



**ITINERARIO GELA-CASTELVETRANO  
TANGENZIALE DI AGRIGENTO**

**RELAZIONE DIBATTITO PUBBLICO  
CORSO DOSSIER CONCLUSIVO DEL  
PROPONENTE DELL'OPERA**

---

**SS115 "SUD OCCIDENTALE SICULA"  
TANGENZIALE DI AGRIGENTO**

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA.....</b>	<b>4</b>
2.1	ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO .....	4
<b>3</b>	<b>LE RAGIONI DELL'OPERA .....</b>	<b>5</b>
3.1	LE ALTERNATIVE STUDIATE .....	7
3.1.1	<i>Alternativa 1</i> .....	8
3.1.2	<i>Alternativa 2B</i> .....	9
3.1.3	<i>Alternativa 2</i> .....	10
<b>4</b>	<b>LE RISPOSTE DEL PROPONENTE DELL'OPERA AGLI ESITI DEL DIBATTITO PUBBLICO.....</b>	<b>11</b>
4.1	COLLEGAMENTO CON PORTO EMPEDOCLE .....	12
4.2	RICUCITURA CON LA VIABILITÀ DEL TERRITORIO .....	16
4.3	MANUTENZIONE E GESTIONE DELLA SS115.....	22
4.4	MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ A MONTALLEGRO .....	23
4.5	INTERCONNESSIONE TRA DUE ALTERNATIVE A SICULIANA .....	25
4.6	PROPOSTA DI ATTUAZIONE DI UN PROGETTO PER IL POTENZIAMENTO DELLO SVINCOLO TRA LA SS115 E LA SP 28 .....	28
4.7	VERIFICA DELL'INTERFERENZA COL PROGETTO DI UN IMPIANTO AGROVOLTAICO .....	29
4.8	VERIFICA DELLE INTERFERENZE CON LE PRODUZIONI AGRICOLE .....	31
4.9	INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO TRAMITE SPECIFICI MATERIALI E FINITURE.....	32
4.10	PREVISIONE DI MISURE COMPENSATIVE .....	34
4.11	PROTEZIONE E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO .....	35
4.13	RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN FASE DI CANTIERE .....	41
4.14	COINVOLGIMENTO DELLE AMMINISTRAZIONI, LEGALITÀ E RIDUZIONE DEI TEMPI DI ATTUAZIONE .....	46
<b>5</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>48</b>

## 1 PREMESSA

Ispirato al modello francese del *débat public* (e già previsto in Italia, in alcune leggi regionali), il dibattito pubblico è il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico che ha lo scopo di accrescere il coinvolgimento delle comunità locali nei processi di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e che si svolge nelle fasi iniziali di elaborazione progettuale dell'opera.

Il dibattito pubblico è stato introdotto nel nostro ordinamento dall'art. 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici) che prevede l'obbligo per le amministrazioni di ricorrere ad una procedura di dibattito pubblico per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, distinte per tipologia e soglie dimensionali.

In attuazione della citata disposizione, il D.P.C.M. 10 maggio 2018, n. 76 ha:

- individuato le opere soggette alla procedura di dibattito pubblico e ha definito le modalità di svolgimento e i tempi di conclusione della stessa;
- istituito la Commissione nazionale per il dibattito pubblico definendone composizione e funzioni;
- disciplinato le modalità di indizione, svolgimento e conclusione del dibattito pubblico nonché il ruolo e i compiti del coordinatore e le funzioni e i compiti dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore.

In coerenza con la normativa menzionata e con le linee guida emanate dalla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, il dibattito pubblico sull'opera "**Itinerario Gela – Agrigento – Castelvetro. Ammodernamento Gela Castelvetro C1 in sede con varianti e cat. B tangenziale di AG in variante. Lotto Funzionale tangenziale di Agrigento**" (nel seguito anche solo Tangenziale di Agrigento) è stato diretto a:

- realizzare un confronto aperto e trasparente con il territorio sull'opera pubblica, attraverso un sistema integrato di procedure di coinvolgimento delle comunità interessate;
- contribuire a migliorare la qualità della progettazione dell'opera pubblica;
- contribuire a semplificare l'esecuzione dell'opera attraverso scelte ponderate.

Al fine di raggiungere tali obiettivi, il dibattito pubblico è stato attuato con un approccio *bottom-up* basato su due sistemi di azioni per agire sul territorio in maniera sinergica:

a) Sistema degli incontri di dibattito pubblico;

b) Sistema di comunicazione e concertazione continua.

**Il sistema degli incontri di dibattito pubblico** ha disegnato un percorso di eventi programmati e diretti sia a garantire un'ampia e diffusa informazione ai cittadini ed al sistema degli attori territoriali, sia ad assicurare contributi qualificati al dibattito attraverso il coinvolgimento degli attori territoriali.

Nell'organizzazione degli eventi, è stata privilegiata una strategia che puntasse sulla qualità e sull'azione partecipativa degli interessati, favorendo la realizzazione di incontri facilitati, mirati, in modo da non disperdere attenzione, risorse ed energie dei partecipanti.

Dopo una serie di incontri preliminari con gli enti e le istituzioni territoriali, si è proceduto con l'organizzazione di un evento lancio – conferenza stampa con l'obiettivo di presentare alla collettività il Dossier di Progetto e tutte le sue caratteristiche tecniche. Contestualmente gli stakeholders (istituzioni, associazioni, enti e giornalisti) sono stati informati sull'avvio del percorso di dibattito pubblico, gli strumenti di comunicazione e accesso al dibattito e il programma degli eventi previsti.

Gli eventi propri del dibattito pubblico sono stati organizzati seguendo differenti tipologie di approccio metodologico:

- **territoriale:** con interventi diretti e capillari sui territori di riferimento. Gli incontri si sono svolti in quattro sedi istituzionali e hanno coinvolto in totale i sette Comuni, situati all'interno dell'area interessata dall'intervento. La suddivisione in quattro diverse aree è stata operata tenendo conto del bacino di utenza di cittadini e stakeholders coinvolti: pertanto ad Agrigento si è svolto il primo incontro riguardante l'intera area comunale; a Favara si è svolto l'evento territoriale relativo ai due comuni di Favara e Joppolo Giancaxio; a Porto Empedocle si è svolta l'iniziativa dedicata al coinvolgimento delle aree comunali di Porto Empedocle e Realmonte; infine, a Siculiana si è svolto l'incontro territoriale comprendente i comuni di Siculiana e Montallegro;
- **tematico:** altri incontri hanno avuto una natura diversa, incentrata su un approccio tematico al dibattito pubblico. Nello specifico, l'Open Space Technology organizzato a Favara, ha avuto il compito di analizzare l'intervento sul territorio dal punto di vista di alcuni specifici temi (tutela del patrimonio paesaggistico e culturale; viabilità e trasporti; territorio e ambiente; attività produttive e welfare). L'iniziativa, dunque, ha coinvolto gli stakeholders e i cittadini dell'intera area interessata dall'intervento. I partecipanti, in base alle proprie conoscenze, esigenze di partecipazione, competenze e professionalità hanno scelto su quali specifici argomenti intervenire.

Un ulteriore incontro tematico ha riguardato l'approfondimento dal punto di vista della Pubblica Amministrazione e degli enti che potrebbero essere chiamati al rilascio di pareri e nulla osta. È stato, infatti, ritenuto cruciale un confronto più tecnico fra gli attori locali, il Coordinatore e il suo staff, Anas S.p.A. e i progettisti in merito alle caratteristiche tecniche e procedurali del progetto.

L'evento finale ha avuto, infine, il compito di restituire alla collettività gli esiti del lavoro fatto e dunque una sintesi conclusiva e il più possibile esaustiva e completa sul percorso di dibattito pubblico, sia dal punto di vista dei temi e dei contributi emersi che dal punto di vista delle fasi di andamento del dibattito stesso.

Tutti gli eventi del dibattito pubblico sono stati accompagnati dalla redazione e diffusione di comunicati e note stampa, con l'obiettivo di informare i media con regolarità sulla programmazione degli incontri e sui contenuti relativi al percorso e ai diversi momenti di confronto.

Gli eventi sopracitati sono stati svolti nelle seguenti sedi e date:

- Conferenza stampa ed evento di lancio, Hotel Dioscuri, Agrigento, 24 maggio 2022;
- Incontro territoriale, Teatro Luigi Pirandello, Agrigento, 13 giugno 2022;
- Incontro territoriale, Castello Chiaramontano, Favara, 13 giugno 2022;
- Incontro territoriale, Torre Carlo V, Porto Empedocle, 14 giugno 2022;
- Incontro territoriale, Aula Consiliare del Comune di Siculiana, 14 giugno 2022;
- Incontro Open Space Technology, Farm Cultural Park, Favara, 8 luglio 2022;
- Approfondimento per la Pubblica Amministrazione e per gli Enti, incontro telematico, 20 luglio 2022;
- Evento finale con esiti del dibattito pubblico, ex Collegio dei Filippini, 2 agosto 2022.

Il dibattito si è chiuso con la presentazione da parte del coordinatore della **Relazione Conclusiva** inviata alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (CNDP) e al proponente dell'opera.

Lo scrivente proponente, partendo dai contenuti della succitata Relazione Conclusiva, ha redatto il presente **Dossier Conclusivo** allo scopo di:

- illustrare sinteticamente l'opera, le sue ragioni e le configurazioni progettuali oggetto del confronto con la comunità;
- dare risposta puntuale alle tematiche emerse dal confronto con i cittadini e con i rappresentanti delle istituzioni (stakeholders);
- definire l'alternativa progettuale che verrà approfondita nella successiva fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica.

La relazione del coordinatore, come previsto dal DPCM 76/2018, è riportata in allegato e costituisce parte integrante del Dossier Conclusivo. Entrambi i documenti saranno inviati con il PFTE al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere obbligatorio ai sensi dell'art. 215, comma 3, del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50. Successivamente gli stessi atti andranno a corredo dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 D.Lgs.152/2006 alle autorità competenti (Ministero della transizione ecologica – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo e Ministero della cultura – Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio).

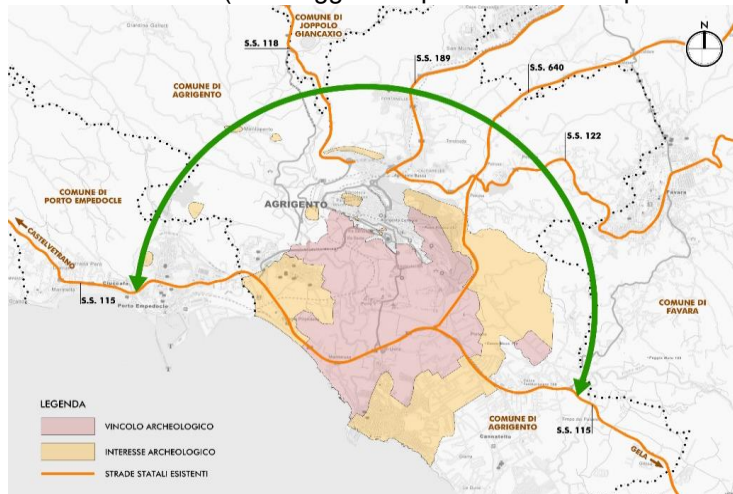
Il processo di interlocuzione con il territorio proseguirà, quindi, nelle specifiche occasioni individuate dalle norme, come ad esempio la procedura di VIA e la Conferenza di Servizi al compimento dei diversi step progettuali.

Non si escludono, infine, nuove occasioni di confronto con la cittadinanza, raccogliendo costantemente osservazioni e proposte utili a migliorare la definizione progettuale.

## 2 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

L'intervento su cui è stato condotto il Dibattito ha come oggetto lo studio delle possibili alternative progettuali per la realizzazione di una variante alla Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" nel tratto che interessa i comuni di Agrigento, Porto Empedocle, Realmonte, Siculiana e Montallegro, tutti in provincia di Agrigento. L'intervento persegue lo scopo di migliorare ed implementare l'attuale assetto viario costiero dell'area Agrigentina, razionalizzando i flussi veicolari diretti e/o passanti nell'area della città di Agrigento.

L'itinerario di cui sopra è stato oggetto nel corso degli anni di diverse analisi tecniche che hanno portato ad uno studio di fattibilità, promosso da ANAS nel 2007, e caratterizzato, per il lotto in oggetto, da una viabilità in variante rispetto all'esistente SS115, di categoria B ai sensi del D.M. 05.11.2001 (a carreggiate separate e 2 corsie per senso di marcia) relativa alle strade extraurbane principali, per uno sviluppo complessivo pari a circa 36 km. Il corridoio interessato si innesta al km 159+700 circa della SS115 "Sud Occidentale Sicula", a sud-est dell'abitato di Montallegro e nell'area a nord della città di Agrigento per incontrare nuovamente il tracciato esistente della SS115 al km 195+600 in prossimità del Villaggio Mosè. Il rinnovato quadro essenziale (espresso anche nell'Accordo di Programma Quadro Rinforzato), per la definizione del ruolo dell'infrastruttura, prevede la



realizzazione in variante della Tangenziale di Agrigento rispetto al più ampio itinerario, nell'ottica di approntare ed individuare il migliore tracciato tra differenti alternative di tracciato con caratteristiche prestazionali più aderenti alle funzionalità a cui l'opera deve rispondere, conservando per quanto possibile i collegamenti di inizio e fine tratta già previsti dalle pregresse attività progettuali. In particolare, la filosofia di intervento consiste in una variante di "corridoio", nei limiti consentiti dall'orografia e dai vincoli antropici presenti. L'infrastruttura, infatti, attraversa una zona orograficamente complessa e fortemente antropizzata, che necessita, pertanto, di numerose opere d'arte (viadotti e gallerie) che consentiranno di mantenere alti standard funzionali. La concezione dell'andamento planimetrico ed altimetrico del nuovo tracciato, inoltre, è stata improntata sull'esigenza di ridurre ai minimi termini i potenziali impatti sull'ambiente naturale, generati dalla realizzazione della nuova opera viabilistica. Tali esigenze devono inoltre essere necessariamente coniugate e complementari con l'ambiente antropizzato esistente.

### 2.1 ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO

All'opera si applicano le procedure di approvazione dei progetti di cui all'art. 27 del DLgs 50/2016, Codice dei contratti pubblici. La prima fase della procedura è consistita nell'elaborazione di un Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP) assegnato al gruppo di progettisti PRO ITER, DELTA INGEGNERIA e POLICREO con capogruppo PRO ITER che ha individuato diverse soluzioni di tracciato da condividere con la cittadinanza tramite dibattito pubblico. Una volta concluso il dibattito pubblico, il proponente decide con il Dossier Conclusivo se e come tenere conto di quanto emerso durante il confronto, eventualmente integrando il successivo Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) della soluzione prescelta a seguito del procedimento esperito. Il PFTE, unitamente ai risultati del dibattito pubblico, sarà quindi sottoposto alle procedure autorizzative che coinvolgono gli enti competenti di livello nazionale e locale.



### 3 LE RAGIONI DELL'OPERA

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 sudoccidentale dell'isola, l'itinerario "veloce" individuato dalla **Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" fra i comuni di Gela, Agrigento e Castelvetro**.

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 Castelvetro a Gela. Il suo tracciato si configura non soltanto come collegamento diretto tra i principali centri urbani della costa, ma svolge anche il ruolo di itinerario preferenziale per i traffici di lunga percorrenza che si muovono da un capo all'altro dell'isola. Inoltre, snodandosi lungo la costa meridionale, la SS 115 rappresenta il collettore funzionale 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**.

Nonostante la SS115 rivesta un ruolo di importanza strategica riconosciuto anche a livello europeo, essa presenta caratteristiche funzionali e prestazionali assai disomogenee con numerose situazioni di decadimento della qualità della circolazione, specialmente in corrispondenza dei maggiori centri urbani attraversati. **Una delle principali criticità dell'itinerario si riscontra in corrispondenza della città di Agrigento**, baricentrica allo sviluppo della SS 115 e, ancora oggi, caratterizzata da un debole sistema infrastrutturale che la mette in relazione con i principali capoluoghi dell'isola. Il sistema delle infrastrutture stradali è infatti costituito da 3 grandi strade principali (SS189, SS640 e SS115) e da 2 strade secondarie (SS118 e SS122) che convergono tutte nel centro abitato di Agrigento, creando un vero e proprio effetto "imbuto".

In prossimità dell'area urbanizzata, tali strade perdono tutte il loro carattere di viabilità extraurbana per acquisire un assetto al servizio delle diverse funzioni insediative che nel tempo si sono sviluppate e rafforzate nell'intorno degli stessi itinerari stradali.

Tale assetto stradale comporta, specialmente per la Statale 115, una disomogenea e disordinata concentrazione di traffici provenienti dalle diverse direzioni che genera una condizione di forte congestione con inevitabili ripercussioni sulla qualità della circolazione. Infatti, ai traffici propri dell'itinerario extraurbano che in genere provengono dalle diverse zone della Sicilia, si aggiungono quelli generati dalle aree maggiormente urbanizzate del capoluogo ed in particolare dall'area archeologica, dalla fascia balneare e dal Porto di Porto Empedocle, importante scalo marittimo ed unico collegamento con le isole Pelagie.

