, ampliando l'eco del dibattito su scala nazionale.

### Comunicazione digitale

**La pagina Facebook è stata creata in data 29 settembre 2023.**

Nel corso della nostra strategia di comunicazione sui social media, abbiamo adottato un approccio dettagliato per promuovere e ricordare le tappe del dibattito in corso. Abbiamo suscitato curiosità e coinvolgimento attraverso una serie di tattiche comunicative mirate. Per raggiungere questi obiettivi, abbiamo utilizzato una combinazione di contenuti multimediali, inclusi video, immagini e link. Inoltre, abbiamo adottato una reportistica

## 2. IL DIBATTITO PUBBLICO

---

per ogni dibattito per aumentare l'interesse e coinvolgere il pubblico in modo più immediato. La nostra strategia ha messo in campo un uso attento di storytelling per creare suspense e interesse intorno alle diverse tappe del dibattito. Abbiamo anche enfatizzato l'importanza dell'interazione del pubblico, incoraggiando l'invio di opinioni per alimentare la discussione e aumentare la visibilità del dibattito. Abbiamo monitorato da vicino le metriche di coinvolgimento per valutare l'efficacia della nostra strategia e apportare eventuali ottimizzazioni lungo il percorso. Complessivamente, la nostra comunicazione social dettagliata ha mantenuto viva l'attenzione del pubblico sul dibattito, suscitato interesse e incoraggiato una partecipazione attiva attraverso contenuti e una programmazione attenta.

### **Facebook**

La pagina ha raggiunto un totale di **99.239 utenti, 659 interazioni con i contenuti, 1320 clic sui link**. Si tratta di dati promettenti che indicano un significativo coinvolgimento da parte degli utenti con i contenuti della pagina.

Riguardo alla copertura mediana dei post per tipo di contenuto multimediale, si osserva che i **post con i video** hanno raggiunto una copertura mediana di **184, con le immagini 116**.

I post con link hanno una copertura di 89.803, i video 184, le immagini 116. I **post con album** hanno una copertura di **250**, i **post con dirette 184**.

In totale sono stati pubblicati **60 post**.

## Conferenza Stampa del Dibattito Pubblico

PALERMO 15 NOVEMBRE 2023 ORE 11



Le tappe del Dibattito Pubblico relativo al progetto di una variante alla **Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula"** nel tratto che interessa i comuni di Castelvetro, Menfi, Sciacca e Sambuca di Sicilia sono state presentate in conferenza stampa mercoledì 15 novembre, alle ore 11, nella sede dell'Assessorato Regionale delle infrastrutture, via L. Da Vinci 161 Palermo. L'evento è stato trasmesso in streaming in diretta Facebook.



Alla conferenza stampa hanno partecipato, tra gli altri, **Alessandro Aricò, Assessore Regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità, Giusi Savarino, Deputato Regionale di Agrigento**, i Sindaci dei Comuni dove si terrà il Dibattito Pubblico - **il Sindaco di Castelvetro, Enzo Alfano, il Sindaco di Sciacca, Fabio Termine, il Sindaco di Sambuca di Sicilia, Giuseppe Cacioppo, il Sindaco di Menfi, Vito Clemente** – e, in rappresentanza di Anas, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, il responsabile della Struttura territoriale Sicilia, **Raffaele Celia**, il Rup, **Luigi Mupo**, la referente per il Sud dei procedimenti autorizzativi, **Fernanda Faillace**, la responsabile Area 6 Sicilia, **Chiara Luchino**, la responsabile di Progetto, **Grazia Di Mucci, Nando Granieri** ed **Elena Bartolucci** di Sintagma Srl, mandataria del RTI progettazione e Laura Gucci Frati, Coordinatrice del Dibattito Pubblico.

Erano presenti almeno 12 giornalisti le testate Agenzia Ansa, Sole 24 Ore, Giornale di Sicilia, Agenzia Italtpress, Blogsicilia.it, ilsicilia.it, Tv7 Gold, Rei tv, Trm, Corriere.it.

«Un’opera strategica per la Sicilia, un’opera che costerà tra i 700milioni e il miliardo di euro. La prima opera che per l’esecuzione della progettazione vedrà un Dibattito Pubblico su una serie di progetti che ver-

ranno esposti alle amministrazioni locali. Finiremo l’anello autostradale che collegherà la Sicilia nei prossimi anni, e siamo molto soddisfatti. Oggi verranno presentati i tre progetti sui quali si terrà poi il confronto pubblico nei vari comuni. Un’opera strategica che riguarda ben tre province, ovvero Caltanissetta, Agrigento e Trapani; un’opera per la quale, rispetto ad altri investimenti in fase di sviluppo in quelle aree, soprattutto su Agrigento Capitale della Cultura, dobbiamo avere massima attenzione. Sappiamo che quelle province potranno collegare anche gli aeroporti, pensiamo a Comiso da un lato, Trapani Birgi dall’altro», ha dichiarato l’assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Aricò.

«Come ogni progetto di questa natura è ovvio che sia necessario studiare più soluzioni, più corridoi, ognuno dei quali avrebbe un impatto diverso sul territorio. La procedura del Dibattito pubblico è voluta dal legislatore proprio per iniziare subito il processo di progettazione, il confronto con i portatori di interesse, ma anche con i cittadini. Questo percorso vedrà diversi momenti dove ognuno potrà avanzare proposte e osservazioni. Se questa fase riuscirà a far incontrare le aspettative del territorio con le proposte progettuali, le successive fasi per la realizzazione dell’opera saranno più spedite», ha spiegato Raffaele Celia, Responsabile Struttura Territoriale SICILIA.



Dei tempi di realizzazione ha parlato la referente per il Sud dei procedimenti autorizzativi, Architetto Fernanda Faillace: «I tempi dipenderanno dagli esiti del Dibattito Pubblico. L'esperienza ci ha insegnato che è un'occasione molto importante. L'invito al territorio a partecipare attivamente consente di migliorare il progetto, e questo chiaramente accelererà il suo iter procedurale amministrativo. Un iter complesso e per il quale servirà successivamente reperire i finanziamenti; il Ministero delle Infrastrutture sta mettendo in atto un processo che parte dall'approvazione del DOCFAP, di ciò che presenteremo nei prossimi giorni nel corso di questo dibattito, all'esito del quale il Ministero valuterà cosa e in che termini finanziare. Da parte di Anas c'è tutto l'interesse per velocizzare il più possibile tale processo, ed è importante che anche il territorio faccia la sua parte».

«Mi chiamo Laura Gucci Frati e sono la Coordinatrice del Dibattito Pubblico e la rappresentante legale di Pirene Srl, società selezionata da ANAS Spa tramite procedura di gara.

Il Dibattito Pubblico sull'opera è un processo previsto dalla legge per coinvolgere la comunità, stimolare il confronto e la partecipazione su opportunità, soluzioni progettuali e potenzialità dell'opera. Come Coordinatrice, ho il compito di predisporre e realizzare il piano di comunicazione del progetto, organizzare gli incontri dalla conferenza stampa, ai dibattiti, all'evento finale di presentazione e raccogliere pareri, opinioni e osservazioni per redigere la Relazione Conclusiva.

È fondamentale coinvolgere la comunità e gli stakeholder fin dalla fase di progettazione, per questo auspico una partecipazione ampia e attiva per valutare e approfondire insieme le diverse soluzioni e i loro impatti sul territorio e sugli investimenti» ha concluso la Coordinatrice del Dibattito Pubblico.

## Incontri Informativi e Dibattiti

DIBATTITO PUBBLICO CASTELVETRANO 15 NOVEMBRE 2023



Il **Sindaco di Castelvetrano Enzo Alfano** ha espresso soddisfazione per il Dibattito Pubblico e per l'opportunità di esprimersi su un'opera così importante come la costruzione dell'autostrada Castelvetrano-Sciacca. Ritiene che la presenza delle alte cariche regionali e nazionali alla conferenza stampa di presentazione del dibattito svoltasi nella mattina sia un segno positivo e ha sottolineato l'importanza dei collegamenti tra i territori.

