

Pedemontana di Palermo Collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo – Mazara del Vallo).

Dibattito Pubblico

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff della Responsabile del Dibattito Pubblico per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://youtu.be/GjH4qQ7MeZM>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Il 18 luglio scorso, presso la sede Anas della Struttura Territoriale Sicilia di Via A. De Gasperi – Palermo, è stato avviato il Dibattito Pubblico della *Pedemontana di Palermo Collegamento tra le Autostrade A19 (Palermo - Catania) e A29 (Palermo – Mazara del Vallo)*.

Alle ore 16:00 è stata presentata la relazione di Progetto alla presenza del Responsabile Anas ST Sicilia ing. Raffaele Celia, del Responsabile del Procedimento ing. Luigi Mupo, della Responsabile del Dibattito Pubblico Arch. Fernanda Faillace e dei Progettisti Ing. Durastanti, Ing. Berti Nulli e Ing. Casavecchia.

All'intervento hanno partecipato 21 persone in presenza e 34 persone connesse alla diretta streaming online.

L'ing. Celia, (dal minuto 0:00 al minuto 4:03) a seguito dei saluti e dei ringraziamenti agli intervenuti, ha introdotto il Dibattito Pubblico evidenziando l'importanza dell'opera per la Città di Palermo e per l'impatto che questa avrà nel quotidiano dei cittadini.

A seguire, (dal minuto 4:05 al minuto 13:59) ha preso la parola l'arch. Faillace che nel suo intervento ha inizialmente spiegato cos'è il Dibattito Pubblico, ne ha comunicato i riferimenti normativi, le fasi, gli obiettivi e le figure di riferimento.

Ha poi sottolineato l'importanza della partecipazione dei portatori di interesse, invitando tutti i presenti alla presentazione di domande o osservazioni alle soluzioni progettuali proposte, al fine di individuare la soluzione che meglio si adatta alle esigenze dei cittadini, esponendo tutte le modalità per la partecipazione.

È poi intervenuto il Responsabile del Procedimento (dal minuto 14:00 al minuto 23:53), l'Ing. Luigi Mupo, che in merito all'intervento ha comunicato i dati di avvio della progettazione, a seguito di finanziamento regionale. Ha ricordato inoltre che Palermo costituisce uno dei nodi chiave in Italia e fa parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo che attraversa l'intera penisola e unisce alcune delle principali aree produttive d'Europa. Ha inoltre puntualizzato che attualmente il traffico extraurbano della Città di Palermo è servito da un'unica strada esistente che collega le due Autostrade, il Viale della Regione Siciliana (Circonvallazione di Palermo) che è di fatto un'arteria urbana. Il traffico, presente quotidianamente su quest'arteria, ha purtroppo decretato la Città di Palermo fra le città più caotiche al mondo.

Di seguito, (dal minuto 23:56 al minuto 25:45) è stato proiettato un video di presentazione del progetto, a seguire (dal minuto 27:50 al minuto 01:02:03) i progettisti hanno illustrato nel dettaglio le tre alternative di progetto, fornendo dati, costi, benefici e dettagli sugli svincoli, come indicato di seguito:

L'Alternativa 1 (dal minuto 41:24 al minuto 47:45)

Prevede una nuova viabilità di sviluppo totale di 22,577 km caratterizzata dalla presenza, lungo l'asse principale, di 4 gallerie naturali, 6 viadotti e 3 svincoli di connessione in corrispondenza delle viabilità principali:

1. A19 Palermo – Catania (di seguito “Connessione Sud A19 Palermo - Catania”), garantendo tutte le manovre;
2. SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
3. A29 Palermo – Mazara del Vallo (di seguito “Connessione Nord A29 Palermo – Mazara del Vallo”), garantendo tutte le manovre.

Il tracciato stradale di progetto risponde alle caratteristiche di “Autostrada extraurbana” di tipo “A”, caratterizzato da un intervallo di velocità di progetto 90÷140km/h come prescritto dal Decreto Ministeriale (D.M.) 05/11/2001 che stabilisce le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La strada è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia di 3,75 m ciascuna. Sono presenti corsie di emergenza di 3 m alla destra del senso di marcia e banchine centrali di 0,70 m. La larghezza di una carreggiata risulta di 11,20 m mentre la larghezza complessiva della piattaforma stradale risulta di 25 m (essendo previsto uno spartitraffico centrale di minimo 2,60 m).

La successione degli elementi planimetrici e l'andamento altimetrico soddisfano tutti i criteri richiesti dalla norma.