Nel semestre primavera-autunno, le problematiche di tale viabilità sono ulteriormente aggravate dal transito dei mezzi pesanti del traffico commerciale provenienti da Marsala e Ribera che, per raggiungere la Sicilia orientale e lo Stretto, preferiscono evitare la fascia costiera tirrenica congestionata - dall'aeroporto Punta Raisi al nodo autostradale est di Palermo - e prediligono la tratta sud-orientale SS115 - SS640 - A19 - A18 attraversando quindi l'ambito di Agrigento.

La forte vocazione urbana e turistica dell'area Agrigentina ha di fatto trasformato l'importante arteria esistente della SS 115 in una tratta di estesa periferia urbana che si sviluppa dal Comune di Siculiana fino alla Frazione di Villaggio

Mosè, dove, addirittura, è inibito il transito ai mezzi pesanti. In tale tratto, sono infatti frequenti i casi di intersezioni, semafori e accessi diretti oltreché movimenti e attraversamenti (pedoni, ciclisti, sosta, ecc) non propri di un itinerario extraurbano.

Anche la geometria della piattaforma stradale ed i suoi presidi di sicurezza 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 SS 115 Gela – Agrigento – Castelvetro** rappresenta da anni un obiettivo primario per il completamento della rete stradale e autostradale Siciliana anche in relazione allo sviluppo socio-economico e turistico che la Regione sta registrando.

La proposta di variante alla Statale 115 nella tratta Agrigentina mira, dunque, a migliorare ed implementare l'attuale assetto viario costiero, razionalizzando i flussi veicolari diretti e/o passanti nell'area della città di Agrigento. L'ammodernamento dell'asse viario rappresenta altresì **un'importante occasione per la riorganizzazione dei collegamenti locali** dovendo anche configurarsi come sistema di riconnessione alla viabilità di accesso alla città, alla sua fascia costiera ed ai poli di servizi provinciali, distribuiti lungo il corridoio viario.

Pertanto il nuovo asse viario a scorrimento veloce è pensato per assolvere alla duplice funzione di **viabilità primaria** nell'ambito della rete regionale sopra descritta, contribuendo alla chiusura dell'anello autostradale costiero e di **viabilità distributiva** a supporto della rete stradale locale, migliorando l'accessibilità ai diversi centri urbani e alle aree turistiche della zona, nonché ai servizi di altra natura quali istituti d'istruzione e presidi sanitari, riducendo i tempi di percorrenza.

La necessità dell'ammodernamento della strada e del suo nodo di interconnessione con le strade dirette all'entroterra in corrispondenza dell'area agrigentina, si riscontra anche negli atti di indirizzo programmatico di livello nazionale, regionale e provinciale.

L'intervento si prefigge, dunque, il raggiungimento dei seguenti obiettivi, aventi valenza non solo nel campo infrastrutturale, ma anche nel contesto ambientale e socio-produttivo dell'ambito territoriale di riferimento:

- la riorganizzazione del traffico di attraversamento esterno del "nodo" di Agrigento e la risoluzione di una delle principali criticità dell'itinerario SS 115 Gela – Agrigento – Castelvetro;
- l'ottimizzazione della connessione tra le principali viabilità che confluiscono nell'intorno di Agrigento: SS115-SS640-SS189-SS118-SS122) tramite opportuni nodi di interconnessione che ne definiscono una nuova e riorganizzata maglia viaria;
- il miglioramento dell'accessibilità alla fascia costiera e alle eccellenze archeologiche ed ambientali;
- il miglioramento dei collegamenti tra i centri urbani ed i poli sanitari ed amministrativi provinciali (ospedale, tribunale, mercato), con evidenti ricadute positive sul sistema della salute pubblica e della qualità dei servizi;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico e del rumore, in ragione del fatto che la nuova infrastruttura in progetto contribuirà a decongestionare le aree urbane costiere, deviando il traffico su percorsi più interni lungo i quali la densità abitativa è molto bassa;

In sintesi, l'asse stradale in variante è pensato come "elemento strategico" in un'ottica di integrazione con l'area del capoluogo Agrigentino e con la Regione tutta e di miglioramento delle condizioni di traffico e ambientali del sistema territoriale interessato.



### 3.1 LE ALTERNATIVE STUDIATE

In risposta alle esigenze appena delineate, sono state individuate e valutate tre soluzioni alternative fondate tutte sulla medesima concezione progettuale, che prevede la realizzazione di un nuovo collegamento stradale, in variante all'attuale statale 115 e tangenziale all'abitato di Agrigento. Questo permette di mantenere all'esterno delle aree maggiormente edificate i principali traffici di attraversamento e scambio che impegnano il capoluogo.

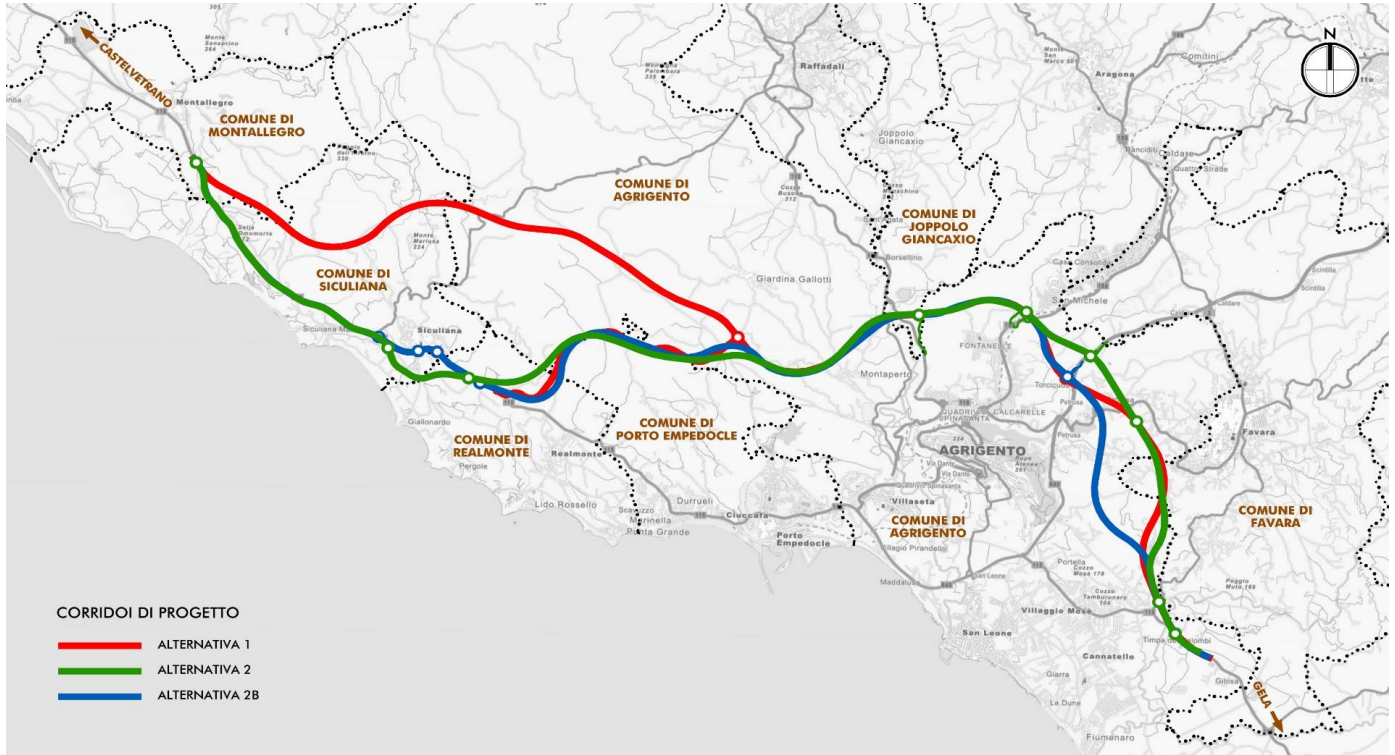


FIGURA 3-1 PLANIMETRIA DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

La categoria stradale individuata per il nuovo itinerario tangenziale è quella relativa alle strade extraurbane principali (categoria Tipo B) alla quale le “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” assegna un intervallo di velocità di progetto fra 70 e 120 km/h, coerentemente con i limiti di velocità di esercizio fissati oggi pari a 110 km/h.



FIGURA 3-2 SEZIONE TIPO STRADA DI CATEGORIA “B”

Per i tratti di raccordo e adeguamento della SS115 è stata confermata l'attuale classificazione funzionale che prevede la categoria relativa alle strade extraurbane secondarie (Categoria Tipo C) con un intervallo di Velocità di progetto fra 60 e 100 km/h, coerentemente con i limiti di velocità di esercizio pari a 90 km/h.

### 3.1.1 Alternativa 1

È l'alternativa più impegnativa in termini di sviluppo del tratto in variante e di difficoltà realizzativa a causa dei numerosi ponti, viadotti e gallerie, ma è anche quella che assicura il maggiore risparmio di tempo nell'attraversamento dell'area agrigentina.

Prevede la realizzazione di un nuovo tracciato di circa 36,4 km, tutto in variante all'attuale SS115 e con una sezione a doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia (Tipo B) e di una nuova bretella di circa 8 km che collega la nuova tangenziale con la via storica (SS115) fra gli abitati di Siculiana e Realmonte. La bretella è prevista a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia (Tipo C).

Gli svincoli con la rete stradale esistente sono 6 e tutti a piani sfalsati:

- svincolo di Montallegro da adeguare (SP28 Montallegro – Raffadali);
- svincolo con nuova bretella di collegamento alla SS115 a Realmonte (Svincolo Agrigento Ovest);
- svincolo con SS118 in comune di Joppolo Giancaxio;
- svincolo con la SS189 della Valle dei Platani (Svincolo Agrigento Nord, nei pressi di Contrada San Michele);
- svincolo con la SS640 Agrigento – Caltanissetta (a nord dello svincolo Petrusa);
- svincolo con SS115 ad Est di Agrigento (Svincolo Agrigento Est, nei pressi del villeggio Mosè).



FIGURA 3-3 PLANIMETRIA DELL'ALTERNATIVA 1



### 3.1.2 Alternativa 2B

È la soluzione più economica grazie al recupero del tratto di statale 115 ad ovest di Realmonte e al minor sviluppo dei tratti in galleria.

Prevede quindi la riqualificazione del tratto di statale 115 esistente fra Montallegro e Siculiana con caratteristiche proprie di una strada Tipo C a singola carreggiata a una corsia per senso di marcia e la realizzazione del tratto in variante alla statale 115 di sviluppo ridotto rispetto all'alternativa 1 e pari a 27,2 km, ma con medesima sezione composta da due carreggiate a due corsie per senso di marcia (Tipo B).

I punti di collegamento con la rete stradale esistente sono 8 e tutti a livelli sfalsati:

- svincolo di Montallegro da mantenere (Svincolo esistente con SP28 Montallegro);
- svincolo di Siculiana Ovest (Svincolo esistente da mantenere);
- svincolo di Siculiana Centro ed Est (Svincolo esistente da riorganizzare);
- svincolo con SS115 ad ovest di Agrigento (Svincolo Agrigento Ovest, in comune di Realmonte);
- svincolo con SS118 in comune di Joppolo Giancaxio;
- svincolo con la SS189 (Svincolo Agrigento Nord, nei pressi di Contrada San Michele);
- svincolo con la SS640 Agrigento – Caltanissetta (a nord dello svincolo Petrusa);
- svincolo con SS115 ad Est di Agrigento (Svincolo Agrigento Est, nei pressi del villeggio Mosè).



FIGURA 3-4 PLANIMETRIA DELL'ALTERNATIVA 2B

### 3.1.3 Alternativa 2

È quella più equilibrata e che meglio dà risposta alla domanda di mobilità attuale e futura. Sul lato ovest di Agrigento conserva gli aspetti positivi dell'alternativa 2B mentre sul lato est ripercorre il corridoio meno problematico individuato dall'alternativa 1.

Si compone di un primo tratto che oltre a recuperare l'attuale sedime della SS115 sino alle porte di Siculiana, crea una variante planimetrica dello sviluppo di circa 3,2 km, sempre con caratteristiche di strada tipo C, allo scopo di mantenersi all'esterno dell'area edificata di Siculiana e di un secondo tratto che, analogamente alle altre alternative, realizza la vera e propria Tangenziale di Agrigento con caratteristiche di strada tipo B a due corsie per senso di marcia e sviluppo di 26,8 km.

I punti di collegamento con la rete stradale esistente, sempre a piani sfalsati, sono gli stessi dell'alternativa 2B più uno, lo svincolo con la SS122 a Favara (vedasi anche successiva figura):

- svincolo di Montallegro da mantenere (Svincolo esistente con SP28 Montallegro);
- svincolo di Siculiana Ovest (esistente da mantenere);
- svincolo con SS115 ad ovest di Agrigento (Svincolo Agrigento Ovest, in comune di Realmonte);
- svincolo con SS118 in comune di Joppolo Giancaxio;
- svincolo con la SS189 (Svincolo Agrigento Nord, nei pressi di Contrada San Michele);
- svincolo con la SS640 Agrigento – Caltanissetta (a nord dello svincolo Petrusa);
- svincolo con SS122 (a ovest di Favara);
- svincolo con SS115 ad Est di Agrigento (Svincolo Agrigento Est, nei pressi del villeggio Mosè);



FIGURA 3-5 PLANIMETRIA DELL'ALTERNATIVA 2

## 4 LE RISPOSTE DEL PROPONENTE DELL'OPERA AGLI ESITI DEL DIBATTITO PUBBLICO

In merito ai temi generali emersi durante il procedimento del Dibattito Pubblico, il Coordinatore, all'interno della relazione conclusiva, afferma quanto di seguito riportato.

*“Dagli esiti dal dibattito, la Tangenziale di Agrigento non presenta le caratteristiche di un'opera “conflittuale”, per un territorio che ha discusso approfonditamente - sulle diverse alternative progettuali, sulla necessità di integrare l'opera primaria con interventi complementari, sull'opportunità di porre l'attenzione su taluni aspetti peculiari, - senza che siano emerse opinioni o posizioni significative totalmente contrarie alla realizzazione dell'opera.*

*La discussione ha trattato il tema delle diverse alternative progettuali, presentate da Anas S.p.A, che però non hanno rappresentato elemento centrale del confronto. Il territorio ha espresso una “non marcata” preferenza per l'alternativa individuata come 2 nel dossier di progetto ancorché siano state registrate posizioni, anche di stakeholder di significativa rilevanza territoriale, espresse in favore dell'alternativa 1, di un percorso alternativo che vada a sovrapporre l'itinerario tracciato dall'alternativa 2b a quello dell'alternativa 2 nel territorio di Siculiana ed infine del prolungamento del tracciato di circa 1,5 Km in direzione Sciacca.*

*Per il sistema degli stakeholders il tema centrale può essere individuato in quello legato all'integrazione dell'opera con il territorio in cui sarà realizzata.*

*Sia nel corso dei “tavoli territoriali” che di quelli “tematici” che dai contributi scritti emerge il bisogno espresso dal territorio che venga realizzata una “cucitura” tra la Tangenziale di Agrigento ed il sistema territoriale delle infrastrutture (a partire dal Porto di Porto Empedocle), produttivo, sociale, ambientale, paesaggistico, culturale, identitario ed in generale con tutti gli elementi che connotano ed indentificano il comprensorio interessato dall'opera pubblica.*

*Appare, infine, opportuno sottolineare come i rappresentanti di Anas S.p.A. che, insieme ai componenti del gruppo di progettazione, hanno partecipato a tutti gli incontri, abbiano preso atto delle diverse proposte avanzate dai partecipanti, hanno dato un primo riscontro alle questioni e temi posti specificando, al contempo e laddove necessario rispetto agli argomenti trattati, come l'azione del soggetto attuatore soggiaccia a limiti sia di competenze che di risorse finanziarie disponibili.”*

La volontà di ANAS di realizzare la Tangenziale di Agrigento esce dunque rinforzata dal confronto con i portatori di interesse.

Ciononostante, risultano in ogni caso numerose le osservazioni, le richieste e gli spunti di miglioramento che sono stati posti sul tavolo dai protagonisti del dibattito.

Al fine di dare una risposta il più possibile chiara e soddisfacente, fornendo al contempo un punto di vista ampio ed esaustivo, si è ritenuto opportuno raggruppare tali contributi in Macro – Tematiche e dedicare a ciascuna di esse una trattazione che dia evidenza di come la proposta progettuale intenda dare seguito, o sia già in grado di garantire, quanto riportato.

Per ciascuna Macro – Tematica individuata, oltre all'illustrazione del tema, sono riportate sinteticamente le posizioni espresse dai vari stakeholder durante il dibattito. Per una descrizione puntale e completa di tali posizioni, delle modalità e delle tempistiche di condivisione all'interno dei processi di dibattito, dei soggetti che si sono fatti portatori di tali istanze, nonché degli eventuali contributi scritti forniti, si rimanda alla relazione conclusiva del Coordinatore del Dibattito.