L'**Assessore al turismo del Comune di Castelvetrano, Giusy Cavarretta**, ha sottolineato l'importanza del progetto per lo sviluppo turistico della zona e il beneficio che il turismo può trarre dall'opportunità di avere un'autostrada Castelvetrano-Sciacca.



Ha inoltre auspicato che il progetto venga messo in opera nel minor tempo possibile per favorire lo sviluppo turistico della regione. Entrambi vedono il progetto come una svolta positiva per la zona.

### **Interventi del pubblico**

Antonio Colaci ha espresso preoccupazioni riguardanti la tempistica e la realizzazione dei progetti stradali in Sicilia, sottolineando la lunga attesa per le opere e evidenziando cantieri inattivi da decenni. Ha espresso timori sullo stato generale della viabilità e ha chiesto se la riduzione dei tempi di percorrenza prevista per il tratto tra Gela e Castelvetroano sarà effettivamente significativa, considerando anche la situazione della viabilità da Sciacca a Gela.

Giuseppe Taddeo ha sottolineato l'importanza dello studio di fattibilità presentato, evidenziando che, nonostante non si tratti di un progetto esecutivo, è stato comunque molto approfondito. Ha notato che sia l'Alternativa 2A che la 2B dovrebbero risolvere il problema principale del Comune di Castelvetroano, legato alla congestione del traffico proveniente dall'Agrigentino.

Ninni Vaccara ha evidenziato la questione del raddoppio della variante 2A, chiedendo se questo coinvolgerà la parte sinistra della strada scendendo da Castelvetroano verso Sciacca. Inoltre, ha sollevato la questione dello svincolo di Partanna, notando la presenza di una nuova casa comunale di deposito e un serbatoio d'acqua che fornisce acqua alla frazione vicina. La sua domanda principale riguarda se il serbatoio sarà spostato o considerato nell'ambito di quest'opera, e se l'opera avrà un impatto su strade e uliveti, o se invece la zona sarà completamente evitata con lo sviluppo che avviene nella parte sinistra.

Pasquale Calamina, Responsabile della pianificazione territoriale del Comune di Castelvetroano, ha sottolineato l'importanza dello svincolo per la zona artigianale e industriale della città. Ha evidenziato che lo svincolo potrebbe essere un impulso per promuovere e potenziare l'intera area, coinvolgendo la viabilità che si collega con la zona industriale di Castelvetroano. Ha inoltre sottolineato che un riordino della viabilità in quella zona sarebbe utile per potenziare la zona industriale, ridurre il traffico e facilitare l'accesso dell'autostrada ai mezzi pesanti.



CASTELVETRANO 15 NOVEMBRE 2023

Adriana Cavasino ha sottolineato l'importanza del Dibattito Pubblico, evidenziando che il macrolotto Gela è già in fase di progettazione. Ha notato che l'approvazione del Dibattito Pubblico potrebbe influenzare i tempi e i finanziamenti necessari per il progetto. Ha espresso preferenza per l'Alternativa 2B, sebbene riconosca che l'Alternativa 2A potrebbe essere più fattibile. Ha suggerito la possibilità di una fusione delle due alternative, ma ha anche riconosciuto che l'Alternativa 2B potrebbe risultare più costosa, pur avendo un impatto visivo e ambientale più positivo, con rilevanza turistica da considerare.

Giuseppe Senia ha sollevato la questione dell'effetto visivo e ambientale, chiedendo quali sarebbero le differenze in termini di impatto visivo e dei venti sul territorio se i viadotti fossero costruiti ad un'altezza inferiore rispetto a quella attuale

Vaccara ha chiesto se le reggettrazzerie che attualmente servono gli uliveti e i vari appezzamenti di terreno lungo la linea rossa del raddoppio stradale saranno spostate a causa della costruzione della strada che le sovrasta. Inoltre, ha chiesto se questo comporterà l'esproprio di terreni privati per consentire l'ingresso delle reggettrazzerie in nuove aree.

Il Sindaco ha sottolineato l'importanza turistica dello svincolo per la connessione diretta con Selinunte e Triscina, evidenziando che Google Maps lo segnala ai turisti.

Un signore ha evidenziato che abbassando il tratto si potrebbe migliorare la sicurezza e prevenire incidenti, citando un'esperienza personale.

Il **Vicesindaco di Castelvetro, Filippo Foscari**, ha sollevato la questione dell'illuminazione stradale e dei guardrail intelligenti, sottolineando l'importanza di dare priorità alla sicurezza nella progettazione stradale.

Pietro Clemente ha chiesto se siano previste misure di salvaguardia normativa e urbanistica per l'impatto ambientale dell'opera, in particolare se sono previste opere di rimodulazione delle aste fluviali per affrontare il degrado climatico e prevenire lo sversamento di terreni agronomicamente significativi.

## Incontri Informativi e Dibattiti

### DIBATTITO PUBBLICO SCIACCA 16 NOVEMBRE 2023



Il **Sindaco di Sciacca Fabio Termine** ha sottolineato l'importanza del Dibattito Pubblico riguardante la realizzazione dell'anello stradale e ha espresso la speranza che l'infrastruttura possa contribuire a migliorare la provincia.

Un Assessore ha espresso soddisfazione per ospitare nella sala tanti professionisti del settore, gli operatori politici e i cittadini presenti, affermando che la provincia è carente di infrastrutture e che il Dibattito Pubblico potrebbe contribuire a migliorare la condizione della città.

Un altro Assessore ha evidenziato l'importanza del progetto, sottolineando che le autostrade favoriscono il decentramento della popolazione, le interazioni economiche tra centri urbani e la crescita economica. Ha inoltre sottolineato l'importanza delle infrastrutture stradali e la validità delle tre alternative in discussione.





SCIACCA 16 NOVEMBRE 2023

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

L'Ingegnere Mario Di Giovanna della Fiab ha sottolineato che la strada di categoria B non consente il passaggio delle biciclette, mettendo in discussione l'impatto turistico dell'infrastruttura. Ha quindi chiesto che, come opera di compensazione per la realizzazione della strada, venga realizzata una pista ciclabile lungo lo stesso percorso, in modo da non perdere il collegamento turistico. Ha inoltre suggerito di riutilizzare le ferrovie dismesse per creare piste ciclabili, in linea con il mandato dell'Anas e del Gruppo RFI. Infine, ha chiesto al nome del WWF chiarimenti sul destino della statale 115 nel caso in cui l'Alternativa 1 venga scelta, proponendo la rinaturalizzazione della stessa.

Gaetano Calzerano ha ringraziato per l'interesse mostrato per la sua zona e ha chiesto informazioni riguardo agli investimenti previsti e di valutare la costruzione di una ferrovia.

Michele Licata, ex lavoratore edile, ha commentato positivamente l'importanza dell'autostrada Agrigento-Castelvetrano e ha chiesto informazioni sullo stato di avanzamento del finanziamento e l'inizio dei lavori.

L'Ingegnere Maurizio Simone dell'Ordine della Provincia di Agrigento ha sottolineato la volontà di Anas di migliorare la strada da Castelvetrano a Gela e l'importanza turistica della zona. Ha evidenziato la preferenza per la soluzione 2A, indicata come quella con costi minori e benefici maggiori, ma ha espresso preoccupazione per l'impatto dei cantieri sulla viabilità esistente e il tempo di costruzione, considerando le esperienze passate. Ha evidenziato la neces-

sità di tenere conto dell'impatto sui viaggi verso l'aeroporto, sottolineando la necessità di minimizzare l'impatto dei cantieri. Infine, ha chiesto se la vita utile della strada esistente sarà garantita nelle scelte 2A e 2B.