Un sistema di viabilità secondarie consente di ricucire le 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.

Lo sviluppo complessivo del tracciato dell'Alternativa 1 risulta così suddiviso:

ALTERNATIVA 1 (asse principale)		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
GALLERIE NATURALI	15.470	68,5 %
VIADOTTI	3.086	13,7 %
RILEVATO	1.942	8,6 %
TRINCEA	2.079	9,2 %

L'Alternativa 2 (dal minuto 47:46 al minuto 51:03)

prevede una nuova viabilità di sviluppo totale di 22,852 km caratterizzata dalla presenza, lungo l'asse principale, di 5 gallerie naturali, 6 viadotti e 4 svincoli in corrispondenza delle viabilità principali:

1. A19 Palermo – Catania (di seguito “Connessione Sud A19 Palermo - Catania”), garantendo tutte le manovre;
2. SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
3. Via Roccazzo/Via Luigi Sarullo attraverso il semi-Svincolo di Boccadifalco, garantendo l'uscita dalla strada di progetto per i veicoli provenienti da Catania e l'immissione per le provenienze Palermo e destinazione Catania;
4. A29 Palermo – Mazara del Vallo (di seguito “Connessione Nord A29 Palermo – Mazara del Vallo”) garantendo la continuità tra A29 e Pedemontana e la connessione con il Viale Regione Siciliana per le relazioni tra Palermo e Mazara del Vallo e viceversa.

Il tracciato stradale risponde alle caratteristiche di "Autostrada extraurbana" di tipo "A", caratterizzato da un intervallo di velocità di progetto 90÷140km/h come prescritto dal Decreto Ministeriale (D.M.) 05/11/2001 che stabilisce le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La strada è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia di 3,75 m ciascuna. Sono presenti corsie di emergenza di 3 m alla destra del senso di marcia e banchine centrali di 0,70m. La larghezza di una carreggiata risulta di 11,20 m mentre la larghezza complessiva della piattaforma stradale risulta di 25 m (essendo previsto uno spartitraffico centrale di minimo 2,60 m).

La successione degli elementi planimetrici e l'andamento altimetrico soddisfano i criteri richiesti dalla norma. Un sistema di viabilità secondarie consente di ricucire le 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.

Lo sviluppo complessivo del tracciato dell'Alternativa 2 risulta così suddiviso:

ALTERNATIVA 2 (asse principale)		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
GALLERIE NATURALI	14.810	64,8 %
VIADOTTI	3.086	13,5 %
RILEVATO	2.564	11,2 %
TRINCEA	2.392	10,5 %

L'Alternativa 3 (dal minuto 51:04 al minuto 54:35)

prevede una nuova viabilità di sviluppo totale di 22,806 km caratterizzata dalla presenza, lungo l'asse principale, di 5 gallerie naturali, 8 viadotti e 5 svincoli di connessione in corrispondenza delle viabilità principali:

1. A19 Palermo – Catania (di seguito "Connessione Sud A19 Palermo - Catania"), garantendo tutte le manovre;
2. SS 624 attraverso lo Svincolo Basile, garantendo tutte le manovre;
3. SS 186 attraverso lo Svincolo di Monreale, garantendo tutte le manovre;
4. Via Roccazzo/Via Luigi Sarullo attraverso lo Svincolo di Boccadifalco, garantendo tutte le manovre;
5. A29 Palermo – Mazara del Vallo (di seguito "Connessione Nord A29 Palermo – Mazara del Vallo") garantendo la continuità tra A29 e Pedemontana e la connessione con il Viale Regione Siciliana per le relazioni tra Palermo e Mazara del Vallo e viceversa.

Il tracciato stradale risponde alle caratteristiche di "Autostrada extraurbana" di tipo "A", caratterizzato da un intervallo di velocità di progetto 90÷140km/h come prescritto dal Decreto Ministeriale (D.M.) 05/11/2001 che stabilisce le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La strada è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia di 3,75 m ciascuna. Sono presenti corsie di emergenza di 3 m alla destra del senso di marcia e banchine centrali di 0,70m. La larghezza di una carreggiata risulta di 11,20 m mentre la larghezza complessiva della piattaforma stradale risulta di 25 m (essendo previsto uno spartitraffico centrale di minimo 2,60 m).