## 4.1 COLLEGAMENTO CON PORTO EMPEDOCLE

Il collegamento tra l'infrastruttura di progetto e l'area di Porto Empedocle è stato probabilmente il tema più sentito e presente nel dibattito, posto con decisione dal Comune di Porto Empedocle e riproposto da diversi altri stakeholder, con cui il territorio ha richiesto la previsione e realizzazione di un'arteria di collegamento diretto tra la Tangenziale ed il porto. Strettamente connessa alla proposta è la risoluzione della segnalata criticità legata al traffico pesante sulla viabilità di Porto Empedocle.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Comune di Porto Empedocle	<i>Realizzazione di un'arteria di collegamento che, schematicamente, segue il percorso, da Nord verso Sud: svincolo da realizzarsi in C.da Fauma in Territorio di Porto Empedocle; strada ex Italcementi; collegamento con il c.d. "Asse Urbano" dell'ex A.S.I.: Diramazione verso ingresso Ovest - Centro abitato e Diramazione verso ZES - Ingresso Porto</i>
Ordine Ingegneri di Agrigento, Tecnico del Comune di Agrigento, C.C.I.I.A. di Agrigento, Ing. Francesco Vitellaro, Sindaca di Realmonte, Tavolo tematico viabilità e trasporti OST	<i>Collegamento diretto tra la Tangenziale di Agrigento ed il Porto di Porto Empedocle (proposta di trasformare la rotabile di servizio di proprietà della Italcementi)</i>
Michele Pisani	<i>Previsione di uno o più svincoli a servizio del porto di Porto Empedocle e di uno o più svincoli di raccordo tra la Tangenziale e il territorio comunale di Porto Empedocle</i>
Sindaco di Porto Empedocle, Comune di Porto Empedocle, FILLEA CGIL	<i>Studio di una soluzione per ridurre il traffico pesante sul centro abitato ed in generale per ridurre i disagi sulla città legati al traffico connesso al porto</i>
Proloco di Porto Empedocle	<i>Intervenire per il completamento della strada ASI (oggi IRSAP) e di tenere conto dello sviluppo croceristico del porto di Porto Empedocle</i>
Tavolo "Attività produttive" OST	<i>Il porto di Porto Empedocle può essere definito come "il porto della Provincia di Agrigento". Esso svolge un ruolo importante a servizio del sistema dei trasporti provinciale e a servizio delle attività produttive. Si ritiene importantissima la realizzazione di un sistema di raccordo viario tra la Tangenziale ed il porto affinché le suddette funzioni vengano realizzate appieno</i>

Lo scopo principale a cui si deve la realizzazione della Tangenziale di Agrigento è indubbiamente quello di migliorare la percorribilità, sul medio-lungo tragitto, dei veicoli in transito lungo la dorsale costiera sudoccidentale della Sicilia. Il raggiungimento di tale obiettivo comporta, nei tratti maggiormente urbanizzati, il decentramento dell'infrastruttura

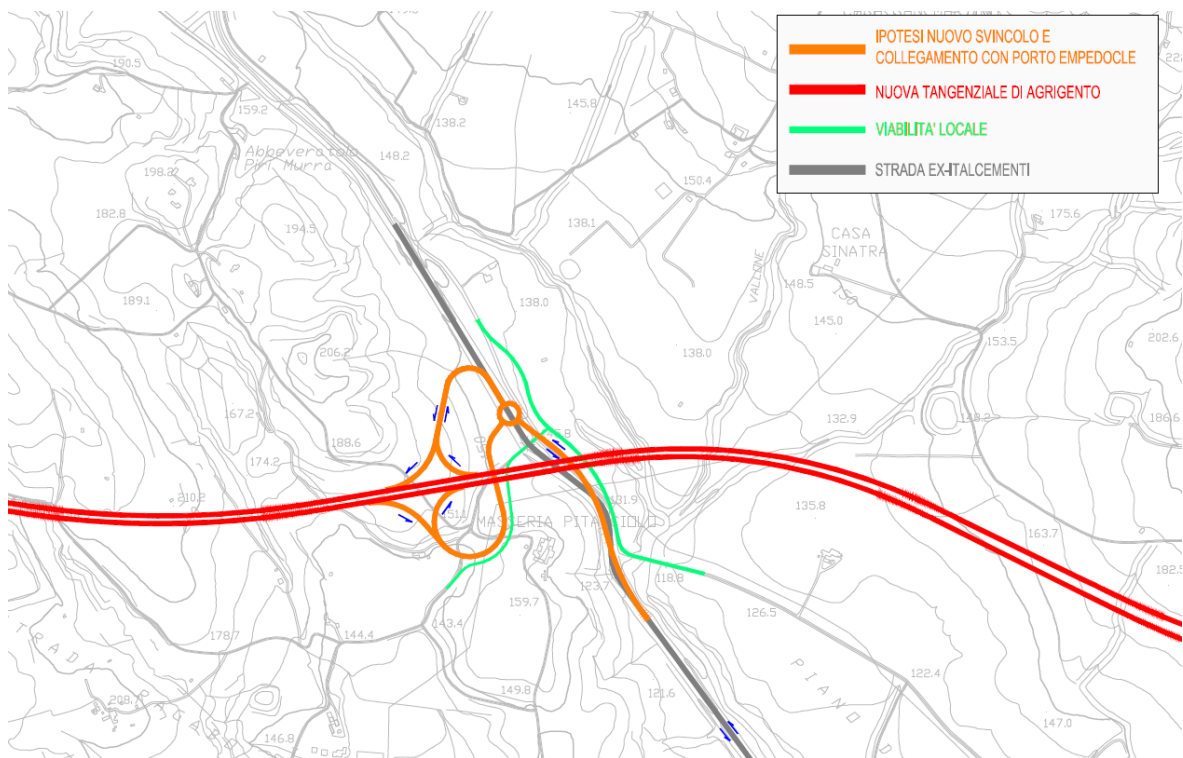


e del traffico di attraversamento. Tale approccio si è tradotto, nell'area in esame, nell'individuazione di corridoi sempre, necessariamente, collocati più internamente rispetto al Capoluogo di Provincia e all'area urbanizzata costiera. Questo fa sì che Porto Empedocle, ed in particolare la sua infrastruttura portuale, risulti il territorio comunale più distante alla nuova viabilità alla quale risulta connesso solo mediante l'attuale Statale.

In risposta a tale elemento di indubbia criticità gli stakeholder che hanno partecipato al Dibattito sono stati pressoché concordi nell'individuare come possibile soluzione la realizzazione, in primis, di uno svincolo aggiuntivo all'altezza di Porto Empedocle e, quindi, di un collegamento diretto con l'area abitata. In tal senso è stato più volte segnalato come l'attuale strada privata (di proprietà di Italcementi) potesse essere sfruttata proprio per la realizzazione del suddetto collegamento.

Come più volte chiarito già in sede di dibattito, fermo restando l'eventuale fattibilità tecnica, rimane al momento aperta la questione legata alle competenze degli interventi proposti e alla concreta individuazione delle misure atte a dare piena risposta alle diverse esigenze, in particolare quelle connesse all'infrastruttura portuale. Non sono riscontrabili, infatti, elementi, all'interno dei documenti di pianificazione, sulla base dei quali definire una soluzione progettuale coerente con il quadro di indirizzo generale. Non sussistono inoltre le necessarie condizioni autorizzative perché si proceda all'acquisizione della proprietà dell'infrastruttura e allo sviluppo dell'iniziativa nel contesto dei successivi approfondimenti. Affinché si possa procedere in tal senso è necessario che il territorio si attivi con il ministero e/o con l'autorità portuale per avviare un tavolo di confronto che porti all'inserimento del collegamento in un contesto di pianificazione strategica. Nel quadro autorizzativo e decisionale appena delineato, ANAS si dice sin da subito disponibile ad operare, per quanto sarà ritenuto di sua competenza, per garantire la realizzazione dell'intervento.

Ancorché non sussistano tutti gli elementi per una corretta definizione di una soluzione progettuale, sono state condotte, già in questa fase, una serie di verifiche schematiche atte a determinare l'eventuale fattibilità da un lato di un intervento per il collegamento all'infrastruttura privata esistente (la strada Italcementi) e dall'altro alla possibilità di adibire tale viabilità a funzione pubblica come collegamento verso la costa ed in particolare verso l'area portuale.



**FIGURA 4-1 POSSIBILE SCHEMA FUNZIONALE SVINCOLO PORTO EMPEDOCLE**





agli standard si deve procedere ad una consistente rettifica del tracciato. Per il tipo di strada, infatti, il raggio minimo che assicura il coordinamento tra curve e rettilifi è pari a 400 m (in luogo di quelli attuali compresi tra 100 e 300 m).

Analogamente l'andamento altimetrico dell'attuale via di trasporto presenta gravi criticità, essendo caratterizzato da pendenze longitudinali eccessive (in alcuni tratti anche superiori al 10% in luogo di una pendenza massima consentita del 7%) e da una successione di raccordi altimetrici che non garantisce adeguate distanze di visibilità. L'immagine seguente raffigura il profilo ricostruito della strada, caratterizzato da raccordi altimetrici di raggio compreso tra i 500 e i 1200 m: al fine di garantire le opportune visibilità sarebbe necessario adottare valori di raggio fino a 10 volte superiori (7000 m per i raccordi convessi, 4000 m per i raccordi concavi). L'introduzione delle opportune correzioni dell'andamento altimetrico richiederebbe tuttavia, con ogni probabilità, l'inserimento di importanti opere d'arte (viadotti/gallerie) e/o opere di sostegno. Inoltre, l'adozione degli accorgimenti planimetrici di cui al paragrafo precedente comporterebbero un'ulteriore difficoltà di adeguamento delle altimetrie (e viceversa).

Gli approfondimenti tecnici escludono dunque la possibilità di utilizzare l'infrastruttura esistente per realizzare, con solo alcuni interventi di adeguamento mirato, la connessione con l'area di Porto Empedocle. Tale infrastruttura presenta infatti criticità risolvibili solo con la realizzazione di un nuovo collegamento che sfrutterebbe il sedime della strada esistente solo in tratti di limitata estensione.

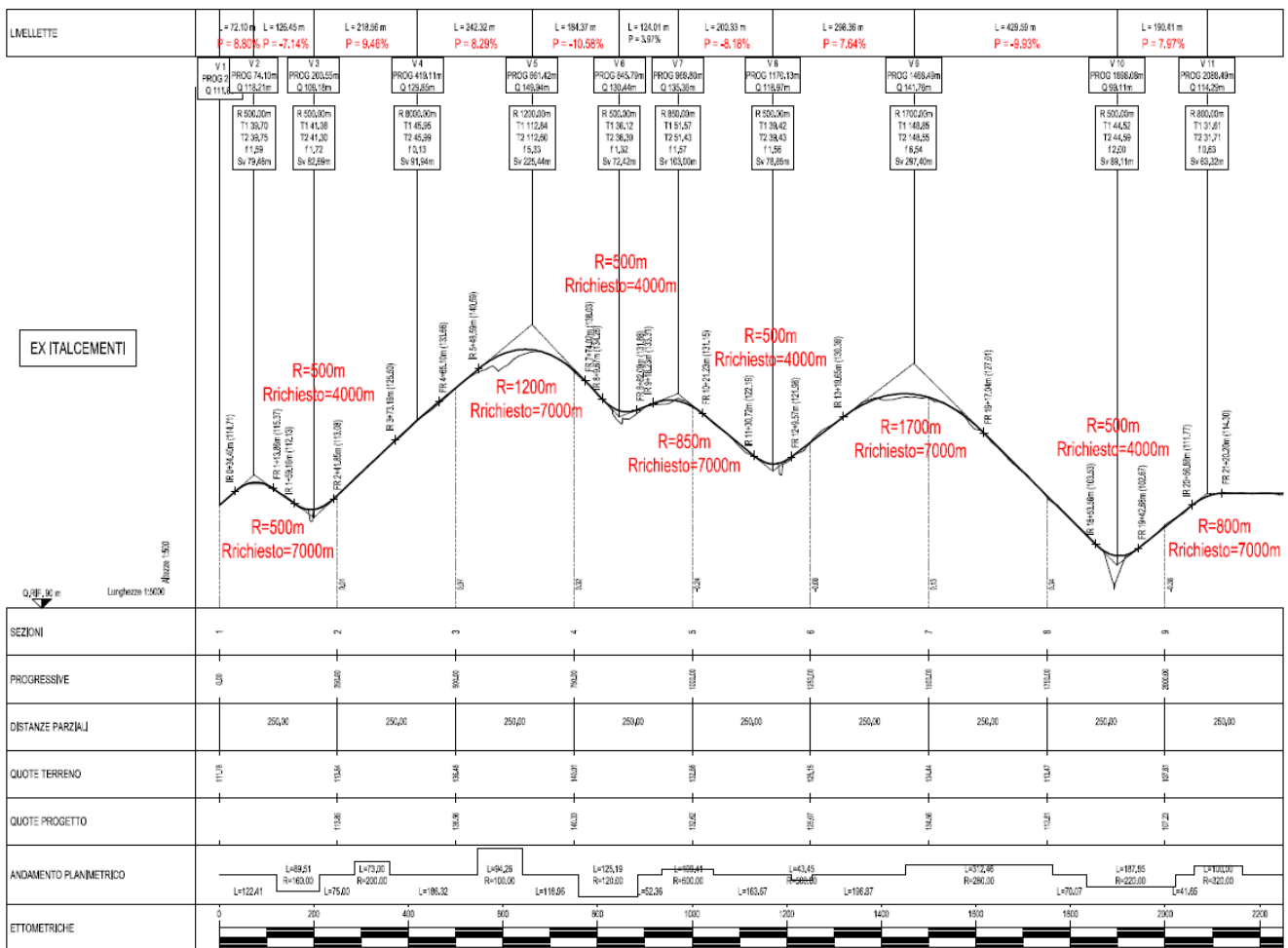


FIGURA 4-3 PROFILO STRADA PRIVATA (ULTIMI 2,2 KM)

Non risulta quindi attuabile la possibilità di riutilizzare l'infrastruttura esistente ex Italcementi che potrà, al più, essere parzialmente dismessa per sfruttarne il corridoio al fine di collocarvi una nuova viabilità di collegamento.

## 4.2 RICUCITURA CON LA VIABILITÀ DEL TERRITORIO

Il tema dell'inserimento della tangenziale nel sistema viabilistico locale è stato espresso trasversalmente da diversi stakeholder e da diversi interventi che si sono focalizzati sul realizzare, anche mediante una collaborazione tra tutte le istituzioni nazionali, regionali e locali interessate, un complessivo sistema di "cucitura" tra la tangenziale e l'attuale sistema viario nonché con il sistema delle aree produttive (industriali, artigianali e commerciali).

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
<i>Confcommercio di Agrigento</i>	<i>Ottimizzare la connessione con la rete stradale dell'intorno di Agrigento. Realizzazione di questo nuovo sistema viario, integrato con il potenziamento dell'esistente. Mettere in connessione la Tangenziale di Agrigento con ogni area industriale, artigianale e commerciale ricadente nei luoghi interessati dalla sua futura realizzazione</i>
<i>Proloco di Favara, Sindaco di Realmonte, Tavolo tematico viabilità e trasporti OST</i>	<i>Necessità di realizzare una rete di collegamento con il sistema viario provinciale e comunale</i>
<i>Parco Archeologico della Valle dei Templi</i>	<i>Attenzione al territorio ed alla viabilità complementare - che deve avere la stessa importanza riservata all'opera principale - e alla qualità della vita e al rafforzamento della Valle dei Templi come attrattore culturale garantendo ai cittadini ed ai visitatori un contesto green</i>
<i>Sindaco di Agrigento</i>	<i>Coordinare la progettualità con la strategia di sviluppo turistico della Costa del Mito</i>
<i>Direttore del Distretto Turistico della Valle dei Templi</i>	<i>Importanza di realizzare, oltre l'opera primaria, il sistema di interrelazione tra la Tangenziale e il sistema viario con particolare riferimento a quello delle aree produttive dell'agrigentino ma anche del territorio trapanese (Marsala)</i>
<i>Tavolo "Attività produttive" OST</i>	<i>Realizzare - mediante una collaborazione tra tutte le istituzioni nazionali, regionali e locali interessate - un complessivo sistema di cucitura tra la tangenziale e l'attuale sistema viario anche nella considerazione che, se è vero che la tangenziale non andrà a sostituire l'attuale sistema influenzando una redistribuzione del traffico, le attività produttive sono insediate lungo l'asse attuale e devono comunque essere ben collegate anche alla nuova infrastruttura</i>

Il nuovo asse viario a scorrimento veloce è pensato per assolvere alla duplice funzione di **viabilità primaria**, contribuendo alla chiusura dell'anello autostradale costiero, e di **viabilità distributiva** a supporto della rete stradale locale, migliorando l'accessibilità ai diversi centri urbani ed ai servizi di varia natura quali istituti d'istruzione e presidi sanitari presenti.

La ricucitura della nuova arteria stradale con la viabilità del territorio è assicurata dagli svincoli previsti in corrispondenza delle intersezioni con le strade principali attraversate. Gli svincoli garantiscono quindi la connessione

del nuovo asse stradale con la rete viaria locale, riorganizzando l'accesso alla città, alla sua fascia costiera ed ai poli di servizio provinciali distribuiti lungo il corridoio viario.

Si analizzano qui di seguito più in dettaglio le ottimizzazioni di ricucitura e di connessione con il reticolo stradale presente, richieste dai diversi stakeholders.