Calogero Segreto ha espresso preoccupazione sul fatto che lo svincolo di Sciacca sia previsto a circa 8-10 chilometri dal centro urbano anziché in prossimità di esso, sottolineando la situazione critica della zona. L'Ing Grossi di Anas ha risposto spiegando che la progettazione e i finanziamenti sono stati tarati su determinati limiti, ma che l'obiettivo non è fermarsi lì e che in futuro ci sarà un'altra progettazione e realizzazione per coprire tutto il tratto, anche se sarà necessaria un po' di pazienza.

L'Architetto Michele Ferrara, vicepresidente dell'Ordine degli architetti della provincia di Agrigento, ha sottolineato l'importanza del dibattito riguardante le infrastrutture, evidenziando la mancanza di un tratto di autostrada nella provincia e portando i saluti del presidente dell'Ordine. Ha fatto notare la necessità di attenzionare il tratto Castelvetrano-Bivio San Bartolo e la possibile realizzazione di una strada che dia una variante al territorio di Sciacca.

Giuseppe Caruana, Presidente provinciale Confcommercio Agrigento, ha aggiunto che anche la sua associazione ha partecipato al precedente dibattito sulla Tangenziale Est di Agrigento e ha sottolineato l'importanza delle infrastrutture per lo sviluppo delle imprese, consegnando un documento in me-





SCIACCA 16 NOVEMBRE 2023

rito. Nel documento Confcommercio Agrigento ha espresso un giudizio positivo sul progetto di fattibilità tecnico-economica del macrolotto 1, che prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale tra lo svincolo A29 Castelvetro e lo svincolo di Sciacca ovest, inclusa nell'itinerario della SS115 "Sud Occidentale Sicula". L'organizzazione ritiene che questa infrastruttura sia essenziale per lo sviluppo urbano e per migliorare la connettività tra le attuali infrastrutture stradali e il tessuto urbano, stimolando l'accessibilità e la competitività dei centri urbani e delle aree produttive. Confcommercio Agrigento considera il processo di informazione e confronto avviato come un'opportunità significativa per coinvolgere tutti gli operatori e portatori d'interesse del territorio, poiché ritiene che la realizzazione di questa infrastruttura possa migliorare l'accesso alle aree industriali e artigianali, rendendole più competitive e attrattive per ulteriori insediamenti produttivi e commerciali. L'organizzazione auspica che il nuovo sistema viario possa migliorare le condizioni economiche, produttive e commerciali della regione, garantendo una migliore qualità e sicurezza del collegamento tra Castelvetro e Sciacca. Inoltre, si impegna a sostenere l'alternativa progettuale meno impattante dal punto di vista ambientale e più conveniente in termini di costi, che possa garantire una migliore accessibilità ai centri urbani, commerciali e produttivi, e vede la realizzazione di questa infrastruttura come un'occasione storica per trasformare positivamente il territorio, migliorando la vivibilità e favorendo la crescita economica e lavorativa.

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Sia l'Architetto Michele Ferrara che Giuseppe Caruana hanno evidenziato l'importanza di attenzionare le aree di sviluppo commerciale e urbano commerciale per favorire un migliore sviluppo delle imprese e del commercio in generale.

Antonino Carlino, ceramista, ha ringraziato per le informazioni fornite e riconosce l'importanza sociale dell'infrastruttura in termini di sviluppo e impatto turistico. Sottolinea l'opportunità storica di identificare meglio i territori lungo la strada e chiede come si potrebbe inserire l'identità territoriale, come la ceramica di Sciacca, nelle rotonde o negli svincoli, citando esempi di altre località. Chiede se sia possibile integrare l'identità territoriale nelle nuove strutture stradali e chiede supporto per questa iniziativa per differenziare l'identità di Sciacca.

L'Architetto Ignazio Gallo ha sottolineato l'importanza di considerare l'impatto ambientale e il consumo di suolo nelle alternative stradali, evidenziando le implicazioni geotecniche e idrogeologiche. Ha sottolineato anche il risparmio potenziale dell'Alternativa 2B rispetto all'Alternativa 1.

La signora Piera Di Martino di Cittadinanzattiva esprime preoccupazione per l'impatto dei lavori sulla viabilità per i cittadini.

Daniela Campione, insegnante e consigliera comunale, ha chiesto se sia pre-



SCIACCA 16 NOVEMBRE 2023

vista una piantumazione di alberi lungo l'autostrada in conformità con il paesaggio locale, ricevendo la risposta che i dettagli saranno definiti in fasi successive di progettazione, ma che verranno scelte piante autoctone e che la vegetazione dovrà sottostare alle norme stradali.

Ignazio Marino dell'Ordine degli Ingegneri di Agrigento ha sollevato la questione dell'Alternativa 1 e l'opportunità di considerare l'impatto positivo che potrebbe avere sull'avvicinamento delle comunità di Sambuca, Santa Margherita e Montevago, colpite dallo spopolamento. Suggerisce di valutare l'effetto del collegamento sull'economia locale e sul recupero del patrimonio edilizio esistente, incluso il programma delle case a 1 euro.

Ciro Pinelli, cittadino, ha chiesto informazioni sulla cronologia della realizzazione dei lavori per il macrolotto uno.

Antonino Russo ha chiesto se, in presenza di tutti i finanziamenti necessari, i lavori potrebbero partire contemporaneamente.

L'Architetto Faillace di Anas ha risposto che l'avvio effettivo dei lavori dipende dalla disponibilità dei finanziamenti, controllata dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero dell'Economia.

Antonino Russo esprime preoccupazione per il rischio che i finanziamenti non

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

siano completi e che i lavori non vengano portati a termine, soprattutto nella provincia di Agrigento.

Raimondo Brucculeri, consigliere comunale, esprime la speranza che non si ripeta la situazione di vent'anni fa, quando Anas presentò un progetto simile che non fu portato a termine. Sottolinea l'importanza di valutare non solo i costi e i benefici delle diverse proposte, ma anche l'impatto sul disagio dei cittadini. Fa riferimento al disagio causato dall'incompleto raddoppio della Stradale 640, e chiede se l'Alternativa 1, essendo un percorso nuovo, potrebbe causare meno disagio rispetto alle altre opzioni.

Giuseppe Marinello, agricoltore, ha espresso fiducia nell'inizio e nel completamento dell'opera discussa, manifestando contrarietà all'Alternativa 1 per motivi ambientali e paesaggistici. Sottolinea l'importanza della salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio come priorità assolute, ritenendo le alternative 2A e 2B meno impattanti e sostenendo che un eventuale aumento dei tempi di percorrenza sia accettabile in cambio di un minore impatto ambientale. Ha suggerito inoltre di migliorare la viabilità secondaria per collegare le aree interne all'infrastruttura proposta.

Lilla Piazza di Cittadinanzattiva ha ringraziato per l'incontro e ha sottolineato l'importanza della democrazia partecipata.

## Incontri Informativi e Dibattiti

### DIBATTITO PUBBLICO SAMBUCA DI SICILIA 22 NOVEMBRE 2023



Il **Sindaco di Sambuca di Sicilia, Giuseppe Cacioppo**, ha espresso apprezzamento per la presenza di diversi tecnici, tra cui l'ingegnere Lovoi, responsabile dell'ufficio tecnico di Santa Margherita. Sottolinea l'importanza dell'Alternativa 1, poiché servirebbe un territorio attualmente non raggiunto dall'infrastruttura. Sottolinea che l'autostrada non è solo per i conducenti, ma anche un mezzo che serve ai territori non ancora raggiunti.

Il Sindaco evidenzia l'importanza dell'asse 624 e la connessione all'entroterra, sottolineando il potenziale di sviluppo che l'autostrada potrebbe portare. Infine, sottolinea l'importanza di costruire sul turismo per il futuro, coinvolgendo sia Sambuca che Santa Margherita.