La successione degli elementi planimetrici e l'andamento altimetrico soddisfano i criteri richiesti dalla norma. Un sistema di viabilità secondarie consente di ricucire le 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. Lo sviluppo complessivo del tracciato dell'Alternativa 3 risulta così suddiviso:

ALTERNATIVA 3 (asse principale)		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
GALLERIE NATURALI	12.400	54,4 %
VIADOTTI	4.881	21,4 %
RILEVATO	3.386	14,8 %
TRINCEA	2.139	9,4 %

Conclusa l'esposizione dei Progettisti, sono intervenuti i rappresentanti degli enti e delle associazioni che hanno preso parte all'incontro.

Fra gli intervenuti, l'Ass.re Orlando ai lavori pubblici del Comune di Palermo (dal minuto 1:04:12 al minuto 1:06:29) e la dott.ssa Martino, Direttrice della direzione viabilità della Città metropolitana di Palermo (dal minuto 1:07:57 al minuto 1:09:42), hanno sottolineato l'importanza dell'intervento oggetto del Dibattito ed espresso il supporto, da parte degli Enti che rappresentano, affermando l'impegno nel valutare le alternative progettuali al fine di fornire un contributo all'opera per raggiungere l'obiettivo di una soluzione tecnica condivisa.

A seguire (dal minuto 1:10:34 al minuto 1:13:57) il dott. Ceraulo, Segretario generale di FILLEA CGIL Palermo, ha dichiarato l'interesse verso il progetto, richiamando le problematiche legate alla viabilità, il "ponte Corleone" e ponendo alcune domande riguardanti costi, tempi di realizzazione, eventuale pedaggio dell'opera, l'impatto sulla manodopera utilizzata sui lavori edili ed informazioni su eventuali ulteriori interventi per superare i tratti soggetti a maggior congestionamento: da un lato le gallerie presso i comuni di Isola delle Femmine e Capaci, dall'altro lo svincolo per Bagheria, nonché in ultimo, il sottopasso di via Perpignano.

L'ing. Celia (dal minuto 1:14:05 al minuto 1:23:09) ha dato risposta a tutte le domande rimandando anche alla documentazione del Dibattito Pubblico disponibile sui canali dedicati per quanto riguarda le informazioni sulle alternative progettuali. In riferimento al ponte Corleone ha comunicato che l'opera è stata commissariata e sono in corso accordi in itinere con le imprese che stanno svolgendo le attività legate alla carpenteria, attività non visibili ma in essere, come anche per il sottopasso di Perpignano di cui è in essere la progettazione da parte di una società di ingegneria. Ha inoltre ricordato che tempi e costi delle singole alternative sono riportati sui documenti disponibili in rete ricordando che, ad oggi, l'unico finanziamento avuto è da parte della Regione per la progettazione. Ha poi ricordato che Anas è una società pubblica, pertanto, nella strada non è previsto pedaggio, cosa che potrebbe avvenire se l'organo politico preposto decidesse di realizzarla in finanza di progetto. In merito alle note criticità della zona di Capaci/ Isola delle Femmine, ha comunicato che anche la Regione ne ha sollecitato la risoluzione e ha fatto presente che nell'area vi è il problema derivante dal vecchio deposito militare che dovrà essere verificato. Ha informato che la Direzione Tecnica di Anas ha già prodotto uno studio di fattibilità sul quale è in programma un tavolo di confronto con la Regione. Sul lato Bagheria, ha informato che il problema è in via di risoluzione, infatti il comune ha realizzato un'ulteriore corsia le cui opere accessorie sono in fase di completamento per poterla aprire al traffico. Per quanto riguarda l'impiego della manodopera, sebbene sia già possibile quantificarla in modo parametrico, ha ritenuto opportuno rinviare tale valutazione ad una successiva fase, ad alternativa definita e livello di progettazione più avanzato.

L'Arch. Calogero Beringheli (dal minuto 1:23:28 al minuto 1:28:10) Dirigente Generale del Dipartimento dell'urbanistica della Regione Sicilia ha chiesto se nella definizione dei tracciati si sia tenuto conto dei vincoli e delle particolarità esistenti sul territorio. Ha chiesto di estendere la progettazione oltre Capaci, zona di congestione del traffico, come anche dal lato Catania all'altezza di Villabate, a causa del traffico proveniente da Agrigento, suggerendo come punti di inizio e fine del tracciato Villabate da un lato e

Capaci dall'altro. Ha infine chiesto una quantificazione del numero di edifici da demolire per la costruzione dell'opera, nonché cosa la costruzione comporti rispetto alle previsioni urbanistiche.