#### **1) Stakeholder: *Confcommercio di Agrigento***

**Proposta:** *Mettere in connessione la Tangenziale di Agrigento con ogni area industriale, artigianale e commerciale ricadente nei luoghi interessati dalla sua futura realizzazione*

**Stakeholder: Direttore del Distretto Turistico della Valle dei Templi**

**Proposta:** *Importanza di realizzare, oltre l'opera primaria, il sistema di interrelazione tra la Tangenziale e il sistema viario con particolare riferimento a quello delle aree produttive.*

**Stakeholder: Tavolo "Attività produttive" OST**

**Proposta:** *Le attività produttive sono insediate lungo l'asse attuale e devono comunque essere ben collegate anche alla nuova infrastruttura*

Tra le realtà produttive e di servizio presenti sul territorio interessato dalla nuova arteria di collegamento viario, di cui va garantita indubbiamente la connessione e ricucitura stradale, si annoverano diverse aree commerciali/artigianali ed aree industriali di vario sviluppo, estensione ed importanza.

Tali aree sono dislocate più o meno uniformemente lungo il territorio attraversato dalla tangenziale.

La connessione della nuova arteria di scorrimento con le diverse aree di sviluppo economico è garantita dagli svincoli con il tessuto minore già a servizio delle realtà produttive insediate (vedasi schema riportato).

In particolare: la principale area industriale del territorio (area ASI di Agrigento-Favara-Aragona), il polo sanitario provinciale (Ospedale San Giovanni Di Dio) ed il Tribunale di Agrigento, sono collegati tramite lo svincolo Agrigento nord che connette la nuova tangenziale alla SS189 (Agrigento/Palermo), mentre le strutture produttive insediate sulla SS 640 a servizio dei comuni di Racalmuto, Canicatti e Castrolibero, sono ricollegate alla stessa tramite l'apposito svincolo.

Per quanto riguarda le aree commerciali ed artigianali che si sviluppano lungo la SS 115, sono anch'esse connesse alla nuova arteria tramite i due svincoli di Agrigento ovest e Agrigento est posti alla saldatura con l'esistente strada statale.

Anche l'area industriale di Porto Empedocle è riconnessa alla nuova arteria tramite l'esistente SS 115 che la interseca, e che, evidentemente, subirà un decremento di volume di traffico. Pur tuttavia, come riferito al precedente punto, il potenziamento della viabilità minore di collegamento al porto, innestata all'eventuale nuovo apposito svincolo, potrebbe collegare direttamente l'importante scalo marittimo e nodo industriale.

È chiaro che la creazione di una nuova ed importante infrastruttura lineare nel territorio generi nuovi assetti da governare e pianificare. Pertanto, le riconessioni alle emergenze territoriali sono già sin d'ora presenti nelle linee di indirizzo progettuale, mentre l'assetto della rete di potenziamento, sarà sicuramente implementata da parte della Governance locale.



FIGURA 4-4 PRINCIPALI AREE INDUSTRIALI

## 2) Stakeholder: Pro loco di Favara, Sindaco di Realmonte, tavolo tematico viabilità e trasporti OST

**Proposta:** *Necessità di realizzare una rete di collegamento con il sistema viario provinciale e comunale*

La proposta è sicuramente centrata e responsabilmente posta. Si fa notare che in rispetto alla vigente normativa sulla classificazione delle strade e della loro funzionalità, prevista sia dal codice della strada e dalle "norme funzionali e geometriche per la costruzione de nuove strade" di cui al D.M. 5/11/2001, gli innesti tra le categorie di strade dovranno avvenire con una severa logica gerarchica tra strade di categorie contigue e, pertanto, ad una strada a doppia carreggiata come il tratto in progetto non può innestarsi una semplice strada comunale o interpodereale e/o comunque secondaria. Allo scopo, gli svincoli sono stati posti su strade di primaria importanza territoriale, costituite dalle strade statali, in modo da riconnettersi alla maglia viaria già esistente.

Nella fattispecie, gli svincoli previsti sono i seguenti:

- Svincolo di Montallegro
- Svincolo di Siculiana Ovest
- Svincolo Agrigento Ovest
- Svincolo con SS 118
- Svincolo Agrigento Nord con SS 189
- Svincolo con SS 640
- Svincolo con SS 122
- Svincolo Agrigento Est

Ciascuno svincolo connette a cascata le seguenti viabilità, tramite la strada statale collegata:

- **Svincolo di Montallegro**

- SS115
  - SP28 di Montallegro
  - SP75

- **Svincolo di Siculiana Ovest**

- SS115
  - SP75 per Siculiana Marina

- **Svincolo Agrigento Ovest**

- SS115 ad ovest di Agrigento presso comune di Realmonte

- **Svincolo con SS118**

- SS118 verso Raffadali e Agrigento
  - SP1 Borsellino verso Cimitero Piano Gatta

- **Svincolo Agrigento Nord**

- SS189 nei pressi di Contrada San Michele
  - SP15C verso San Michele ed Ospedale
  - Strada comunale Viale Sicilia verso Fontanelle

- **Svincolo con la SS640**

- SS640 Agrigento – Caltanissetta (a nord dello svincolo Petrusa)

- **Svincolo con SS122**

- SS122 (a ovest di Favara)
- SS640 (presso svincolo Petrusa)

- **Svincolo Agrigento Est**

- SS115 ad Est di Agrigento nei pressi del villaggio Mosè
  - SP3 verso Favara;
  - Strada comunale Mosella

Lo sviluppo futuro delle infrastrutture connesse con la nuova tangenziale di Agrigento rientra nell'ambito della pianificazione e programmazione del territorio. Eventuali interventi di modifica dell'assetto attuale sulla rete stradale complementare, come previsto dalla normativa in vigore, dovrà coinvolgere l'ente gestore.

### **3) Stakeholder: Parco Archeologico della Valle dei Templi**

*Proposta: Rafforzamento della Valle dei Templi come attrattore culturale garantendo ai cittadini ed ai visitatori un contesto green*



Una delle finalità della realizzazione della tangenziale è quella di migliorare ed implementare l'attuale assetto viario costiero, razionalizzando i flussi veicolari. La nuova arteria consente infatti di deviare a nord il traffico pesante di lunga percorrenza Gela-Castelvetrano, allontanandolo dall'area balneare e principalmente allontanandolo dal Parco Archeologico della Valle dei Templi.

Grazie al nuovo assetto infrastrutturale si creano dunque le condizioni affinché la via di accesso alla Valle dei Templi, costituita dal tratto di SS640 tra la rotatoria Giunone e la fine strada, con innesto sulla SS115 a sud della zona archeologica, possa essere destinata al traffico veicolare leggero permettendo al territorio di ipotizzare interventi di trasformazione della via esistente in asse turistico green, come evidenziato nello schema stradale seguente.

La nuova veste green dell'attuale asse viario che attraversa il Parco Archeologico potrebbe comprendere una pista ciclabile, l'essere destinato esclusivamente a mezzi di trasporto elettrici o ancora l'essere destinato ad esclusivo uso turistico grazie anche alle sue caratteristiche paesaggistiche e panoramiche che ben si prestano a tale riqualificazione.



FIGURA 4-5 PRINCIPALI AREE INDUSTRIALI



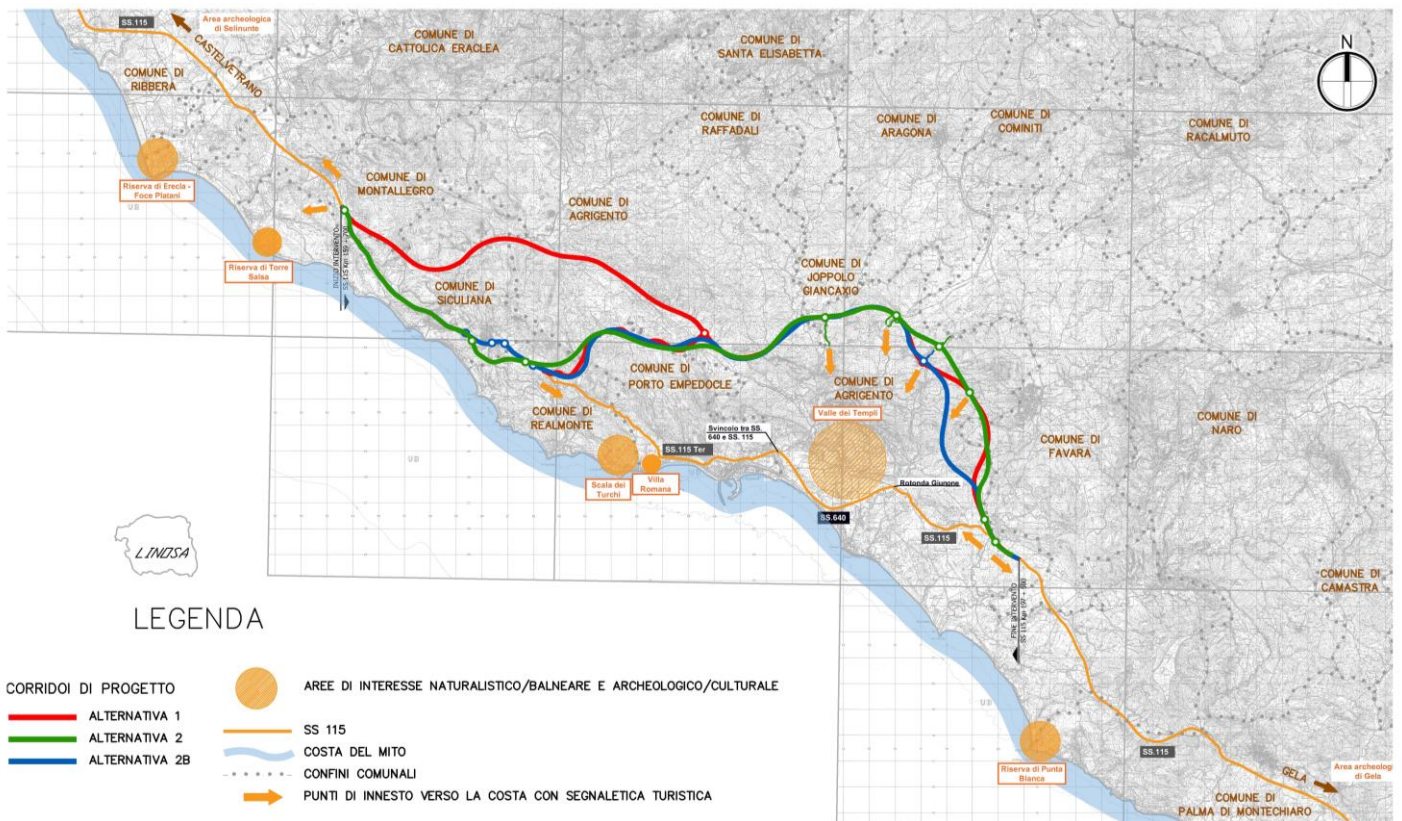
#### 4) Stakeholder: Sindaco di Agrigento

**Proposta:** *Coordinare la progettualità con la strategia di sviluppo turistico della Costa del Mito*

L'itinerario della tangenziale si inserisce in quello più ampio della viabilità generale lungo la fascia costiera Gela-Castelvetrano. Come presentato durante gli incontri del Dibattito Pubblico, la tangenziale si interfaccia con il progetto di sviluppo turistico denominato "Costa del Mito", che comprende la fascia costiera che va da Gela a Selinunte, collegando le quattro importanti città della Magna Grecia presenti lungo tale itinerario: **Gela, Agrigento, Eraclea e Selinunte**.

La zona interessata dalla tangenziale di Agrigento comprende la fascia costiera tra Agrigento ed Eraclea.

Lo sviluppo della progettazione terrà conto di tale aspetto caratterizzante al fine di valutare e discutere, in sinergia con i promotori dell'iniziativa, possibili soluzioni complementari alle strategie di sviluppo turistico. Tali soluzioni potrebbero declinarsi ad esempio nell'adozione di un'apposita segnaletica turistica da porre in corrispondenza degli svincoli di penetrazione stradale diretta verso la costa che indicherà opportunamente il patrimonio archeologico e paesaggistico del territorio attraversato invitando il visitatore alla scoperta della costa. La definizione dei dettagli potrà essere concertata con gli enti territoriali.



**FIGURA 4-6 AREE DI INTERESSE NATURALISTICO**

### 4.3 MANUTENZIONE E GESTIONE DELLA SS115

Durante il corso del dibattito sono emerse preoccupazioni in merito al ruolo dell'attuale SS115 anche nella considerazione che la Tangenziale non sostituirà l'attuale sistema. Si sono riscontrati diversi appelli affinché la gestione della viabilità statale esistente sia mantenuta in carico ad ANAS e che si provveda al più presto ad interventi di manutenzione e riqualifica di tale infrastruttura.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Sindaco di Realmonte	<i>Mantenimento della funzionalità della SS115, quale arteria viaria primaria ed a gestione Anas S.p.A., procedendone alla riqualificazione per incrementarne la funzionalità turistica e commerciale</i>
Sindaco di Porto Empedocle, Michele Pisani	<i>Necessità di presentare un piano di manutenzione e rifunzionalizzazione della SS115. La scarsa manutenzione della SS 115 è causa di incidenti stradali</i>
Responsabile dell'Ufficio Tecnico di Porto Empedocle	<i>Tempestività negli interventi di manutenzione della SS115 e delle altre strade statali operando in tempo per evitare di dover poi, in emergenza, chiudere le strade stesse</i>
Sindaco di Agrigento	<i>Necessità di risolvere i problemi legati al traffico sulla SS115 nel periodo estivo</i>
Comune di Favara	<i>Auspicio che la SS115 non venga dequalificata, perché ci sono diverse asset di estrema importanza che devono essere valorizzati: il porto di Porto Empedocle, reso transitabile come autostrada del mare ed il porto turistico di San Leone</i>
Tavolo "Attività produttive" OST	<i>Preoccupazione qualora la gestione dell'attuale tracciato dovesse passare agli enti locali che non hanno risorse finanziarie idonee per garantire la piena efficienza</i>

La classificazione e gestione delle strade è regolata dal codice della strada D.lgs. 285/92 art. 2 e dal Regolamento di attuazione D.P.R. 495/92 artt. 2 e 3. Il procedimento di attribuzione delle competenze, vede coinvolti il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (Ministero vigilante di Anas), il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la Regione interessata e Anas. Nell'ambito di tale processo, quando entrerà in esercizio la nuova arteria e si dovrà procedere alla definizione della eventuale declassificazione della SS 115 esistente, sarà definito un eventuale nuovo gestore. È implicito che finché la gestione è di competenza Anas tutte le attività di manutenzione e garanzia dei livelli di sicurezza verranno assicurati.

#### 4.4 MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ A MONTALLEGRO

Gli stakeholder dell'area di Montallegro hanno fornito indicazioni incentrate sulla richiesta, da un lato, del prolungamento del tracciato stradale-per circa 1,5 km in direzione Sciacca, fino al bivio Montallegro-Torre Salsa, e, dall'altro, sulla realizzazione di un sistema di interventi in entrata al paese di Montallegro per migliorare gli standard di sicurezza e ridurre la condizione di isolamento di una parte dell'abitato montallegrese.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Comune di Montallegro, Sindaco di Montallegro, Consigliere Comunale di Montallegro	<i>Prolungamento dell'intervento progettuale di circa 1,5 Km in direzione Sciacca fino al bivio successivo a quello indicato di inizio e più precisamente fino al bivio Montallegro Torre Salsa</i>
Comune di Montallegro	<i>Realizzazione, al bivio di entrata al paese di Montallegro, di una rotonda</i>
Comune di Montallegro, Cittadino, Consigliere Comunale di Montallegro	<i>Realizzazione di interventi a tutela della sicurezza tra cui: eliminazione della doppia curva di Monte Suso dopo l'area di servizio; un sottopassaggio modificando lo scatolare già esistente che collega le due parti del paese; illuminazione dei cavalcavia e dei bivi</i>
Comitato Civico Montallegrese	<i>Dal bivio di Contrada Carlici, spostato verso il paese, dovrebbe realizzarsi una rotonda con quota s.l.m. di ml. 140 nella quale confluirebbero oltre alla SS115 anche le strade provinciali. La SP proveniente dal centro abitato di Montallegro direzione Agrigento passerebbe sotto il viadotto che dalla rotonda prosegue a ridosso dell'attività commerciale "Pneumatici Schembri". L'arteria stradale della SS115 proseguirebbe tra l'attuale serbatoio comunale e la famosa "Carcara" adagiandosi alla morfologia del territorio e a curve di livello con quota di circa 130 m s.l.m. per proseguire in direzione quasi retta a ridosso del costone roccioso di contrada "Colombrana". Tra detto costone ed il fabbricato del sig. Castelli Paolo, l'arteria entrerebbe o in una galleria di circa 300 m o in una trincea per portarsi in contrada Stretto, da dove con un viadotto si supererebbero la strada comunale di accesso alla contrada Colombrana e la strada provinciale di contrada Mattei - direzione Resort Adler spa Sicilia. L'arteria si andrebbe ad intersecare con l'attuale svincolo di contrada Caracciolo-Cimitero comunale. Per questa intersezione si propone la realizzazione di una rotonda con quota di circa 100 m s.l.m. per eliminare il ponticello esistente e consentire l'accesso dell'attuale arteria stradale sulla nuova tangenziale SS115</i>
Calogero Marella, Diversi Partecipanti tavolo territoriale Montallegro - Siculiana	<i>Variante al tracciato all'altezza di Montallegro per un tratto di due chilometri circa (dal primo al secondo cavalcavia) per aggirare il centro abitato con la realizzazione di una galleria sotto la collina della "Palummarà"</i>

<p><i>Calogero Marella, Diversi Partecipanti tavolo territoriale Montallegro - Siculiana</i></p>	<p><i>In alternativa realizzare una rotatoria in prossimità del centro abitato di Montallegro alla quale possano confluire le strade che danno accesso alle abitazioni costruite sulle pendici della collina della "Palummara"</i></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Relativamente all'area di Montallegro i contributi portati all'attenzione del dibattito possono essere sintetizzati in quattro concrete proposte migliorative:

1. risoluzione delle criticità legate alla conformazione attuale della SS 115 e degli innesti presenti;
2. creazione di una variante di ampio respiro che allontani i flussi principali dal tracciato storico;
3. miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane tramite l'inserimento di una rotatoria in corrispondenza del bivio di entrata al paese di Montallegro;
4. estensione del limite di intervento fino ad includere tutto il tratto della statale che attraversa il territorio di Montallegro.