L'ingegnere Aurelio Lovoi, responsabile dell'ufficio tecnico di Santa Margherita, è intervenuto a titolo personale, ritenendo che l'Alternativa 2A sia l'opzione preferibile in base alla valutazione ambientale e ai costi. Tuttavia, sostiene che l'Alternativa 1 potrebbe essere considerata come una nuova opera nel territorio, nonostante costi di più, e propone di rivalutare la matrice ambientale considerando la vita utile dell'infrastruttura. Suggestisce che l'Alternativa 1 potrebbe offrire benefici aggiuntivi come uno svincolo sulla SP 624 che coinvolgerebbe un'area in crescita turistica ed economica, e un collegamento diretto con Palermo. Infine, propone di valutare se queste considerazioni potrebbero convincere l'ANAS a investire di più per l'Alternativa 1.





## Incontri Informativi e Dibattiti

### DIBATTITO PUBBLICO MENFI 23 NOVEMBRE 2023



Il **Sindaco di Menfi, Vito Clemente**, ha espresso un parere favorevole per quanto riguarda l'opera, che consentirà di completare l'anello autostradale siciliano, ma ha sottolineato la necessità di prestare attenzione agli espropri di terreni privati. Sottolinea inoltre che ci sono diverse alternative di percorso, ma una di esse non è gradita alla comunità di Menfi poiché allontana lo svincolo di Menfi dal passaggio dell'infrastruttura. Per il Sindaco è importante mantenere il tracciato attuale della Castelvetro-Sciacca per garantire un accesso immediato alla nuova superstrada. In generale, il Sindaco è soddisfatto perché questa opera significa guardare avanti per garantire una migliore viabilità e crescita della città.

Dal pubblico, un pensionato, l'Ingegnere Giorgio Kostageorge, ha espresso perplessità sulle pile dei ponti, da ingegnere le avrebbe demolite tutte perché non le ritiene sicure.



Antonino Diecidue, proprietario di una proprietà vicino allo svincolo di Menfi, esprime la sua contrarietà alla costruzione di un'autostrada, sottolineando che la strada attuale, la SS115, è in ottime condizioni e non necessita di grandi interventi. Suggerisce piuttosto di concentrare gli sforzi sulla tratta da Sciacca ad Agrigento e Gela, che ritiene pericolosa e priva di adeguate misure di sicurezza, anziché costruire una nuova autostrada. Inoltre, suggerisce di agevolare l'accesso a zone come Santa Margherita, Sambuca e Montevago, che attualmente non dispongono di strade adeguate. In sintesi, Diecidue ritiene che la costruzione di un'autostrada non sia necessaria e suggerisce di concentrare gli interventi su altre tratte stradali ritenute più pericolose e carenti.

L'Architetto Baldo Benigno ha sottolineato l'importanza di considerare il futuro del traffico e della viabilità, specialmente in relazione a progetti come il ponte sullo Stretto e i porti. Ha evidenziato la necessità di progettare le infrastrutture attuali in modo da poter gestire un aumento significativo del traffico, ricordando che l'evoluzione della tecnologia rende possibile migliorare i sistemi attuali. Si è espresso a favore di guardare al futuro e non di frenare lo sviluppo.

Giuseppe Avona, proprietario di terreni vicino al bivio di Montevago, si oppone alla realizzazione di una nuova strada nella zona, sottolineando che piccoli interventi possono migliorare la situazione senza la necessità di distruggere la strada attuale.

Il **vicesindaco Sandro La Placa** sostiene che la sicurezza della statale sia un problema serio, citando incidenti mortali e sottolineando la necessità di alleggerire il traffico in determinati tratti per migliorare la fruibilità del territorio. Il vicesindaco sottolinea l'importanza di considerare anche il benessere della comunità nel territorio e la connettività con altri punti nevralgici come gli aeroporti. Infine, precisa che la strada attuale non verrà smembrata, ma verrà costruita una carreggiata aggiuntiva. Per il Vicesindaco, questi sono solo i primi passi di un iter che vedrà ulteriori sviluppi e si dichiara aperto alle valutazioni scientifiche e alle soluzioni tecniche migliori.

Francesco Mangiaracina ha sottolineato la necessità di interventi di consolidamento sulla strada, data la sua vecchiaia e la pericolosità dei tratti rettilinei.

L'Ingegnere Rossana Sanzone condivide la preoccupazione riguardo alla sicurezza della strada, affermando che la statale 115 deve essere migliorata per garantire la sicurezza del traffico veicolare.

Entrambi esprimono la necessità di prestare attenzione alla verifica dei piloni del ponte del viadotto del Belice.

Il Presidente del Consiglio Comunale ha espresso la necessità di modernizzare la strada statale 115, evidenziando che la mancanza di una viabilità efficiente ha isolato la zona e aumentato il rischio di incidenti. Ha sottolineato che la progettazione dell'opera deve considerare l'impatto ambientale e l'aspetto economico.

Renata Georgen ha chiesto informazioni sulla tempistica e sul finanziamento dell'opera, evidenziando la preoccupazione che i lavori possano fermarsi a Sciacca anziché completare l'anello. Esprime anche la necessità di progettare l'opera nella sua interezza, considerando i cambiamenti sociali, culturali e climatici.

Salvatore Martino di Federcasa sostiene che la terza ipotesi per la costruzione dell'autostrada è influenzata dalla politica e che il progetto dovrebbe essere cancellato.

Geometra Paolo Quartararo, in qualità di cittadino e operatore del territorio di Agrigento, afferma che la mancanza di una strada decente abbia limitato lo sviluppo della zona. Sottolinea l'importanza del collegamento autostradale per favorire lo sviluppo turistico, agricolo e commerciale del territorio di Menfi e sostiene l'opportunità del raddoppio della carreggiata della statale 115 per favorire l'accesso ai terreni e lo sviluppo futuro della zona.

Michele Botta sottolinea l'importanza di migliorare la zona, evidenziando il senso di isolamento rispetto ad altre parti della provincia e la difficoltà nella viabilità. Richiama l'attenzione sulle problematiche strutturali dei piloni della strada tra Menfi e Sciacca, che in passato hanno causato la chiusura del tratto stradale. Esprime la necessità di concentrarsi sull'attuale infrastruttura per garantirne la funzionalità e la sicurezza prima di pensare a nuove costruzioni.

Leonardo Montelione sottolinea la necessità di scegliere la soluzione tecnica più adatta al territorio e sostiene l'idea di mantenere l'autostrada il più vicino possibile a Menfi per favorire lo sviluppo socio-economico. Propone di raddoppiare il tracciato esistente, tenendo conto delle raccomandazioni per il rinnovo dei piloni del Ponte del Belice. Enfatizza l'importanza di chiudere un anello autostradale che favorisca lo sviluppo socio-economico, inclusi il trasporto delle merci e la vicinanza ai porti.

Giuseppe Palmitteri, Consigliere Comunale, augura il successo della realizzazione dell'opera e spiega di essere d'accordo.

Alesi esprime il suo sostegno al raddoppio della strada statale 115, sottolineando la necessità di consolidare i piloni del ponte di Castelvetro, in quanto possiede terreni proprio sotto di esso e non li ritiene sicuri. Concorda con il sindaco e gli ingegneri riguardo alla scelta di non allontanarsi troppo dal proprio paese e dallo svincolo.

L'Architetto Baldo Benigno sostiene che la costruzione di un'autostrada consentirebbe agli italiani e in particolare alla provincia di Agrigento di sviluppare il commercio. Attualmente, la lentezza dei trasporti è assurda, ad esempio percorrere Gela-Menfi richiede tre o forse addirittura quattro ore, risultato incredibile e inaccettabile nel 2023. Benigno sottolinea l'importanza di mettere in atto il sistema per la costruzione dell'autostrada il più velocemente possibile, poiché porterebbe numerosi vantaggi sia all'entroterra che alle aree costiere del territorio.



