



Sezione di Palermo

Criticità del progetto di Pedemontana di Palermo

Italia Nostra sezione di Palermo ha partecipato a tutte le fasi del dibattito pubblico. L'Associazione è fermamente convinta che occorre risolvere, in una prospettiva moderna e futura, i problemi di traffico derivanti dall'attraversamento della città, necessario sia per il movimento urbano che per quello extraurbano, per quello di prossimità e per quello commerciale.

Tuttavia, preoccupa la proposta di una "Pedemontana di Palermo" che si inserisce come opera faraonica nel Progetto europeo di creare una rete di corridoi stradali e che taglia, seppure in quota e parzialmente in galleria, l'intera Piana di Palermo, modificandone il profilo delle zone collinari ed aumentando i disagi derivanti all'inquinamento atmosferico ed acustico.

L'associazione Italia Nostra ha rilevato le seguenti criticità nel progetto della Pedemontana di Palermo:

- L'arteria che viene denominata vera e propria "autostrada" e come tale risulta anche nel dibattito pubblico, avrà un pesante impatto ambientale su tutto il territorio della Piana di Palermo, sul paesaggio e, riteniamo, sull'equilibrio ambientale e naturale.
- La presenza dei viadotti, previsti in modo massiccio, nelle proposte 2 e 3 e negli svincoli, sconvolge non solo il paesaggio, ma anche la vivibilità di molte zone del territorio ormai urbanizzato, togliendo all'insieme l'ultimo residuo dell'antica e storica organizzazione a borgate. Ne deriva anche un grande impegno finanziario per la sistemazione dei residenti espropriati e la sistemazione delle aree su cui insistono tali infrastrutture.
- Lo svincolo di innesto con la A 19 interessa le seguenti aree con vincoli archeologici ed ambientali:
 - Vicinanza con le sorgenti della Favara e Favarella
 - Vicinanza con il sito arabo-normanno di Maredolce
 - Investe l'ultimo scampolo della Piana di Palermo
- L'attraversamento della valle dell'Oreto, impegna Aree sorgive
- Lo svincolo Boccadifalco (Alternative 2 e 3) interessa:
 - Aree sorgive,
 - Fondo Luparello, con vincoli archeologici e idrogeologici, che verrebbe interamente occupato facendo scomparire definitivamente un'area verde, ultimo residuo della Conca d'Oro
- Svincolo Calatafimi: impatto sulle abitazioni esistenti
- Svincolo innesto A 29 (Alternativa 3)
 - Rimangono irrisolti l'Impatto ambientale e le problematiche di traffico a Tommaso Natale e in via Ugo La Malfa, nonché l'immissione in Autostrada a due corsie trafficata e con poche possibilità di allargamento

Altre criticità riguardano l'organizzazione del territorio di Palermo:



Sezione di Palermo

- **Collegamento col PORTO**
- **Rete stradale urbana che non riceve e si interrompe subito dopo viale Regione Siciliana**
- **Manca la quota di realizzazione della nuova strada**
- **Manca lo studio della circolazione urbana a valle della pedemontana**

L'attuale circonvallazione, viale Regione Siciliana, interagisce fortemente con il traffico urbano di Palermo; il cittadino palermitano si serve della circonvallazione per lo spostamento in zone diverse della città anche lontane tra loro; viale Regione Siciliana svolge funzione di interscambio con hinterland, con l'asse stradale Palermo-Agrigento, con le zone limitrofe della città, con Carini, nodo cruciale di traffico urbano e commerciale, ed è l'unica strada che, attraverso la A29, raggiunge l'aeroporto Falcone-Borsellino. Più ridotta è invece la lunga percorrenza Messina-Palermo-Trapani.

La progettata Pedemontana, mantenendo comunque nel territorio urbano anche il traffico veicolare di attraversamento, a quale esigenza di traffico risponde effettivamente?

Italia Nostra auspica un modello di sviluppo urbano differente, sostiene che sia necessaria una modifica del traffico privato a favore di un sistema pubblico ed una diversa politica del movimento commerciale, per ridurre drasticamente l'uso del mezzo veicolare.

In questo progetto, al contrario, si continua con la commistione tra traffico cittadino e attraversamento di zone urbane come collegamento tra la A19 e la A 29.

Nel progetto si precisa che essa, in esercizio (2034), ridurrà il traffico lungo la circonvallazione del 13-16% a seconda della soluzione adottata (a 1 o 2 o 3 svincoli intermedi). I tempi di percorrenza nei tre casi si riducono, nella percorrenza massima, di circa 30 minuti. Una politica di controllo del traffico urbano e di interazione con hinterland che cerchi di incentivare l'uso di mezzi pubblici potrebbe essere più efficace, più economica e meno impattante sul territorio e l'ambiente.

La pedemontana potrebbe inoltre costituire un incentivo per un ulteriore sviluppo edilizio nelle vicinanze dei progettati svincoli o lungo le vie di accesso a questi, e quindi per un ulteriore consumo di suolo.

Per il traffico a lunga percorrenza e per l'interscambio tra la Sicilia Orientale e la Sicilia Occidentale l'alternativa tecnica esiste: **progettare un percorso stradale diverso da sviluppare oltre la linea dei monti di Palermo che colleghi Termini Imerese con Partinico, scavalcando il territorio urbano di Palermo**, che non deturpi il paesaggio e non provochi ulteriori danni ad un tessuto edilizio ed in parte agricolo in precario equilibrio.

Per il traffico urbano occorre un progetto specifico, da elaborare di concerto tra Comune di Palermo e Regione Sicilia, che potrebbe **ricucire le cesure che l'attuale circonvallazione produce sul collegamento tra il centro e le zone periferiche**, e viceversa, per rendere l'attuale arteria una strada urbana a tutti gli effetti, **restituendo omogeneità al territorio** attraversato, con il ricorso a tratti in trincea e brevi tratti in



Sezione di Palermo

soprelevata che consentano l'attraversamento a raso del traffico e dei pedoni da e verso le borgate e i quartieri residenziali che si sono sviluppati attorno alla città negli ultimi decenni.

In base a queste considerazioni Italia Nostra chiede:

- Un maggiore coordinamento con le amministrazioni Comunale, Regionale e Provincia regionale e Soprintendenza, al fine di risolvere, già in progetto, le criticità emerse
- Una maggiore tutela ambientale ed archeologica.
- Lo spostamento in direzione di Carini dell'ultimo tratto della Pedemontana a partire dallo Svincolo connessione Nord A29

Adriana Chirco
Presidente p.t. sezione di Palermo