Si riportano quindi di seguito le considerazioni in merito a ciascun punto.

Le proposte avanzate e sintetizzate nei punti 1 e 2 sono accoglibili: le carenze dell'infrastruttura esistente, in particolare quelle legate alla presenza di un doppio flesso e di innesti scarsamente visibili, sono note e lo studio di questo tratto di itinerario non potrà prescindere dall'individuare una soluzione ottimale per garantire la sicurezza e la funzionalità dell'infrastruttura. In tal senso, in funzione della logica che verrà adottata nel più ampio contesto della frazione di itinerario nel quale tale tratto si inserisce, potranno essere valutate due tipologie alternative di intervento che prevedano o la realizzazione di una variante piano altimetrica localizzata al tracciato esistente o l'adozione di una nuova viabilità che consenta una variante più ampia del percorso della Statale.

La proposta di realizzazione di una rotatoria, come sintetizzato al punto 3, non è accoglibile in relazione al ruolo dell'infrastruttura nonché alla logica complessiva del potenziamento dell'intero itinerario. La realizzazione di tale rotatoria costituirebbe un'anomalia, comportando l'introduzione di un rallentamento forzato lungo l'asse della statale e generando un problema di percezione del tracciato da parte degli utenti (abituati percorrere la via con il diritto di precedenza), oltre a un decadimento della funzionalità dell'infrastruttura.

Il tema del collegamento tra le zone dell'abitato attualmente separate dal tracciato dell'infrastruttura resta in ogni caso di importanza assolutamente non trascurabile. In base alla soluzione prescelta per la risoluzione delle criticità di cui al punto precedente verranno messe in atto opportune soluzioni progettuali, finalizzate alla risoluzione di tale problematica. Tali soluzioni potrebbero concretizzarsi, in caso di realizzazione di un adeguamento in sede della via esistente, tramite la creazione di sovrappassi e sottopassi (anche ad uso esclusivo ciclo-pedonale) oppure, in caso di realizzazione di una variante generale, nella trasformazione ad uso urbano dell'attuale infrastruttura statale con l'adozione di limitazioni alla velocità e opportune aree di attraversamento a raso.

In merito al punto 4, si rassicura che il tratto in esame è parte integrate dell'itinerario Gela-Castelvetrano, oggetto, come da premessa, degli interventi di ammodernamento e potenziamento come quello in esame. Dunque, fermo restando la suddivisione in lotti dell'intervento, la risoluzione delle tematiche espresse in sede di dibattito, possono essere ricondotte all'interno del tratto di ammodernamento della Statale 115 tra Siculiana e Montallegro.

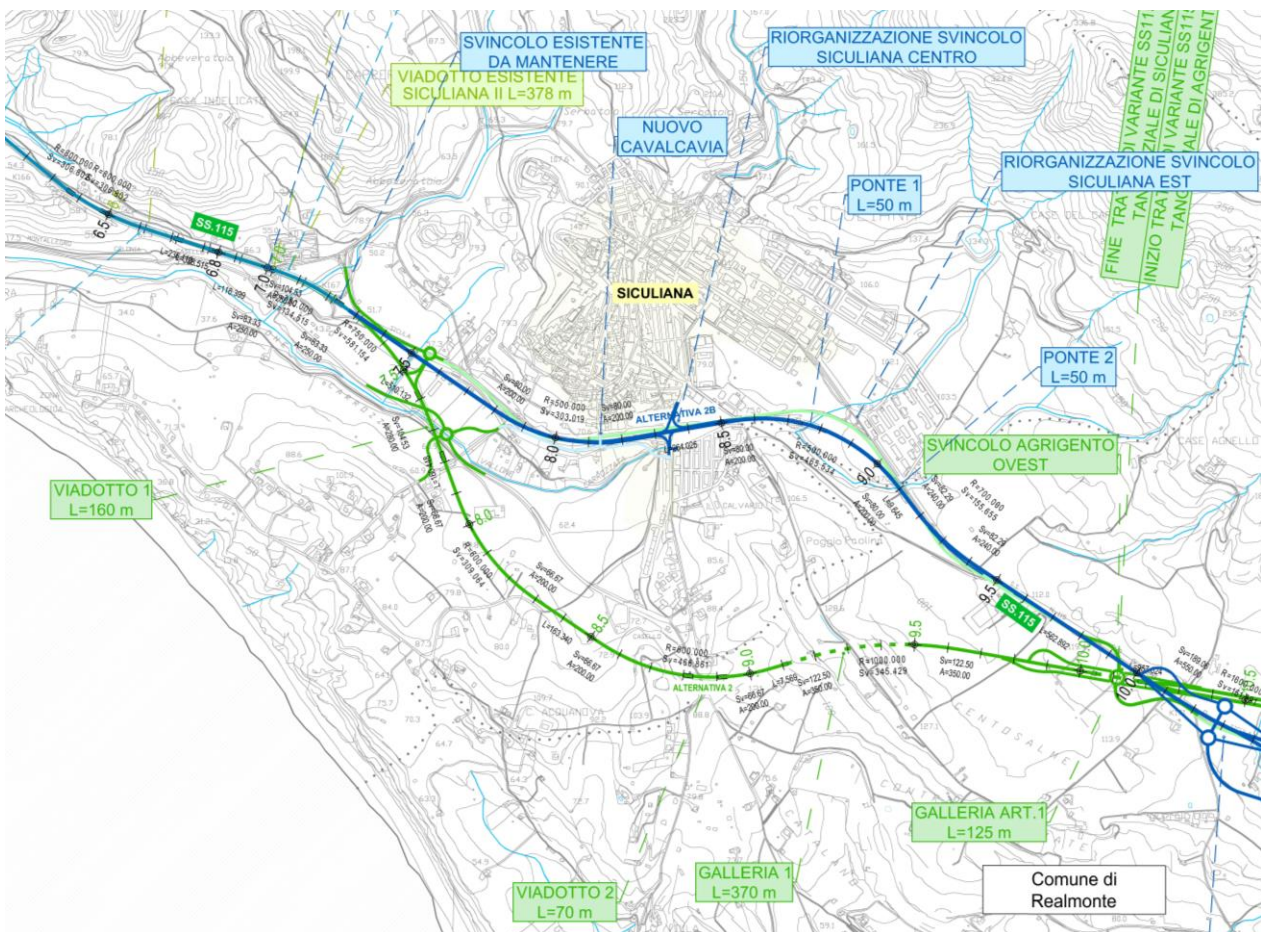


## 4.5 INTERCONNESSIONE TRA DUE ALTERNATIVE A SICULIANA

Il Comune di Siculiana ha espresso, nel corso del tavolo territoriale di riferimento, la preferenza per il tracciato dell'alternativa 2, richiedendo al contempo che, solo sul territorio comunale, venisse sostituito a tale tracciato quello previsto dall'alternativa 2b.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Sindaco di Siculiana	<i>Necessità di innestare, nell'area di Siculiana, il tracciato dell'alternativa progettuale 2b su quello dell'alternativa progettuale 2 anche per evitare un eccessivo impatto paesaggistico</i>

In corrispondenza dell'abitato di Siculiana, come rappresentato nello stralcio planimetrico sottostante, il Documento di Fattibilità ha identificato due possibili assetti alternativi dell'infrastruttura. Il primo, inserito nell'alternativa 2B, prevede che l'asse della nuova infrastruttura si mantenga all'interno dell'area urbana e sul sedime dell'attuale SS 115 prevedendo interventi di adeguamento e di riorganizzazione della strada e degli svincoli esistenti. Il secondo, integrato nell'alternativa 2, consiste nella realizzazione di una nuova viabilità esterna e tangenziale all'abitato in variante all'attuale infrastruttura, la quale verrebbe mantenuta in esercizio con una funzione a carattere principalmente urbano. Tale duplice soluzione è stata prevista proprio per dar modo di valutare, nel contesto degli approfondimenti propri della fase progettuale (studi di traffico, analisi costi benefici, ecc.), vantaggi e svantaggi di ciascuna delle due soluzioni per l'attraversamento di Siculiana.



A livello prettamente qualitativo, vantaggi e svantaggi di ciascuna conformazione possono essere riassunti dalle seguenti considerazioni.

### **Tracciato interno all'abitato di Siculiana - Alternativa 2B**

#### Vantaggi

- Il tracciato si sviluppa principalmente sul sedime della strada esistente, comportando un consumo di suolo inferiore rispetto alla variante, fermo restando la necessità di realizzare nuove eventuali viabilità complanari.
- I punti di visibilità del comune rimarrebbero nella posizione attuale, sebbene in parte compromessi dall'installazione di barriere acustiche, necessarie per mitigare i maggiori impatti legati all'incremento atteso, in numero e velocità, dei veicoli in transito.

#### Svantaggi

- I necessari interventi di adeguamento dell'attuale via di comunicazione, legati alla rettifica del tracciato in corrispondenza delle curve di raggio non conforme o agli allargamenti per garantire la visibilità, avverrebbero necessariamente a discapito di aree già urbanizzate.
- Il nuovo assetto dell'infrastruttura implicherebbe la riorganizzazione delle viabilità afferenti, oltre alla realizzazione di eventuali nuove complanari, generando impatti sulle aree urbanizzate.
- Lo svincolo di Via Vittorio Emanuele – Via della Libertà verrebbe riorganizzato al fine di garantirne la conformità normativa generando ulteriore impatto sugli abitati.
- In generale, non sarà certamente possibile mantenere attivi i diversi ingressi e le diverse uscite presenti allo stato attuale con il rischio di creare, con l'ammodernamento della via esistente, una barriera poco permeabile all'attraversamento dei flussi urbani e un ostacolo allo sviluppo futuro della cittadina.
- La realizzazione dei suddetti interventi comporterebbe una fase di cantierizzazione con inevitabili disagi per la cittadinanza anche in considerazione dell'eventuale dismissione delle opere di attraversamento esistenti.
- I veicoli percorrerebbero l'area a velocità più sostenute rispetto ad oggi con conseguente incremento dell'inquinamento dell'area urbana.
- Nell'ottica di un ulteriore sviluppo futuro dell'infrastruttura, questa non sarebbe predisposta al raddoppio di carreggiata necessario per il passaggio da strada di tipo C a due corsie a strada di tipo B a quattro corsie.
- Infine, dagli ulteriori approfondimenti condotti per dare riscontro alle proposte portate dagli stakeholder in fase di dibattito, è emersa la possibile imprescindibilità di prevedere una limitazione della velocità di percorrenza dell'utenza. Tale eventuale limitazione comporterebbe una diminuzione del livello di servizio atteso per l'infrastruttura, in contrasto con gli obiettivi di itinerario, volti a migliorare la percorribilità dei flussi commerciali e l'attraversamento sulle medie e lunghe percorrenze.

### **Tracciato esterno all'abitato di Siculiana - Alternativa 2**

#### Vantaggi

- La realizzazione in variante dell'infrastruttura consentirebbe di allontanare il traffico dalle aree abitate con conseguente annullamento degli impatti sugli abitanti legati ai maggiori livelli di inquinamento acustico e atmosferico.
- Come accennato, l'attuale statale verrebbe mantenuta in esercizio assumendo un ruolo più funzionale alla viabilità urbana.

- Le caratteristiche geometriche del tracciato in variante, grazie alla presenza di ampie curve planimetriche in un contesto extraurbano, consentirebbero un generale incremento delle velocità limite di percorrenza e quindi dei livelli di servizio.
- Nell'ottica di un ulteriore sviluppo futuro dell'infrastruttura, questa sarebbe già predisposta al raddoppio di carreggiata, necessario per il passaggio da strada di tipo C a strada di tipo B.

#### Svantaggi

- La realizzazione della variante avverrebbe su nuovo sedime con conseguente incremento delle aree antropizzate.

In virtù di quanto sopra si ritiene preferibile adottare la configurazione progettuale prevista nell'alternativa 2, anche al fine di mantenersi coerenti con la logica generale dell'itinerario che prevede da un lato lo spostamento dei traffici di attraversamento al di fuori dei centri abitati e dall'altro la predisposizione di tutti i tratti di strada di tipo C ad un futuro raddoppio di carreggiata.

Ciononostante, in relazione alle preoccupazioni espresse dal Sindaco di Siculiana, la progettazione della variante al tracciato esistente non potrà non tenere conto della valenza turistica del Comune, individuando soluzioni volte a garantire la percezione del centro abitato e la sua accessibilità turistica. Si predisporrà, ad esempio, un sistema di cartellonistica di segnalazione che dia evidenza di un percorso panoramico (riportando i relativi tempi di percorrenza) invitando l'utenza potenzialmente interessata (escludendo dunque i mezzi pesanti o i traffici locali abituali che, come emerge dagli studi di traffico che analizzano i comportamenti dell'utenza, non sono attratti dall'aspetto paesaggistico) a percorrere il tratto storico della statale in attraversamento a Siculiana. Tale sistema è già stato sperimentato da ANAS in diverse aree della rete nazionale con risultati soddisfacenti.



## 4.6 PROPOSTA DI ATTUAZIONE DI UN PROGETTO PER IL POTENZIAMENTO DELLO SVINCOLO TRA LA SS115 E LA SP 28

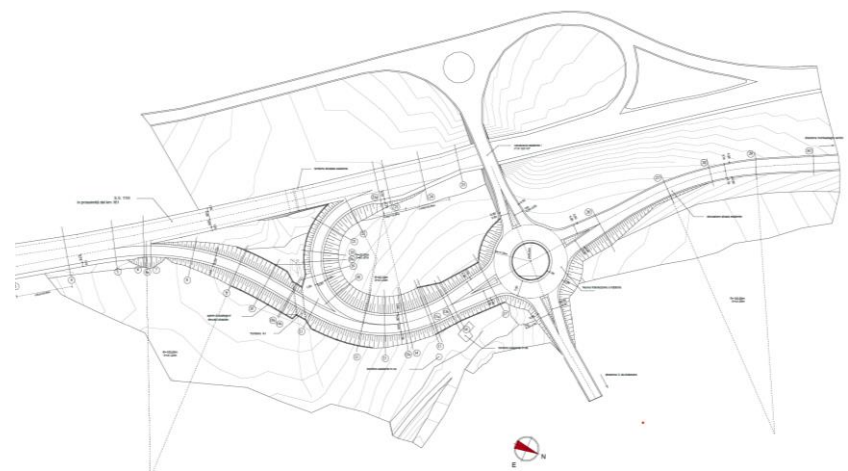
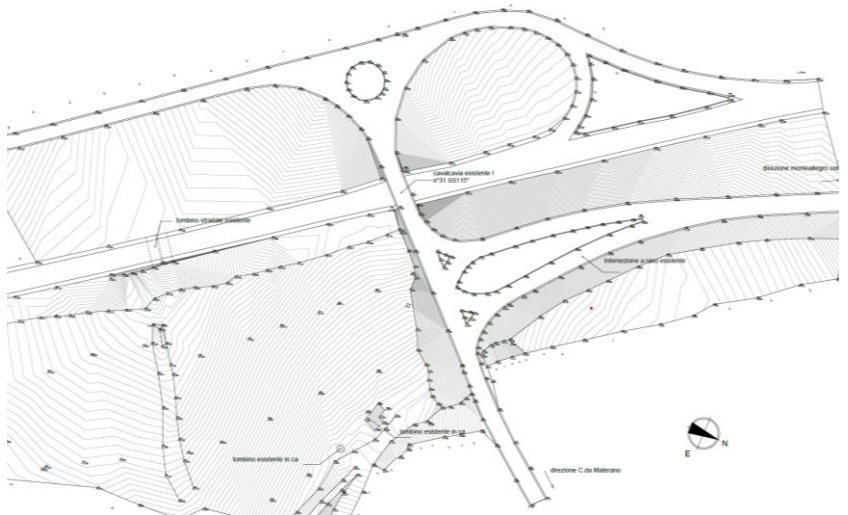
È stato presentato un tema specifico emerso per l'area di Siculiana e Montallegro legato alla proposta della società che gestisce l'impianto di smaltimento dei rifiuti solidi urbani localizzato tra i Comuni di Siculiana e Montallegro di realizzare, a sua cura e spese secondo un progetto già presentato, lo svincolo che collegherebbe la SS115 alla SP28 (Montallegro-Raffadali).