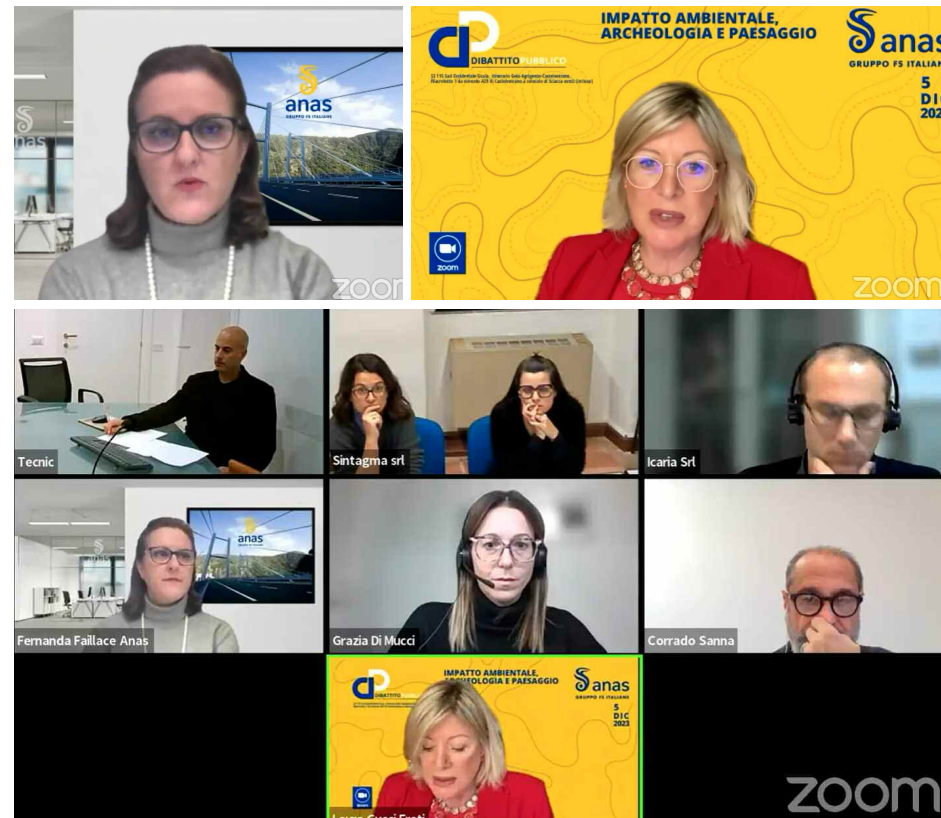
## Incontro online 5 dicembre 2023

### Impatto ambientale, archeologia e paesaggio



L'Architetto Faillace di Anas ha spiegato che l'incontro si focalizza sugli aspetti ambientali del progetto all'interno del Dibattito Pubblico che si propone di raccogliere le opinioni del territorio sul progetto e a ricevere eventuali suggerimenti. Si è discusso del livello di approfondimento del progetto, definito come un Docfap, e di come questo influenzi la fattibilità dell'opera. Inoltre, sono state delineate le future procedure, incluse la Valutazione di impatto ambientale e la valutazione del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

L'Ingegnere Di Mucci di Anas ha presentato il progetto riguardante la strada statale 115 denominata Sud occidentale Sicula, con un intervento finanziato per la fase di progettazione di fattibilità tecnico-economica per un importo di 4,6 milioni di euro. L'intervento riguarda un tratto di 23,5 chilometri che coinvolge quattro comuni e una popolazione di 87.453 abitanti. Si tratta di un ammodernamento per aumentare la sicurezza stradale e migliorare i collegamenti tra centri urbani e servizi. Il documento presentato è il Docfap, pro-





## Impatto ambientale, archeologia e paesaggio

dotto da un team di progettazione che ha impiegato circa 6500 ore di lavoro e prodotto 105 elaborati, compiendo anche attività sul campo come sopralluoghi tecnici e rilievi scanner.

L'Ingegnere Macchioni della Società di Ingegneria Icaro ha presentato le tre alternative di progetto per la strada tra Castelvetro e Sciacca. L'Alternativa 1 prevede un tracciato completamente fuori sede con una lunghezza di 25,2 chilometri e un costo di 730 milioni di euro, attraversando un territorio più complesso e richiedendo numerose opere, inclusi 19 viadotti e gallerie. L'Alternativa 2A prevede il raddoppio dell'attuale strada esistente, passando da una categoria C a una categoria B. La terza Alternativa, 2B, è simile alla 2A ma con alcune differenze altimetriche.

Laura Gucci Frati, coordinatrice del Dibattito Pubblico, su richiesta del pubblico ha chiesto di spiegare cosa sia una strada di tipo B.

L'Ingegnere Macchioni di Anas ha spiegato che si tratta di una strada a due carreggiate con due corsie per senso di marcia, simile a una superstrada con caratteristiche leggermente inferiori rispetto a un'autostrada. Ha poi presentato l'Alternativa 2A, una strada di tipo B che collega Castelvetro e Sciacca Ovest, con una lunghezza di 23,5 chilometri e un costo di circa 700 milioni di euro. Ha anche spiegato le differenze tra le alternative 2A e 2B, sottolineando che quest'ultima prevede un abbassamento dei viadotti esistenti di circa 15 metri. In risposta a una domanda del pubblico riguardo alle "livellate", l'ingegnere ha chiarito che si

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

tratta di un abbassamento della quota stradale rispetto al piano stradale attuale.

Il Dottor Pinchera ha parlato della biodiversità in una fase preliminare dell'analisi del tracciato, facendo riferimento a strumenti di pianificazione territoriale e alla Carta della Natura dell'Ispra e del Ministero dell'Ambiente. Ha descritto l'area come prevalentemente agricola, con coltivazioni tradizionali mediterranee e ambienti naturali semi-naturali come la macchia mediterranea. Ha spiegato l'importanza della Rete Natura 2000 e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) come aree di conservazione della biodiversità. Ha poi menzionato l'Importante Zona per gli Uccelli (IBA) 215, dove sono presenti specie indicatori di biodiversità importanti, come il nibbio bruno, l'aquila Bonelli e altre specie di uccelli. Ha anche evidenziato come il tracciato 1 si collochi vicino all'IBA 215, mentre le altre alternative sono distanti.

L'Ingegnere Nardi ha parlato dell'impatto del rumore sul contesto territoriale interessato dalle alternative di progetto. Ha identificato i fattori potenzialmente impattati, simulando l'aumento del rumore nell'area di riferimento in diversi scenari. Ha evidenziato un incremento insignificante del rumore con le alternative 2A e 2B, ma un aumento significativo con l'Alternativa 1, dovuto al traffico dirottato su questa strada. Ha inoltre stimato le distanze tra le alternative e i settori potenzialmente impattati dal rumore, evidenziando un'eccedenza di rumore per l'Alternativa 1 compresa tra 115 e 160 metri, e per l'Alternativa 2 compresa tra 120 e 155 metri.

L'Ingegnere Sanna ha spiegato che è stato svolto un lavoro simile a quello del rumore per valutare l'impatto dell'atmosfera. Ha menzionato che ci sono più edifici



## Impatto ambientale, archeologia e paesaggio

che potrebbero essere influenzati dall'incremento delle concentrazioni dei componenti della qualità dell'aria rispetto al rumore. Ha quindi spiegato che il PM10 è un inquinante tipico delle emissioni del traffico veicolare, costituito dalle polveri sottili. Sono state condotte analisi climatiche e della composizione del parco circostante, e simulazioni per valutare gli inquinanti atmosferici. Ha affermato che gli aumenti previsti sono significativi, ma rientrano nei limiti normativi, quindi non ci sono particolari aumenti significativi degli inquinanti del traffico veicolare sul territorio.