L'ing. Celia (dal minuto 1:28:28 al minuto 1:32:21), oltre a ribadire quanto già esposto poco prima, ha comunicato che il Comune di Villabate non è incluso nel Progetto in quanto lo svincolo in questione è già interessato da un altro intervento che riguarda la SS121 all'interno dell'accordo quadro con la Regione Siciliana. In merito ai vincoli archeologici ha comunicato che la Direzione Tecnica di Anas ha già avuto alcuni incontri preliminari con la Soprintendenza.

Per le altre richieste (dal minuto 1:32:30 al minuto 1:35:04) ha risposto il progettista ing. Durastanti, affermando la non interferenza con siti SIC, ZPS e Rete Natura 2000 poiché gran parte del tracciato è previsto in galleria; unico impatto ritenuto notevole è quello dello svincolo di Boccadifalco che è presente in una sola alternativa; inoltre l'ingegnere ha esplicitato il numero di edifici intercettati di cui si presuppone la demolizione: per l'alternativa 1, 122 edifici (di cui 72 residenziali e 24 commerciali), per l'alternativa 2, 135 e per l'alternativa 3, 240 edifici (di cui 164 residenziali).

La Responsabile del Dibattito Pubblico Arch. Faillace (dal minuto 1:35:36 al minuto 1:38:40), ha ricordato che sul sito *dibattitopubblico.stradeanas.it* oltre a tutta la documentazione progettuale è presente il programma del dibattito pubblico con l'indicazione delle date di incontro durante le quali verranno approfonditi i temi oggetto delle domande poste.

La rappresentante di Italia Nostra Palermo Sig.ra Adriana Chirco (dal minuto 1:38:41 al minuto 1:39:50) ha chiesto di rivedere meglio gli svincoli di Boccadifalco e di Monreale in particolare chiedendo come fossero posizionati rispetto alla valle dell'Oreto.

L'ing. Durastanti (dal minuto 1:40:25 al minuto 1:46:42), ha ribadito che gli svincoli di Boccadifalco e di Monreale non sono presenti in tutte le alternative, specificando che: entrambi sono assenti nell'alternativa 1, Boccadifalco è presente nell'alternativa 2 e 3 con configurazioni diverse, Monreale è presente solo nell'alternativa 3. Ha proceduto quindi a descrivere gli svincoli, identificando la loro localizzazione e mostrando anche dei render. Ha esortato quindi a partecipare al dibattito affinché le conclusioni possano essere il frutto di una visione allargata.

È poi intervenuto l'ing. Celia (dal minuto 1:46:42 al minuto 1:48:30) ribadendo che lo svincolo di Monreale è una proposta prevista in una sola delle alternative, e il Dibattito Pubblico è finalizzato proprio a raccogliere osservazioni. Ha ricordato infine che il territorio interessato dal progetto presenta oltre ai vincoli naturalistici anche un'alta densità di edificato.

Il Sig. Francesco Liotti di Legambiente ha osservato poi che la valle dell'Oreto è area SIC e pertanto bisogna verificare se i tracciati interferiscano con esso.

Pietro Ciullo del WWF (dal minuto 1:49:09 al minuto 1:50:31), ha osservato che in funzione dell'alternativa scelta l'intervento potrà assumere funzione di diffusore del traffico oltre che di attraversamento, riservandosi di studiare meglio il progetto per successive osservazioni.

Successivamente (dal minuto 1:50:52 al minuto 1:52:59) ha preso la parola l'arch. Iano Monaco, Presidente dell'Ordine degli architetti di Palermo che ha domandato in che modo la futura Tangenziale si andrà a collegare al Porto di Palermo, esortando a prevedere una bretella di collegamento che possa evitare il traffico dei mezzi pesanti gravitanti sul Porto.

L'ing. Celia (dal minuto 1:53:00 al minuto 1:54:57) ha risposto che per gli aspetti legati al trasporto intermodale, e con specifico riferimento al porto, è stata invitata al dibattito l'Autorità Portuale come la Società di gestione dell'aeroporto. Ha osservato che già il collegamento di progetto devierà tutto il traffico pesante di attraversamento, mentre per quello diretto al porto ha informato che tale aspetto è oggetto

di proposte progettuali di competenza di altri soggetti che stanno lavorando alla risoluzione di tale problematica.

Non essendoci ulteriori interventi l'arch. Faillace ha ringraziato tutti gli intervenuti, ha ricordato le modalità di partecipazione e alle ore 18:20 è data conclusione all'incontro.