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Catanzaro Costruzioni srl	<i>Nel 2010 la Catanzaro Costruzioni srl, nell'ambito del rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale per la vasca V.4, aveva presentato il progetto per l'esecuzione dello svincolo che collegherebbe la SS115 alla SP28 (Montallegro-Raffadali); la Società è ancora interessata alla realizzazione dello svincolo che andrebbe ad integrarsi con il progetto della Tangenziale di Agrigento</i>

Lo svincolo tra la SS 115 e la SP28 risulta, come segnalato dallo stakeholder, carente sul piano funzionale. Esso consente infatti l'uscita dei veicoli provenienti da Sciacca e l'ingresso dei veicoli in direzione Agrigento, non sussistono invece relazioni fra le due vie per i veicoli provenienti da Agrigento e per quelli diretti a Sciacca. Ciò implica che per immettersi sulla statale in direzione Nord a partire dall'area dello svincolo, gli utenti sono chiamati a raggiungere la SP 61 attraversando il centro di Montallegro e raggiungere l'intersezione collocata a nord dell'abitato.

Lo schema di svincolo proposto risulta compatibile con l'ammodernamento della SS 115 previsto dalle alternative 2 e 2B e parzialmente compatibile con l'alternativa 1. La sua realizzazione sarebbe inoltre auspicabile al fine di risolvere potenziali criticità funzionali e di traffico per l'area sud di Montallegro, inserendosi nel contesto delle richieste riportate nel paragrafo dedicato. L'intervento risulterebbe funzionale anche per l'itinerario complessivo.

La disponibilità alla realizzazione dello svincolo e il progetto dello svincolo stesso verranno dunque tenuti in debita considerazione nelle successive fasi della progettazione relative alla tratta interessata da tale intersezione.



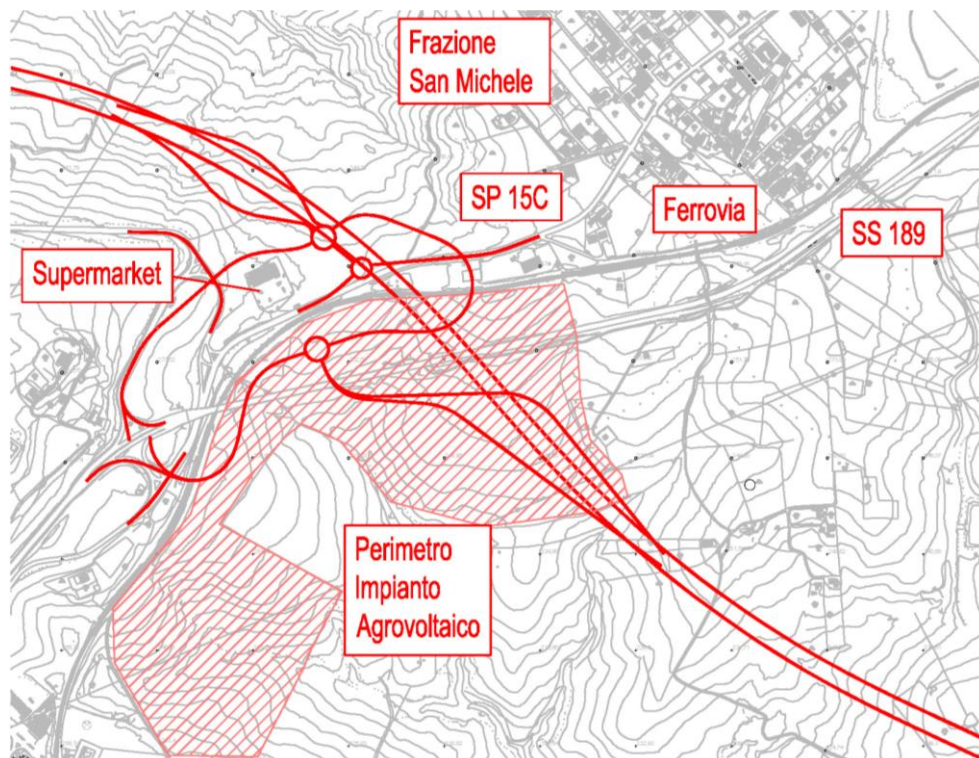
## 4.7 VERIFICA DELL'INTERFERENZA COL PROGETTO DI UN IMPIANTO AGROVOLTAICO

È stata posta all'attenzione del dibattito la possibile interferenza tra l'opera ed un procedimento autorizzativo in corso, relativo alla realizzazione di un impianto agrovoltaico nel territorio comunale di Agrigento.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Ing. Marco Barberino	<i>Variatione al percorso del tracciato progettuale, mantenendolo esterno all'area individuata al foglio di mappa n.120, particelle nn. 21, 99, 100, 101, 105, 106, 107, 108, 123 del comune di Agrigento, per un'estensione di ha 21.96.50 sulla quale è in corso un iter autorizzativo per la realizzazione di un impianto Agrovoltaico per la produzione di energia elettrica mediante conversione diretta e indiretta della radiazione solare che avrà una potenza complessiva attesa di circa 4MWp</i>

Nella valutazione del percorso delle tre alternative progettuali si è reso necessario individuare un'area idonea ad ospitare lo svincolo con la SS 189, ovvero una delle arterie fondamentali con cui la nuova infrastruttura è chiamata a relazionarsi. Il tratto di statale a sud-ovest della frazione San Michele del Comune di Agrigento è stato ritenuto quello più idoneo ad ospitare l'intersezione, in quanto primo tratto (ed unico nelle immediate vicinanze del capoluogo) non caratterizzato da significative presenze abitative. Queste stesse ragioni fanno sì che tale area risulti la più idonea ad ospitare lo svincolo per ciascuna delle alternative progettuali proposte, le quali trovano, in tale nodo, un punto di convergenza.

Nell'arco del Dibattito alcuni soggetti privati hanno affermato che la medesima area è stata individuata da come idonea ad ospitare un impianto agrovoltaico per il quale sarebbe già stata presentata un'istanza autorizzativa. A causa dell'assenza di documentazione pubblica riguardante il progetto dell'impianto non è stato possibile tener conto dell'interferenza durante la stesura del DocFAP e del Dossier di Progetto. Nel prosieguo della progettazione verrà approfondita una possibile soluzione in grado di coniugare le esigenze dei due interventi. Già in questa fase è stata condotta una prima disamina finalizzata al riordino dello svincolo al fine di limitare l'interferenza.



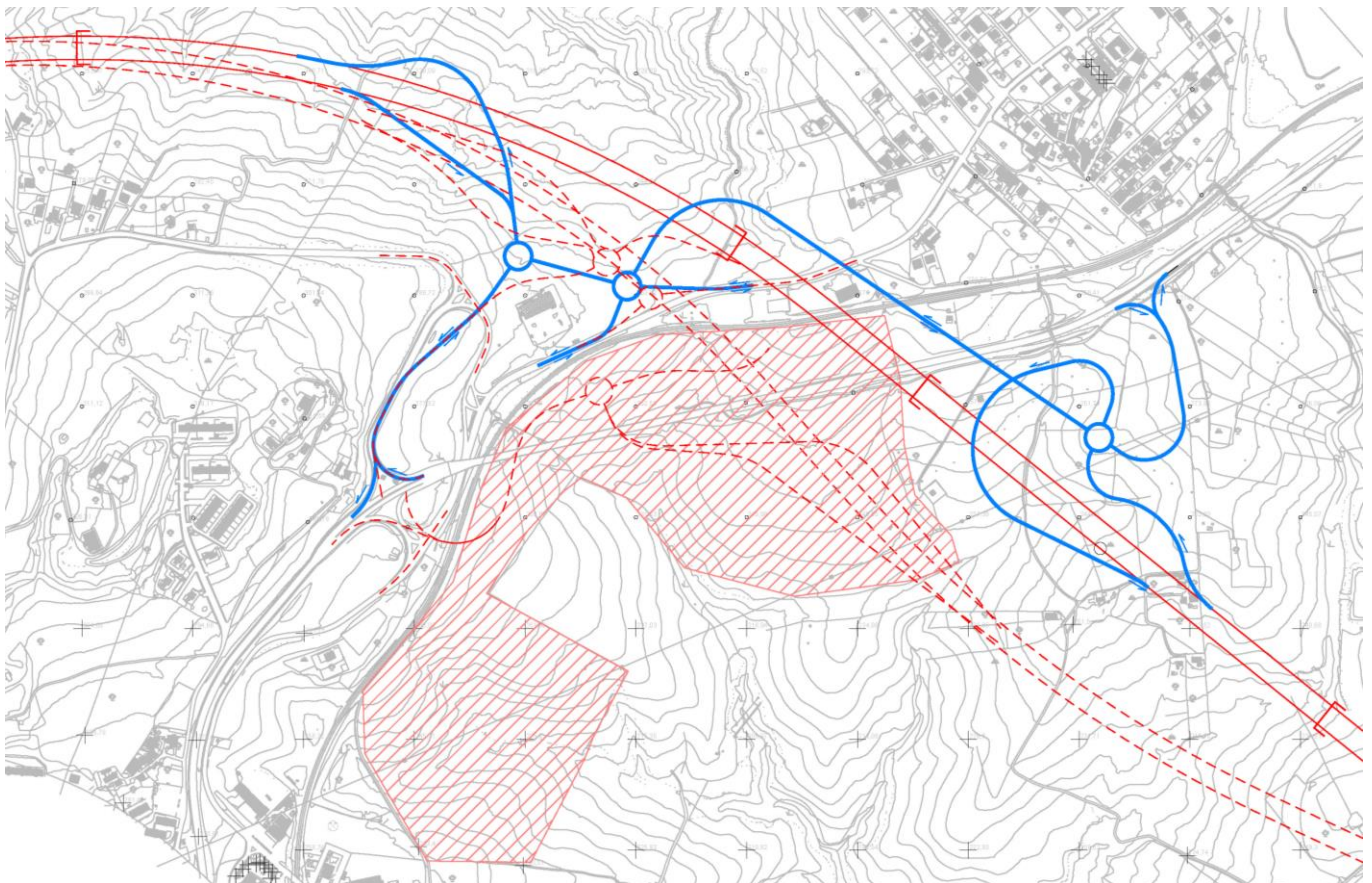


Come illustrato nella figura precedente qualsiasi configurazione alternativa deve tenere conto non solo dei confini dell'impianto agrovoltaico (per i quali si è fatto riferimento alla documentazione condivisa durante il dibattito), ma anche di tutto il sistema dei vincoli al confronto: la linea ferroviaria, la statale (che nell'area si colloca in parte in rilevato e in parte su viadotto) e le sue relazioni con la viabilità minori, il supermercato di Via Unità D'Italia, le unità abitative del confine occidentale della frazione.

L'ipotesi individuata garantirebbe il rispetto di tutti gli altri vincoli al contorno, nonché l'aderenza alle normative tecniche stradali. In questa configurazione alternativa l'asse principale della Tangenziale si sposta verso nord est, mantenendosi in galleria (naturale) in corrispondenza dell'attraversamento della statale e della ferrovia. Lo svincolo viene di fatto "scomposto" collocandosi in parte a nord dell'area dell'impianto agrovoltaico e in parte ad est dell'area stessa. La connessione tra le due unità è garantita da una direttrice che corre a nord est dell'asse principale. Lo schema funzionale dello svincolo rimane immutato rispetto alla proposta originale.

Tale conformazione consente di mantenere tutte le rampe di svincolo e le viabilità connesse in zone non interferenti con l'impianto energetico, mentre l'asse principale della Tangenziale risulterebbe interferente solo in un'area marginale dell'impianto e solo a livello planimetrico, in quanto il tracciato attraverserebbe l'area al di sotto del piano campagna, mediante la medesima galleria usata per sottopassare la statale e la ferrovia.

La figura seguente illustra la nuova ipotetica configurazione dello svincolo, in rosso l'asse principale, in blu le rampe di svincolo e le viabilità connesse, in rosso tratteggiato la configurazione originale, in rosa il perimetro dell'impianto.



Da un prima disamina sussistono dunque le condizioni per accogliere la proposta di modifica dell'assetto della Tangenziale. Si rimanda quindi alla fase di PFTE gli ulteriori approfondimenti utili a verificare la piena compatibilità del nuovo assetto con l'alternativa prescelta e l'eventuale recepimento dello stesso nella configurazione definitiva dell'infrastruttura di progetto.

## 4.8 VERIFICA DELLE INTERFERENZE CON LE PRODUZIONI AGRICOLE

La caratterizzazione agricola del territorio presenta produzioni di pregio ed importanti aziende sulla cui produttività potrebbe interferire l'opera mediante gli espropri dei terreni colturali. È stato richiesto da più stakeholder che i procedimenti di esproprio evitino la frammentazione dei fondi ed in generale incidano negativamente sulle produzioni agricole.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
<p><i>Sindaco di Favara, Vicesindaco di Favara</i></p>	<p><i>Rispetto delle produzioni agricole tipiche facendo attenzione, nella programmazione degli espropri, a non interrompere la continuità degli appezzamenti agricoli e a non incidere negativamente sulla produttività degli stessi</i></p>
<p><i>Cittadino</i></p>	<p><i>Necessità di tutelare le colture, soprattutto quelle di qualità, vigneti e agrumeti in particolare, evitando la frammentazione fondiaria. Il territorio agrigentino ha, infatti, una forte vocazione agricola che rappresenta un asse importante del sistema produttivo. L'esproprio di aree per la realizzazione della tangenziale deve incidere il meno possibile sulla resa dei terreni evitando di frammentare le aziende agricole limitandone la produzione complessiva</i></p>

Lo sviluppo del progetto della Tangenziale di Agrigento, attualmente ancora in fase embrionale, nelle sue successive fasi terrà conto della vocazione agricola del territorio attraversato. Lo sviluppo progettuale avrà tra gli obiettivi la minimizzazione degli impatti ambientali ed il non frazionamento dei fondi, mirando di contro a supportare e sviluppare l'economia locale rendendo più facile l'accessibilità e la movimentazione delle merci.

Lo sviluppo progettuale garantirà la ricucitura dell'assetto fondiario attraversato ed il collegamento dell'attività produttiva con il nuovo asse viario, perseguendo tra gli obiettivi l'essere da volano per lo sviluppo economico piuttosto che un taglio netto del territorio.

## 4.9 INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO TRAMITE SPECIFICI MATERIALI E FINITURE

È emersa da diversi interlocutori la richiesta che l'infrastruttura (anche su elementi di dettaglio come i materiali da utilizzare, la vegetazione utilizzata per aiuole e rotonde, il naming, la cartellonistica, etc.) sia integrata agli elementi identitari del territorio e sia realizzato nel rispetto del suo patrimonio ambientale e culturale.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Vicesindaco di Favara	<i>Integrazione dell'opera con gli elementi identitari del territorio anche seguendo l'esempio di quanto già fatto con la "Rotonda degli scrittori"</i>
Cittadino	<i>Indicare nella progettazione di aiuole e rotonde, l'utilizzo di vegetazione e bordure endogene e mediterranee compatibili con il clima del territorio e che richiedano una manutenzione ordinaria non troppo impegnativa. Occorre, infatti, evitare uno degli errori più comuni che è quello di scegliere specie arboree che hanno bisogno di costante manutenzione e di frequenti annaffiature</i>
Rappresentante Pro Loco di Favara	<i>Utilizzo di materiali e cartellonistica che tenga in considerazione l'identità dei luoghi. La Tangenziale attraversa un territorio con una forte identità storica e culturale che deve essere presente nella realizzazione dell'opera a partire dai materiali utilizzati e dalla cartellonistica da collocare. Si tratta di un tema importante che dovrà essere messo in pratica anche attraverso lo studio di testi storici che raccontino l'identità del territorio e dei luoghi</i>
Sindaco di Agrigento	<i>Proposta di aggiungere alla denominazione della Tangenziale quella di "Strada del Mito"</i>

L'approfondimento raggiunto nella presente fase di valutazione di possibili alternative di tracciato risulta, per forza di cose, non sufficientemente dettagliato per identificare un progetto di mitigazioni che descriva l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura. Le indicazioni fornite saranno sicuramente prese in considerazione già nella successiva fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica.

In linea generale, tra i criteri informativi per una progettazione integrata ed orientata alla sostenibilità integrale a cui si è ispirata la progettazione dell'opera in oggetto, anche in questa fase preliminare (si veda par. 3.2 Documento di fattibilità delle alternative progettuali), si può riscontrare il concetto di inserimento paesaggistico integrato di cui ai seguenti capoversi:

*"Verrà sviluppato, inoltre, un progetto di inserimento paesaggistico integrato, che si basa sul concetto di paesaggio che potrebbe essere così riassunto: "Il paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni. Il riconoscimento del paesaggio rappresenta la fase chiave per ancorare le scelte strategiche d'intervento alle specificità dei luoghi" (1).*

<sup>1</sup> REGIONE EMILIA-ROMAGNA - Assessorato mobilità e trasporti - Servizio infrastrutture viarie e intermodalità – Linee guida per la progettazione integrata delle strade – Giugno 2018.