L'Archeologo Ianni ha svolto una valutazione preventiva dell'interesse archeologico in un'area compresa tra i comuni di Castelvetro, Menfi e Sciacca, che è stata occupata fin dalla preistoria. Ha sottolineato l'importanza di questa zona, vicina alla città greca di Selinunte, e ha spiegato che l'unico sito interessato da campagne di scavo è il sito di Montagnoli, vicino a una delle alternative studiate. Ha poi descritto le attività svolte, come ricerche bibliografiche, analisi geomorfologiche e fotointerpretative, per valutare possibili interferenze con presistenze archeologiche. Ha affermato che entrambe le alternative non presentano interferenze dirette con siti archeologici noti, ma la variante 1 sembra avere un impatto relativamente più contenuto sul patrimonio archeologico noto. Tuttavia, ha sottolineato che il quadro potrebbe cambiare dopo le ricognizioni di superficie, che potrebbero portare al rinvenimento di siti archeologici ancora non noti.

L'Architetto Bracchini di Sigma ha parlato dell'importanza dello studio preliminare sul paesaggio, concentrato sull'analisi del Piano territoriale paesaggistico regionale, che individua e definisce strategie e interventi di tutela e valorizzazione. I

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

piani d'ambito suddividono il territorio in sottocategorie, definendo paesaggi locali e vincoli presenti nel territorio. Questa analisi è finalizzata a capire i livelli di tutela richiesti dalla Regione e gli obiettivi di valorizzazione del patrimonio paesaggistico, orientati al contenimento dell'uso del suolo, alla percezione del paesaggio e alla riqualificazione della viabilità esistente. L'obiettivo è intervenire nel territorio in modo da non snaturare i paesaggi riconosciuti e mantenere l'eterogeneità paesaggistica. Le misure di salvaguardia richieste dalla Regione sono orientate al contenimento dell'uso del suolo, al mantenimento della percezione del paesaggio e alla riqualificazione della viabilità esistente. L'Alternativa 1 è quindi svantaggiata da questo punto di vista. L'analisi dei livelli di tutela ha lo scopo di intervenire nel territorio in modo da non snaturare i paesaggi riconosciuti. Le alternative 2A e 2B non introducono elementi innovativi nel territorio e non disturbano l'attuale percezione del paesaggio, mentre la simulazione del viadotto Belice propone di preservarne la struttura architettonica e la sua percezione nel territorio.

La Coordinatrice del Dibattito Pubblico, Laura Gucci Frati, ha chiesto all'Ingegnere Di Mucci una narrazione dei pro e dei contro delle tre ipotesi.

L'Ingegnere Di Mucci ha spiegato che ci sono tre ipotesi: due riguardano il miglioramento della strada esistente SS115, una prevede il raddoppiare delle corsie con una nuova carreggiata e l'altra prevede di abbassare la quota stradale in corrispondenza dei viadotti. La terza ipotesi prevede un tracciato completamente nuovo. Le prime due alternative sono più facilmente confrontabili tra loro, mentre la terza comporterebbe un consumo maggiore di suolo e un impatto più signifi-



## Impatto ambientale, archeologia e paesaggio

cativo sulla terra e sulla cantierizzazione, poiché diverrebbe da un tracciato non urbanizzato.

Su sollecitazione del coordinatore del Dibattito Pubblico, Laura Gucci Frati, l'ingegnere Di Mucci ha spiegato l'importanza di ridurre il consumo di suolo, soprattutto in aree con valori architettonici, artistici e paesaggistici. Nella fase di progettazione, sono stati confrontati due scenari: una soluzione in variante e una soluzione in sede, con una lieve differenza nell'impatto visivo. Questo comporta vantaggi e svantaggi, come la facilità di verifica sismica delle pile più basse, ma entrambe le alternative sono identiche dal punto di vista della sicurezza. La priorità è ridurre il consumo di suolo e trovare soluzioni che minimizzino l'impatto su paesaggio e patrimonio.

L'ingegnere Sanna ha spiegato che l'analisi ambientale è stata condotta per confrontare le alternative progettuali e valutare il loro impatto sul territorio. È emerso che l'Alternativa 1, che prevede un tracciato completamente nuovo, avrebbe un impatto maggiore sul consumo di suolo rispetto alle altre due alternative, che prevedono l'adeguamento della strada esistente.

L'Architetto Faillace ha chiarito che l'Alternativa 1 è "fuori sede", ovvero un nuovo tracciato distante dall'attuale SS115, mentre le altre due alternative prevedono l'ampliamento della strada esistente.

La coordinatrice del Dibattito Pubblico, Laura Gucci Frati, in riferimento ad una

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

domanda/contributo arrivata da un utente, Gaetano Calzerano, chiede se queste attività vengano sviluppate, chiarite e discusse anche con le Ferrovie dello Stato.

Nell'intervento, Calzerano chiede infatti la partecipazione delle Ferrovie dello Stato al progetto, affinché si proceda alla progettualizzazione del tratto ferroviario mancante insieme alla progettualizzazione delle strade. Sottolinea l'importanza della ferrovia per lo sviluppo territoriale e la necessità di mezzi e infrastrutture per collegare la Sicilia. Sottolinea l'importanza della ferrovia per i collegamenti e l'autonomia nei trasporti, evidenziando che 120.000 cittadini dei paesi limitrofi sono attualmente privi di collegamenti ferroviari. Fa riferimento all'importanza di prepararsi per la realizzazione del ponte sullo stretto e sottolinea che il ponte, le strade e le ferrovie devono lavorare insieme per collegare la Sicilia al resto dell'Italia. Termina ringraziando per l'interessamento e chiedendo di non perdere altro tempo.

L'Ingegnere Di Mucci ha confermato che le attività sono sviluppate e discusse anche con le Ferrovie dello Stato, poiché fanno parte del gruppo e collaborano per garantire la compatibilità tra le nuove strade e ferrovie.

L'Architetto Faillace ha precisato che Anas progetta strade, mentre le ferrovie sono progettate da RFI o Italfer e che la progettazione di un'infrastruttura non può essere un'iniziativa autonoma, ma è stabilita tramite un contratto di programma tra Anas, il Ministero delle Infrastrutture e altri criteri di priorità e fondi disponibili.





## 3. SINTESI DEI TEMI EMERSI

---

### Commenti sulle alternative

#### ALTERNATIVA 2A (2 PREFERENZE)

Il Comune di Castelvetro predilige l'Alternativa 2A che è ritenuta la migliore per limitare gli impatti ambientali negativi.

Il rappresentante dell'Ordine della Provincia di Agrigento, l'Ingegnere Maurizio Simone, ha sottolineato l'interesse dell'ANAS nel migliorare la strada da Castelvetro a Gela e l'importanza turistica della zona. Ha evidenziato la preferenza per la soluzione 2A, indicando che questa alternativa potrebbe offrire benefici maggiori a costi minori.

#### ALTERNATIVA 2B (3 PREFERENZE)

L'Ordine degli Architetti di Agrigento sostiene il tracciato 2B, citando la sua sostenibilità ambientale e il vantaggioso rapporto costi-benefici. Questa scelta mira a coniugare l'ammodernamento della SS115 con una maggiore attenzione ambientale. L'auspicio del Presidente dell'Ordine, Rino La Mendola, è che i lavori procedano senza i ritardi tipici di altri progetti infrastrutturali, al fine di ridurre il divario infrastrutturale della regione.

Il sindaco di Menfi, Vito Clemente, ha espresso la preoccupazione che una delle alternative non sia gradita alla comunità di Menfi poiché allontana lo svincolo Menfi dal passaggio dell'infrastruttura. Inoltre, il sindaco ha sottolineato l'importanza di mantenere l'attuale tracciato Castelvetro-Sciacca per garantire un immediato accesso alla superstrada che sarà realizzata, specialmente considerando l'importanza della fascia costiera.

L'Architetto Ignazio Gallo ha sottolineato il risparmio potenziale dell'Alternativa 2B rispetto all'Alternativa 1.