*Verranno applicate strategie di armonizzazione paesaggistica dei manufatti sulla base di analisi quali ad esempio lo studio delle cromie e delle tessiture tipiche.”*

A conferma di quanto riportato, sono state effettuate, già in questa fase, specifiche analisi paesaggistiche coadiuvate da studi cromatici volte alla definizione del “Rapporto tra uomo e contesto paesaggistico” e finalizzate proprio all’individuazione, nella successiva fase progettuale di redazione del PFTE, di specie vegetali, di materiali e finiture coerenti con il contesto territoriale attuale e storico.

## 4.10 PREVISIONE DI MISURE COMPENSATIVE

I tempi di attuazione ed i disagi che probabilmente saranno determinati dai cantieri rappresentano una preoccupazione diffusa sui territori ove si paventa, per la durata dei lavori, un peggioramento della qualità della vita e ripercussioni negative sulle attività economiche. In più incontri diversi stakeholder, anche istituzionali, hanno richiesto la previsione di misure compensative a tali esternalità negative.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
<i>Michele Pisani</i>	<i>Richiesta che il progetto venga integrato con opere ed attività compensative a tutela del territorio empedoclino e delle attività che subiranno danni a causa dell'attivazione della nuova tangenziale -</i>
<i>Sindaco di Favara</i>	<i>Necessità di ridurre i disagi per la popolazione e le attività produttive richiedendone la mitigazione anche attraverso la previsione di misure di compensazione</i>
<i>Proloco di Favara, Ufficio tecnico del Comune di Realmonte</i>	<i>Prevedere opere compensative sui territori comunali</i>

Per quanto riguarda specificatamente la compensazione ambientale, strettamente legata agli esiti del futuro Studio di Impatto Ambientale, in caso di evidenza di impatti negativi non mitigabili sarà possibile individuare strategie per la ricucitura e compensazione naturalistico-paesaggistica, ad esempio, per i tratti stradali attualmente esistenti che potranno essere dismessi, una volta realizzato il nuovo itinerario. Per tali ambiti si può prevedere la restituzione alla destinazione d'uso originaria e di contesto (in particolare naturalistica, forestale o rurale), al fine di consentirne la piena integrazione e ricucitura con l'ambiente circostante e di ricostituire "nuove" aree naturali in grado di rappresentare ambienti ad alta vocazionalità vegetazionale e faunistica. Nel caso di compensazioni che prevedano la piantumazione di superfici significative l'intervento potrà avere un'influenza anche sulla quota di CO<sub>2</sub> equivalente assorbita, garantendo quindi anche una riduzione dell'impatto a livello globale dell'infrastruttura.

In termini invece di compensazione dei disagi sul territorio, sulla popolazione e sulle attività economiche, generati dalla realizzazione e dall'esercizio dell'infrastruttura, sarà possibile individuare interventi mirati e specifici nelle successive fasi progettuali, quando l'approfondimento raggiunto potrà identificare specificatamente le attività che potranno subire "danni" e sarà possibile identificare le operazioni da mettere in atto, eventualmente anche misure compensative quali ed esempio modifiche agli accessi dalla viabilità locale. L'identificazione delle misure necessarie da porre in essere verrà concertata con il territorio.

Si specifica che nell'iter autorizzatorio dell'intervento sono identificati ulteriori momenti partecipativi (Conferenze dei Servizi e Valutazione d'Impatto Ambientale) in cui Enti e Stakeholder potranno portare istanze e osservazioni, promuovendo l'integrazione dell'infrastruttura con il sistema locale, tramite l'individuazione di sistemazioni, collegamenti, percorsi alternativi temporanei, funzionali all'inserimento territoriale della nuova strada.

## 4.11 PROTEZIONE E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Altro tema trasversale, sia ai tavoli territoriali che a quelli tematici, è quello della riduzione degli impatti derivanti dalla nuova infrastruttura. Esso è stato posto soprattutto in merito agli aspetti ambientali, proponendo, tra l'altro, l'utilizzo di materiali specifici ed innovativi nonché sistemi di monitoraggio delle emissioni e di video sorveglianza per prevenire l'abbandono di rifiuti. Molto ricorrente è stato anche il tema legato alla sicurezza, trattato dagli stakeholders anche partendo dalla considerazione che una viabilità efficiente e sicura determina sviluppo per il territorio.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
C.C.I.A.A. di Agrigento	<i>Guardare alla tangenziale come un cordone protettivo del Parco Archeologico e Paesaggistico</i>
Proloco di Favara	<i>Prevedere lungo il percorso della Tangenziale idonei spazi per il rifornimento dei veicoli a ridotto impatto ambientale (elettrici/idrogeno/metano)</i>
Legambiente Agrigento	<i>Necessità di considerare l'impatto dell'opera sul paesaggio considerato che il patrimonio ambientale, paesaggistico e culturale del territorio sono asset fondamentali per lo sviluppo del territorio</i>
FILLEA CGIL	<i>Esigenza di realizzare ogni misura idonea a monitorare e ridurre i livelli di emissione in atmosfera in tutte le fasi da quella realizzativa a quella di esercizio, anche mediante l'uso di rilevatori e di speciali materiali "mangia smog"</i>
FILLEA CGIL	<i>Valutare la possibilità di utilizzare materiali innovativi e "intelligenti" per ridurre l'impatto inquinante</i>
Tavolo tematico viabilità e trasporti OST, Imprenditore turistico, FILLEA CGIL, C.C.I.A.A. di Agrigento	<i>Esigenza di un'infrastruttura sicura</i>

La premessa per la definizione delle strategie di mitigazione si fonda su una progettazione correttamente informata e consapevole, in grado di operare, già a monte, nella definizione delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato, scelte che consentano di configurare il tracciato stesso quale elemento in grado di ridurre i potenziali impatti sul territorio interessato dall'intervento. Per ciò che afferisce più specificatamente alla definizione delle strategie mitigative e di compensazione, queste saranno individuate prendendo in considerazione il paesaggio e le peculiarità ambientali del contesto quali elementi ordinatori, in quanto sintesi dell'interazione attiva di diverse componenti ambientali, culturali, percettive, emozionali e sociali.

Tale approccio si inserisce in modo coerente nel solco culturale tracciato dalle linee guida per le buone pratiche di progetto definite da ISPRA e CATAP in relazione al corretto inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali che riporta, fra le considerazioni introduttive: **"...Non bastano quindi politiche di riduzione degli impatti, ma sono necessarie azioni tese a una riqualificazione complessiva del paesaggio inteso come risultante della molteplicità dei processi che avvengono tra componenti e processi sia ambientali che antropici. Ogni nuova trasformazione deve essere pensata in modo tale che il sistema ambientale, ad opera finita, sia più vitale della situazione di partenza."**

Tale approccio progettuale richiede, in via preliminare e prioritaria, la comprensione, attraverso l'analisi del sistema paesistico, dei caratteri e delle criticità che lo caratterizzano alle diverse scale; è, infatti, da questa fondamentale attività conoscitiva che possono scaturire le modalità di intervento utili a migliorare le condizioni pregresse a livello di sistema, approfittando proprio della nuova opera infrastrutturale.

In questa fase preliminare possono essere indicati i seguenti tre indirizzi principali, declinati successivamente in differenti ma complementari strategie di mitigazione e compensazione (se necessarie), capaci di rispondere alle reali esigenze del nuovo itinerario rispetto al sistema territoriale, ambientale e paesaggistico attraversato dall'infrastruttura stradale e più precisamente:

- a) Strategie di mitigazione e compensazione con finalità naturalistiche e di armonizzazione paesaggistica;
- b) Strategie di mitigazione con finalità protettive;
- c) Strategie di promozione e valorizzazione del territorio.

Si specifica che le strategie riportate sono indicative e generiche e dovranno essere contestualizzate al progetto della tangenziale di Agrigento; pertanto, non è detto che tutte le strategie qui elencate trovino effettiva applicazione nelle successive fasi progettuali.

## **A. STRATEGIE DI MITIGAZIONE CON FINALITÀ NATURALISTICHE E DI ARMONIZZAZIONE PAESAGGISTICA**



Gli interventi di mitigazione aventi funzione naturalistica e di armonizzazione paesaggistica, attraverso l'introduzione di specie vegetali autoctone, la ricucitura e rinaturalizzazione del territorio, nonché scelte progettuali capaci di rievocare le peculiarità cromatiche e materiche di contesto, mirano ad inserire correttamente ed efficacemente l'infrastruttura nel paesaggio e nell'ambiente attraversato.

### **A.1. Strategie di mitigazione con funzione naturalistico-paesaggistica**

Le strategie di mitigazione con funzione naturalistico-paesaggistica hanno come obiettivi principali la riduzione al minimo dei potenziali effetti negativi generati dalle opere di progetto, il corretto inserimento paesaggistico-ambientale della nuova viabilità nel contesto territoriale di riferimento, nonché la valorizzazione delle potenzialità del contesto naturale.

Esse possono quindi contribuire ad assolvere diverse funzioni ecologiche quali:

1) la ricucitura e riconnessione dell'ecosistema territoriale; 2) il potenziamento della vegetazione; 3) il ripristino e implementazione della rete ecologica. Possono inoltre concorrere a svolgere funzioni paesaggistiche come: 4) la schermatura/protezione dell'interferenza visiva dell'infrastruttura sulle componenti antropiche (insediativo, patrimonio storico-culturale, ricettori) ed ambientali sensibili e 5) la schermatura/protezione dell'interferenza visiva per gli utenti dell'infrastruttura di alcuni contesti di degrado e di forte disturbo visivo del territorio circostante.

### **A.2 Strategie per la ricucitura e compensazione naturalistico-paesaggistica o rurale**

Le strategie per la ricucitura e compensazione naturalistico-paesaggistica vengono ipotizzate principalmente per i tratti stradali attualmente esistenti che potranno essere dismessi, in caso di accertata inutilità degli stessi, una volta realizzato il nuovo itinerario.

Per tali ambiti si può prevedere la restituzione alla destinazione d'uso originaria e di contesto (in particolare naturalistica, forestale o rurale), al fine di consentirne la piena integrazione e ricucitura con l'ambiente circostante e di ricostituire "nuove" aree naturali in grado di rappresentare ambienti ad alta vocazionalità vegetazionale e faunistica.

La scelta di questa tipologia di intervento di ripristino fonda le sue basi nello studio del territorio e nell'osservazione delle peculiarità che in esso si rinvengono, cercando di definire la destinazione da insediare in base alle reali caratteristiche di contesto e arrivare dunque ad una continuità fisica, paesaggistica, eco-sistemica e funzionale del territorio che possa diventare anche occasione di attrazione turistica con conseguenti positive ricadute economiche.

### **A.3. Strategie per l'armonizzazione paesaggistica degli imbocchi**

La successione di tratti a cielo aperto e in galleria che caratterizza fortemente il tracciato in oggetto ha condotto ad individuare l'ambito degli imbocchi delle gallerie quale elemento percettivo di maggior interesse per la definizione di strategie di mitigazione.

Gli imbocchi delle gallerie risultano essere elementi fortemente percepibili sia dall'utente stradale che da altre porzioni di un territorio caratterizzato da una straordinaria qualità del paesaggio e da morfologie che favoriscono una visuale ampia e panoramica.

Tali strategie di mitigazione mirano a conferire elevata qualità architettonica agli imbocchi, rendendoli, attraverso un linguaggio stilistico omogeneo e ben riconoscibile, un elemento evocativo e fortemente caratterizzante il territorio. Le scelte progettuali saranno definite a valle della costruzione di un dettagliato quadro conoscitivo riguardante gli elementi caratterizzanti il paesaggio e i colori tipici del territorio per quanto riguarda le componenti della vegetazione, dei terreni, delle rocce e dell'architettura storica, sulla base dei quali verranno stabilite le scelte dei materiali e cromatiche.

### **A.4. Strategie per l'armonizzazione paesaggistica delle opere di sostegno**

Le strategie per l'armonizzazione paesaggistica delle opere di sostegno riguardano principalmente azioni di mitigazione volte alla riqualificazione e al corretto inserimento paesaggistico dei muri di sostegno dell'infrastruttura stradale. Come nel caso precedente degli imbocchi delle gallerie, anche i muri di sostegno nella strategia di armonizzazione generale potranno rappresentare un elemento evocativo e fortemente caratterizzante il territorio, capace di concorrere all'inserimento armonico dell'infrastruttura nel territorio circostante e alla definizione di un linguaggio stilistico omogeneo e ben riconoscibile per l'intera tratta stradale.

## **B. STRATEGIE DI MITIGAZIONE CON FINALITÀ PROTETTIVE**



Gli interventi protettivi, con funzione anche preventiva, sono volti alla tutela della salute dell'uomo e della fauna e si rivolgono in particolare alle componenti atmosfera (mitigazioni per l'aria), rumore, ambiente idrico e specie animali.

### **B.1. Strategie di mitigazione acustica**

Le strategie di mitigazione acustica prevedono la realizzazione di opere di protezione antifonica e il raggiungimento dell'obiettivo di protezione dell'ambiente e delle comunità di recettori esposti al rumore generato dal traffico stradale. Inoltre, si intende perseguire obiettivi di natura paesaggistica quali: a) il corretto inserimento paesaggistico dell'opera antifonica, nel rispetto delle attuali condizioni di percezione e di qualità del paesaggio; b) la ricerca di un disegno progettuale capace di evocare nell'utenza l'immagine del paesaggio attraversato tramite l'utilizzo di materiali e colori della cultura e del paesaggio locale; c) l'elaborazione di una soluzione architettonica che possa superare l'immagine



seriale e modulare che contraddistingue normalmente questa tipologia di opere, a beneficio di una migliore percezione da parte sia dell'utenza stradale (percezione dinamica), sia della popolazione esposta e residente in prossimità del tracciato stradale di progetto (percezione statica).

## **B.2. Strategie di mitigazione della componente atmosfera**

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera dovute al transito di veicoli sulla nuova infrastruttura, nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale sarà approfondito tramite studi modellistici l'effettivo impatto sulla concentrazione di inquinanti nelle aree circostanti, secondo le caratteristiche dei flussi, del parco veicolare, della modalità di guida e del percorso. Sulla base dei risultati di tale studio sarà possibile orientare le scelte progettuali ed eventualmente definire specifici interventi di mitigazione che possano ridurre i potenziali impatti negativi sul territorio e sulla popolazione.

In primo luogo è evidente che il periodo storico in cui questa nuova infrastruttura si inserirà è caratterizzato da scenari tendenziali che vedono sempre più determinanti politiche di de-carbonizzazione del settore dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e in diretta continuità con il Protocollo di Kyoto e gli Accordi di Parigi, che guidando l'evoluzione del mercato porteranno ad una quota di veicoli elettrici superiore al 20% del totale parco veicolare europeo al 2030 e pari al 50% al 2050. Di minore rilevanza il grado di penetrazione stimato per i veicoli ad idrogeno (3% al 2050)<sup>2</sup>. Questa inevitabile evoluzione dei veicoli porterà ad una riduzione delle emissioni chilometriche dei flussi veicolari, contenendo quindi gli impatti sulle concentrazioni di inquinanti in prossimità dell'infrastruttura, ma dovrà confidare nella disponibilità di una rete infrastrutturale elettrica in grado di servire aree di servizio dotate di colonnine di ricarica ad alta potenza o impianti di rifornimento per veicoli a idrogeno in una seconda fase. Tali interventi, pur non essendo direttamente connessi con la progettazione stradale o ambientale della tangenziale, rappresentano elementi fondamentali per la corretta funzionalità di un'infrastruttura moderna. Nelle successive fasi della progettazione verrà definita la posizione e la geometria delle aree di servizio e di rifornimento necessarie lungo l'infrastruttura, che dovranno essere dotate di tutte le potenziali connessioni atte garantire la funzionalità di impianti specifici per il rifornimento, da realizzarsi a cura del diretto concessionario dell'area di servizio.

Il potenziale avanzamento tecnologico non riguarda solo i veicoli ma anche i materiali da costruzione: a partire dalla fase di progettazione definitiva, in coerenza con gli studi condotti nello Studio di Impatto Ambientale e sulla base di effettive evidenze scientifiche e riconosciuta efficacia in opera, sarà possibile individuare ed eventualmente prevedere soluzioni progettuali che includono materiali innovativi caratterizzati da elevate capacità di assorbimento di inquinanti o anidride carbonica.

## **B.3. Strategie di mitigazione dell'ambiente idrico**

Le strategie di mitigazione dell'ambiente idrico prevedono principalmente azioni volte alla salvaguardia ambientale della risorsa idrica attraverso idonei interventi destinati al collettamento, trattamento, laminazione e restituzione delle acque di piattaforma stradale.

## **B.4 Strategie di de-frammentazione ecologica attiva e passiva**

---

<sup>2</sup> EU Reference Scenario 2020: Energy, transport and GHG emissions - Trends to 2050, European Commission, Luglio 2021

Le infrastrutture lineari sono elementi di vera e propria separazione territoriale e quindi di possibile frammentazione della rete ecologica esistente. Le strategie di de-frammentazione ecologica permettono alla fauna di irradiarsi liberamente sul territorio diminuendo così la frammentazione e l'isolamento delle popolazioni e consentono l'integrazione dell'infrastruttura nell'ambiente cercando così di mitigare l'effetto di separazione fisica che essa ha su frazioni estese di territorio. Le azioni concrete della strategia possono essere ricondotte a due tipologie di interventi: a) interventi di de-frammentazione ecologica attiva, che mirano ad evitare l'ingresso degli animali sulla sede stradale e che possono essere principalmente ricondotti alla realizzazione di sovrappassi e sottopassi faunistici; b) interventi di de-frammentazione passiva, cioè azioni di avviso agli automobilisti di possibili attraversamenti animali come per esempio l'installazione di catarifrangenti e altri dispositivi riflettenti o l'istallazione di elementi di protezione, vegetazionale o artificiali, per le varie popolazioni animali.