### 3. SINTESI DEI TEMI EMERSI

---

Adriana Cavasino, cittadina intervenuta a Castelvetro, sebbene riconosca che l'Alternativa 2A potrebbe essere più fattibile, ha espresso preferenza per l'Alternativa 2B, ma riconosce che potrebbe risultare più costosa, pur avendo un impatto visivo e ambientale più positivo, con rilevanza turistica da considerare.

#### **ALTERNATIVE 2A E 2B EQUIPARATE (4 PREFERENZE)**

Il Sindaco di Menfi, Vito Clemente, ha espresso la preoccupazione che una delle alternative non sia gradita alla comunità di Menfi poiché allontana lo svincolo Menfi dal passaggio dell'infrastruttura. Una delle 2A o 2B Inoltre, il sindaco ha sottolineato l'importanza di mantenere l'attuale tracciato Castelvetro-Sciacca per garantire un immediato accesso alla superstrada che sarà realizzata, specialmente considerando l'importanza della fascia costiera.

L'Ingegnere Gian Luigi Di Marco, Senior Area tecnico/ingegneristica della struttura commissariale ZES Sicilia occidentale, ritiene che la soluzione 2B sia ottima, ma è anche d'accordo con la soluzione 2A.

Giuseppe Taddeo, cittadino intervenuto a Castelvetro, ha espresso preferenze sia per l'Alternativa 2A che 2B, in quanto a suo avviso dovrebbero entrambe risolvere il problema principale del Comune di Castelvetro, legato alla congestione del traffico proveniente dall'agrigentino.

Giuseppe Marinello, agricoltore, predilige le Alternative 2A e 2B, in quanto meno impattanti, e sostiene che un eventuale aumento dei tempi di percorrenza sia accettabile in cambio di un minore impatto ambientale ed esprime contrarietà all'Alternativa 1 per motivi ambientali e paesaggistici.

#### **ALTERNATIVA 1 (3 PREFERENZE)**

Il Sindaco di Sambuca di Sicilia, Giuseppe Cacioppo, ha espresso una preferenza per l'Alternativa 1, nonostante sia stata valutata come la peggiore dal punto



### 3. SINTESI DEI TEMI EMERSI

---

di vista degli impatti ambientali da parte dei tecnici di Anas. Cacioppo ritiene che questa alternativa potrebbe servire un territorio attualmente non raggiunto dall'infrastruttura, sottolineando l'importanza dell'asse 624 e la connessione all'entroterra, evidenziando il potenziale di sviluppo che l'autostrada potrebbe portare.

Ignazio Marino dell'Ordine degli Ingegneri di Agrigento predilige l'Alternativa 1 per l'impatto positivo che potrebbe avere sull'avvicinamento delle comunità di Sambuca, Santa Margherita e Montevago, colpite dallo spopolamento. Suggerisce di valutare l'effetto del collegamento sull'economia locale e sul recupero del patrimonio edilizio esistente.

L'ingegnere Aurelio Lovoi, responsabile dell'ufficio tecnico di Santa Margherita, ha espresso un'opinione a titolo personale, sottolineando che l'Alternativa 1 potrebbe essere considerata come una nuova opera nel territorio, nonostante costi di più, e ha proposto di rivalutare la matrice ambientale considerando la vita utile dell'infrastruttura. Inoltre, Lovoi ha evidenziato che l'Alternativa 1 potrebbe offrire benefici aggiuntivi, come uno svincolo sulla SP624 che coinvolgerebbe un'area in crescita turistica ed economica, e un collegamento diretto con Palermo. Infine, ha proposto di valutare se queste considerazioni potrebbero convincere l'ANAS a investire di più per l'Alternativa 1. In sintesi, l'ingegnere Lovoi ha presentato argomenti a favore dell'Alternativa 1, sottolineando la possibilità di benefici aggiuntivi e proponendo una rivalutazione dei costi considerando la vita utile dell'infrastruttura.

#### COMMENTI GENERALI (3)

Confcommercio Agrigento predilige “quella meno impattante dal punto di vista ambientale, la più conveniente dal punto di vista dei costi ed infine la migliore alternativa sarà proprio quella che potrà garantire una migliore accessibilità”.

Il WWF chiede chiarimenti sul destino della strada statale 115 nel caso in cui l'Alternativa 1 venga scelta, proponendo la rinaturalizzazione della stessa.

Salvatore Martino, rappresentante di Federcasa e originario di Partanna, ha dichiarato che l'ipotesi che partirebbe da Sambuca di Sicilia e passerebbe da Montevago Santa Margherita, sarebbe di suo interesse personale visto che ha una proprietà terriera in quella zona, ma la ritiene influenzata dalla politica e totalmente da cancellare.

### 3. SINTESI DEI TEMI EMERSI

---

#### Sicurezza

Il Vicesindaco di Castelvetro, Filippo Foscari, ha sollevato la questione dell'illuminazione stradale e dei *guardrail* intelligenti, sottolineando l'importanza di dare priorità alla sicurezza nella progettazione stradale.

Tutti i seguenti interventi riguardano il consolidamento dei piloni.

L'Ingegnere Giorgio Kostageorge, ha espresso perplessità sulle pile dei ponti, da ingegnere le avrebbe demolite tutte perché non le ritiene sicure.

Francesco Mangiaracina, cittadino intervenuto a Menfi, ha sottolineato la necessità di interventi di consolidamento sulla strada, data la sua vecchiaia e la pericolosità dei tratti rettilinei.

L'Ingegnere Rossana Sanzone ha espresso la necessità di prestare attenzione alla verifica dei piloni del ponte del viadotto del Belice.

Leonardo Montelione, cittadino intervenuto a Menfi, propone di raddoppiare il tracciato esistente, tenendo conto delle raccomandazioni per il rinnovo dei piloni del Ponte del Belice.

Alesi, cittadina intervenuta a Menfi e possidente di terreni nei pressi del ponte, sottolinea la necessità di consolidare i piloni del ponte di Castelvetro.

Michele Botta, cittadino intervenuto a Menfi, richiama l'attenzione sulle problematiche strutturali dei piloni della strada tra Menfi e Sciacca, che in passato hanno causato la chiusura del tratto stradale.

**3. SINTESI DEI TEMI EMERSI**

---

**Impatti ambientali**

Pietro Clemente, cittadino intervenuto a Castelvetro, chiede misure di salvaguardia normativa e urbanistica per l'impatto ambientale dell'opera, in particolare se sono previste opere di rimodulazione delle aste fluviali.

Giuseppe Senia, intervenuto a Castelvetro, chiede di prestare attenzione all'effetto visivo e ambientale.

Daniela Campione, insegnante e Consigliera comunale a Sciacca, chiede una piantumazione di alberi lungo l'autostrada in conformità con il paesaggio locale.

**Tempi di realizzazione**

- 1 Una generale preoccupazione e a volte scetticismo (anche nelle mail e dei post) sui tempi di realizzazione;
- 2 attenzione ad una accurata cantierizzazione;
- 3 preoccupazioni sul completamento dei lavori.

Antonio Colaci ha espresso preoccupazioni riguardanti la tempistica e la realizzazione dei progetti stradali in Sicilia, sottolineando la lunga attesa per le opere e evidenziando cantieri inattivi da decenni.

L'Ingegnere Gian Luigi Di Marco, Senior Area tecnico/ingegneristica della struttura commissariale ZES Sicilia occidentale, sottolinea l'importanza di una cantierizzazione accurata. L'Ingegnere Di Marco ha evidenziato che la SS115 è una delle strade più trafficate e pericolose e ha espresso la necessità

### 3. SINTESI DEI TEMI EMERSI

---

di garantire un'attenta cantierizzazione. Hanno avuto esperienze negative in passato e desiderano che i lavori non si protraggano oltre i 2 o 3 anni.

Renata Georgen ha espresso la preoccupazione che i lavori possano fermarsi a Sciacca anziché completare l'anello.

L'Ingegnere Maurizio Simone dell'Ordine della Provincia di Agrigento ha espresso preoccupazione per l'impatto dei cantieri sulla viabilità esistente e il tempo di costruzione, considerando le esperienze passate. Ha evidenziato la necessità di tenere conto dell'impatto sui viaggi verso l'aeroporto, sottolineando la necessità di minimizzare l'impatto dei cantieri.

Renato Brucculeri, Consigliere comunale di Sciacca, esprime la sua preoccupazione affinché non si ripeta la situazione di vent'anni fa, quando Anas presentò un progetto simile che non fu portato a termine. La sua preoccupazione si concentra sul garantire che il progetto sia portato a termine con successo.

#### Proposte

L'Ingegnere Mario Di Giovanna della Fiab AMBIENTE E BICICLETTE ha sottolineato che la strada di categoria B non consente il passaggio delle biciclette, mettendo in discussione l'impatto turistico dell'infrastruttura. Ha quindi chiesto che, come opera di compensazione per la realizzazione della strada, venga realizzata una pista ciclabile lungo lo stesso percorso, in modo da non perdere il collegamento turistico. Ha inoltre suggerito di riutilizzare le ferrovie dismesse per creare piste ciclabili, in linea con il mandato dell'Anas e del Gruppo RFI.

Antonino Carlino, ceramista, propone di sfruttare l'occasione storica rappresentata dalla costruzione dell'infrastruttura per identificare meglio i territori attraversati dalla strada. In particolare, si concentra sul valore sociale e culturale della città di Sciacca, sottolineando le sue peculiarità legate alla ceramica. La proposta si estende oltre il mero aspetto tecnico, evidenziando l'importanza di considerare l'identità territoriale e culturale nel contesto dell'infrastruttura. Viene fatto riferimento a esempi di altre aree dove le rotonde e gli svincoli stradali sono stati arricchiti con elementi distintivi che riflettono l'identità locale, come l'uso della ceramica.

Gaetano Calzerano auspica la progettualizzazione del tratto ferroviario mancante insieme alla progettualizzazione delle strade.

## Conclusioni

### IN GENERALE

Il Dibattito Pubblico

- ha rappresentato un importante confronto aperto e trasparente con il territorio coinvolto nell'opera pubblica;
- attraverso incontri informativi, di approfondimento e di discussione, si è garantita un'ampia partecipazione, coinvolgendo le amministrazioni comunali, la Regione Siciliana e una vasta gamma di stakeholder territoriali, nonché i singoli cittadini;
- Questo coinvolgimento è stato reso possibile grazie a un'analisi preliminare del contesto territoriale, che ha permesso di identificare e approfondire i principali temi di interesse.

### IN CONCLUSIONE

La maggior parte degli attori coinvolti si è espressa favorevolmente sulla realizzazione di una variante alla Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" nel tratto che coinvolge i comuni di Castelvetro, Menfi, Sciacca e Sambuca di Sicilia.

### PREFERENZE

Ci sono state varie opinioni riguardo alle alternative:

- le alternative 2A e 2B sono risultate sostanzialmente le preferite, con 4 preferenze in maniera indifferente tra loro;
- 2 preferenze specifiche per la 2A e 3 per la 2B, entrambe sostanzialmente equivalenti in termini di preferenza, tanto che alcuni interventi le hanno poste sullo stesso piano;
- l'alternativa 1 è risultata la meno favorita con 3 preferenze;
- 3 pareri sono stati espressi in maniera generale riguardo alle alternative e ai percorsi, senza indicare una preferenza specifica;
- per la maggior parte, le opinioni sono state in generale molto argomentate e specifiche.

## Conclusioni

### **TUTTAVIA ...**

Sono presenti timori diffusi, alimentati anche da esperienze passate, circa la possibilità che i lavori si protraggano a lungo o, peggio ancora, che non vengano portati a termine.

### **SCETTICISMO**

Ci sono stati alcuni interventi scritti che esprimono scetticismo e critiche sui lavori pubblici in generale che non si realizzano.

### **SICUREZZA**

Ci sono stati diversi Interventi sulla sicurezza della progettazione e soprattutto sulla sicurezza dei piloni dei viadotti.

### **AMBIENTE**

Ci sono stati interventi che richiamano l'attenzione sugli aspetti ambientali e urbanistici, il WWF propone che se viene scelta la alternativa 1, di rinaturalizzare l'attuale percorso.

### **PROPOSTE**

- pista ciclabile (dato che la nuova strada non è accessibile alle biciclette)
- viabilità mezzi agricoli
- piantumazione
- svincoli con elementi distintivi artigianato del territorio
- interventi ferroviari (anche se non parte di quati interventi)

## CREDITI

---

### **Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del Dibattito Pubblico:**

- Dottor Tiberio Zompa, Ufficio di Presidenza della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, per aver garantito il rispetto delle regole e dei principi del Dibattito Pubblico.
- On Alessandro Aricò, Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Siciliana.
- Dottor Giuseppe Giandalone, Capo Segreteria dell'Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità Regione Siciliana.
- Architetto Salvatore Lizzio, Dirigente Generale del Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti della Regione Siciliana.
- Giusi Savarino, Deputato regionale di Agrigento.
- Il Sindaco di Castelvetro, Enzo Alfano, il Sindaco di Sciacca, Fabio Termine, il Sindaco di Sambuca di Sicilia, Giuseppe Cacioppo, il Sindaco di Menfi, Vito Clemente e tutti gli Assessori per aver rappresentato le istanze delle loro comunità e aver contribuito a rendere il Dibattito Pubblico un momento di confronto costruttivo.
- Ordini professionali e associazioni, per aver rappresentato le istanze dei loro associati e aver contribuito a garantire la qualità del Dibattito Pubblico.
- Tutto il Team di Pirene srl, per aver gestito il Dibattito Pubblico con professionalità e competenza.
- Tutte le cittadine e i cittadini che hanno partecipato al Dibattito Pubblico, per aver espresso le loro opinioni e le loro proposte, contribuendo a migliorare il progetto.

### **ANAS S.p.A**

#### **Responsabili:**

- Ingegnere Raffaele Celia – Responsabile della Struttura territoriale Sicilia,
- Architetto Fernanda Faillace, Referente Procedimenti Autorizzativi Sud – Direzione Tecnica,
- Ingegnere Grazia Di Mucci, PMO Area A6 Sicilia Responsabile di progetto – Direzione Tecnica,
- Ingegnere Luigi Mupo RUP- Responsabile Nuove Opere Struttura Territoriale Sicilia,
- Ingegnere Chiara Luchino - PMO Responsabile Area A6 Sicilia – Direzione Tecnica.

#### **Comunicazione:**

Angelo Papalia, Lorenzo Falciai, Raffaele La Pietra, Daniele Rossi Marcelli, Manuela Zucchini.

#### **Supporto tecnico/specialistico:**

Milena Panebianco, Alessandro Grossi, Alessandro Mita, Biagio Iovine, Gianluca Bonoli, Antonio Mangiola, Giuseppe Cardillo, Giuseppe Napoli, Annalisa Molinaro, Carlo Veca, Daniele Brinchi, Alessandro Chillelli, Donato Siravo, Stefano De Masi, Marco Spinucci, Glauco Troncone.

#### **Gruppo di Progettazione:**

Nando Granieri, Elena Bartolucci, Laura Casavecchia, Serena Bracchini e Filippo Ianni (Sintagma S.r.l.), Corrado Sanna, Francesco Paolo Pinchera e Camillo Nardi (Tecnica), Francesco Macchioni (Icaria) Sabrina Terreno (Sipal), Simona Sacconi (Geotechnical Design Group).

**Il Dibattito Pubblico sul progetto di una variante alla Strada statale 115 “Sud Occidentale Sicula” nel tratto che interessa i comuni di Castelvetro, Menfi, Sciacca e Sambuca di Sicilia è stato un momento importante di confronto e partecipazione per la comunità territoriale.**

**Il contributo di tutti i soggetti coinvolti è stato fondamentale per la riuscita del dibattito.**







**PI**RENE  
pirene.it