### C. STRATEGIA DI PROMOZIONE E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO



Le strategie di promozione del territorio, sintetizzate ed integrate tra loro per mezzo della definizione di un Piano della comunicazione, sono volte al riconoscimento e alla valorizzazione di quelle che sono le peculiarità culturali, tradizionali, paesaggistiche e ambientali del territorio, che una volta integrate tra loro possono definire un'immagine unitaria e fruibile del contesto attraversato dall'infrastruttura.

#### C.1. Strategia per la valorizzazione dell'offerta identitaria integrata (Piano della comunicazione).

L'approccio olistico che caratterizza tutti gli interventi previsti potrà essere affiancato da un opportuno progetto integrato di comunicazione, nell'ottica di offrire la giusta visibilità a un'esperienza di percorso e di viaggio di rilevanza naturalistica, ambientale, paesaggistica, storica, archeologica.

Il piano di comunicazione proposto è pertanto finalizzato al conseguimento di obiettivi decisivi quali:

- a) far conoscere le offerte del territorio a livello locale, nazionale e sovranazionale;
- b) ottimizzare e rendere maggiormente significativa la fruizione consapevole ed informata di itinerari e percorsi specifici;
- c) restituire una visione d'insieme dell'infrastruttura e delle correlate reti di mobilità lenta ciclopedonale di scoperta del contesto. L'ideazione di un'immagine coordinata ha lo scopo di dare un'identità al progetto infrastrutturale in tutte le sue manifestazioni di comunicazione, individuando un linguaggio stilistico e grafico immediatamente riconoscibile che risulti al contempo omogeneo e coerente con le soluzioni definite per la progettazione integrata dell'infrastruttura, basandosi su palettes cromatiche riferite al territorio e ai suoi ambiti ed impiegando caratteri tipografici uniformi per tutte le comunicazioni e per la segnaletica dedicata.

#### C.2. Le Porte del Territorio: strategie per la valorizzazione dell'offerta territoriale

L'analisi e la mappatura dei valori del territorio attraversato e dei suoi episodi di eccellenza, ha fatto emergere la necessità di individuare particolari luoghi di relazione fra l'infrastruttura e il territorio attraversato; tali ambiti di contatto e reciproco scambio possono essere denominati "Porte del Territorio" per il loro fondamentale valore di connessione profonda e di apertura verso le offerte di eccellenza del contesto. Le "Porte del Territorio" catalizzano le offerte, i valori, le produzioni e le tradizioni dei luoghi offrendo all'utente stradale un mezzo per la scoperta consapevole del contesto e dotando al contempo la comunità locale di opportunità commerciali e di visibilità per i prodotti tipici e per gli elementi peculiari della cultura locale. La strategia trova la sua ideale localizzazione nelle pertinenze delle aree di

svincolo e interconnessione con la viabilità esistente e in aree di sosta opportunamente individuate lungo il tracciato; luoghi che, se opportunamente interpretati, possono ricondurre al concetto profondo di “viaggio” in luogo della semplice idea di “spostamento”.

Le strategie di valorizzazione del territorio si potranno concretizzare nell'impiego di specifici manufatti informativi statici (totem, pannelli e padiglioni informativi), caratterizzati da un linguaggio stilistico omogeneo, opportunamente collocati lungo il tracciato stradale, in grado di valorizzare le peculiarità del contesto e condurre a una scoperta consapevole dell' ambito territoriale attraversato, dei suoi valori e delle sue offerte di qualità, dotando il territorio e gli abitanti di spazi ed ambienti di elevata qualità naturalistica ed architettonica attrezzati per svolgere funzioni di relazione, di svago e di approfondimento didattico, culturale e naturalistico.

### C.3. Landmarks

L'analisi del contesto paesaggistico e territoriale, nonché le considerazioni sviluppate in relazione alle potenzialità latenti del territorio che l'infrastruttura è chiamata a rafforzare ed esprimere, possono portare ad individuare la necessità di “segnare” percettivamente i punti chiave di relazione diretta fra strada e il territorio. La strategia nasce dalla necessità di “marcare” in maniera riconoscibile questi fondamentali punti di permeabilità fisica, con simboli che rappresentino i caratteri principali del territorio attraversato, e individuati principalmente nelle rotatorie ubicate in corrispondenza degli svincoli; in tali aree è stata dunque definita la collocazione di particolari elementi di Landmarks.



FIGURA 4-7 - SCHEMA MASTERPLAN – PROGETTAZIONE INTEGRATA

#### 4.13 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN FASE DI CANTIERE

Relativamente alla fase di realizzazione dell'opera, oltre ai temi della sicurezza e dell'impatto con l'ambiente, sono emerse preoccupazioni per le ripercussioni del cantiere sulla viabilità locale che potrebbero dare luogo a importanti disagi per la popolazione.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
Legambiente Agrigento	<i>Necessità di tenere conto, nella progettazione e successiva esecuzione dell'opera, degli effetti prodotti dalla cantierizzazione dal punto di vista ambientale considerata anche la vicinanza ad importanti aree umide e riserve naturali. Infatti, l'impatto dell'opera sul territorio e sull'ambiente deve essere visto non solo in relazione all'opera conclusa ma anche nella fase di cantiere che deve determinare il minor disequilibrio possibile sui sistemi ambientali e paesaggistici</i>
FILLEA CGIL	<i>Esigenza di realizzare ogni misura idonea a monitorare e ridurre i livelli di emissione in atmosfera in tutte le fasi da quella realizzativa a quella di esercizio, anche mediante l'uso di rilevatori e di speciali materiali "mangia smog"</i>
Michele Pisani	<i>Attivazione provvisoria di una viabilità alternativa, durante la fase di cantiere, dove trasferire, in particolare, i flussi commerciali</i>
Ordine Ingegneri di Agrigento	<i>Necessità di effettuare una verifica sulle interferenze dei lavori di realizzazione con la viabilità</i>
Imprenditore Turistico	<i>Evitare i disagi che deriveranno dal cantiere per la realizzazione dell'opera</i>
Ufficio tecnico del Comune di Realmonte	<i>Necessità di tenere conto dei riflessi negativi su Realmonte e Porto Empedocle derivanti dagli spostamenti dei flussi di traffico durante l'esecuzione dei lavori</i>
Tavolo tematico viabilità e trasporti OST, FILLEA CGIL	<i>Esigenza di sicurezza all'interno dei cantieri</i>

Contestualmente all'individuazione del tracciato ottimale per la nuova tangenziale di Agrigento, nell'ambito del PFTE, sarà redatto anche uno specifico progetto di cantierizzazione. In particolare, il progetto del processo realizzativo delle opere sarà strutturato con un'impostazione metodologica che definirà:

- la **PIANIFICAZIONE GENERALE DEL PROCESSO**, in cui sarà riepilogata l'impostazione generale della fase costruttiva (suddivisione in lotti, definizione degli ambiti operativi d'intervento e relative correlazioni, ecc.);
- il **CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI**, ove sarà dettagliata la **sequenza temporale delle attività**. Nella presente sezione, sarà sviluppata l'illustrazione analitica del processo realizzativo delle opere, ove, in coerenza con quanto pianificato in sede di cronoprogramma, si procederà all'analisi delle fasi di esecuzione delle singole tipologie di opere (gallerie, viadotti, ecc.), nonché delle attività correlate al fronte mobile di avanzamento dei lavori (tecniche realizzative ed apprestamenti di cantiere);

- le AREE DI CANTIERE, dove sarà definita l'**organizzazione funzionale delle aree di cantiere fisse**. In tale ambito si procederà alla descrizione dettagliata dei relativi lay-out funzionali (cantiere base, cantieri operativi ed aree destinate al deposito temporaneo/caratterizzazione dei materiali di scavo preventivo al loro riutilizzo nel processo realizzativo delle opere in progetto), con particolare attenzione all'ottimizzazione ed integrazione delle funzioni previste all'interno dei medesimi. In tale contesto saranno descritti anche tutti gli apprestamenti fissi (impianti e strutture edilizie), oltre alle molteplici attività di ripristino che l'Impresa esecutrice dovrà adottare al termine dell'esecuzione dei lavori;
- il BILANCIO MATERIALI E I POLI DI APPROVVIGIONAMENTO, in cui sarà esposto l'**approfondimento operato sul bilancio tra fabbisogni e materiali in esubero**, al fine di ottimizzare il riutilizzo di quest'ultimi nell'ambito del processo realizzativo. In tale ambito saranno individuati anche i poli per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere in progetto e i siti di conferimento dei materiali in esubero;
- il PIANO DEI TRASPORTI, predisposto in funzione del bilancio materiali, dei poli di approvvigionamento/conferimento, delle aree di cantiere individuate, dei percorsi per raggiungerli (viabilità ordinarie e piste di cantiere) e delle tempistiche realizzative. Nella sezione, oltre alla descrizione delle **viabilità e delle tipologie dei mezzi operativi**, si riporteranno i calcoli analitici delle **frequenze degli stessi** in funzione delle differenti fasi realizzative previste per il completamento delle opere in progetto. Nella sezione sarà descritta anche la modalità di gestione delle eventuali interferenze dei suddetti percorsi con la viabilità ordinaria esistente;
- la MITIGAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI GENERATI DALLE ATTIVITÀ DI CANTIERE, dove saranno illustrati i **dispositivi previsti per la mitigazione dei potenziali impatti sulle principali componenti ambientali ed antropiche durante le differenti fasi operative**.

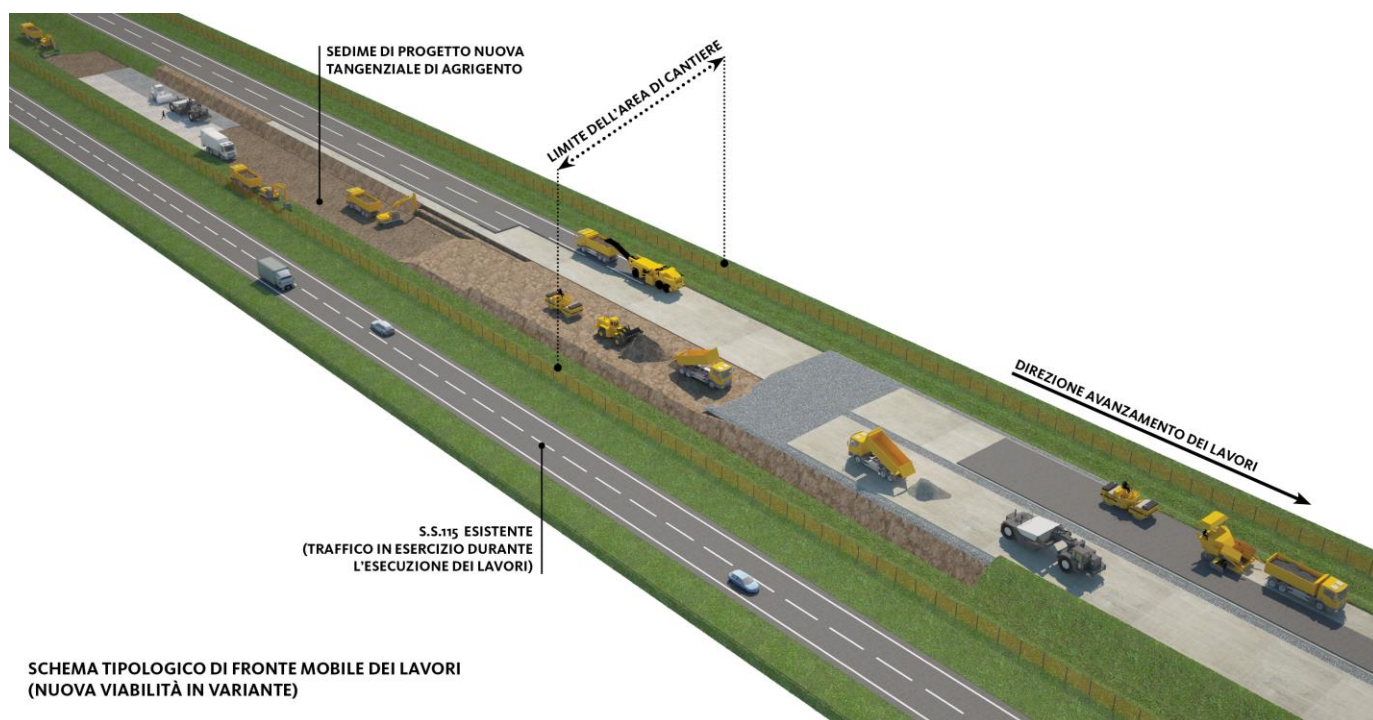
Si evidenzia che gli **obiettivi generali che caratterizzeranno il piano di cantierizzazione** della nuova tangenziale di Agrigento saranno informati:

- all'attuazione di un programma operativo dei lavori in grado di **migliorare significativamente l'impronta ambientale ed emissiva delle proprie fasi costruttive**, nel rispetto delle caratteristiche dimensionali, prestazionali e strutturali delle opere e delle relative tempistiche costruttive, ed in grado di accogliere ed incentivare anche **le più innovative tecnologie afferenti ai presidi di salvaguardia e di tutela ambientale** nei confronti delle componenti biotiche, abiotiche ed antropiche potenzialmente interferite dalle azioni di cantierizzazione;
- al conseguimento di **un'organica articolazione del processo di cantierizzazione** dell'infrastruttura in relazione alle scelte costruttive e progettuali operate;
- al **pieno rispetto dei quadri prescrittivi e/o ai pareri** espressi dai soggetti istituzionali interessati **durante l'iter autorizzativo** del progetto (ivi inclusa la procedura di VIA, nell'ambito della quale potranno essere valutati i potenziali impatti generati dalla fase di cantiere ed individuati i relativi presidi mitigativi).

Tutto ciò premesso, al fine di rispondere alle richieste emerse durante la fase del Dibattito Pubblico, in merito al progetto di cantierizzazione della nuova tangenziale di Agrigento, si precisa che:



- la nuova arteria a servizio del territorio agrigentino **si svilupperà, a prescindere dall'alternativa prescelta, per almeno l'80% in variante di tracciato**. Conseguenza di ciò è che, per la gran parte il cantiere per la relativa realizzazione non interesserà direttamente la viabilità esistente (vedasi a titolo esemplificativo la successiva immagine), consentendo l'utilizzo dell'attuale SS115 senza limitazioni di traffico.



**FIGURA 4-8 SCHEMA TIPOLOGICO DI CANTIERE PER NUOVO TRACCIATO IN VARIANTE RISPETTO ALLA VIABILITÀ ESISTENTE**

Nei limitati tratti in cui è previsto che il tracciato si sviluppi lungo la statale esistente, verranno effettuati lavori di adeguamento e messa in sicurezza, finalizzati all'ammmodernamento dell'infrastruttura, quali il rifacimento del manto di pavimentazione e della segnaletica orizzontale, la sostituzione delle barriere di sicurezza, il miglioramento del sistema di illuminazione, l'installazione di nuova segnaletica vetrificale. Tali lavorazioni, in ogni caso, non interesseranno il corpo stradale e sono da considerarsi assimilabili ad interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria con tempi di esecuzione relativamente contenuti. Il progetto della cantierizzazione valuterà, inoltre, la suddivisione delle lavorazioni in fasi esecutive al fine di coordinare l'esercizio dell'infrastruttura con le aree di lavoro, senza creare disfunzionalità o interruzioni della circolazione. Per gli interventi maggiormente invasivi si potrà, infine, ricorrere a lavorazioni notturne.

La **complessiva ottimizzazione del piano della mobilità operativa e delle piste di cantiere** privilegerà l'utilizzo di viabilità a servizio dei mezzi di cantiere appositamente create nel sedime di progetto, per garantire lo smarino dei materiali dai fronti di scavo delle gallerie, prevedendo l'utilizzo della viabilità esistente solo per il collegamento indispensabile alle aree di cantiere fisse, ovvero di conferimento/approvvisionamento dei materiali;

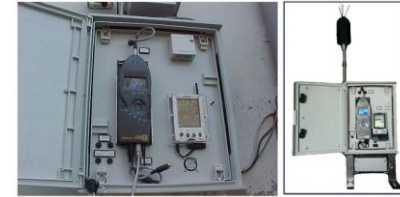
- l'intervento in progetto sarà suddiviso in lotti realizzativi (ambiti operativi). Per ciascuno di tali lotti si procederà con la **definizione di un'organizzazione funzionale delle aree di cantiere fisse** che prevede l'individuazione:

- del **campo base**, in cui saranno ubicate le funzioni logistiche-operative (uffici dell'impresa costruttrice, Direzioni Lavori, strutture a supporto delle maestranze quali, spogliatoi, dormitori, mensa, ecc.);
- delle **aree operative** a supporto delle attività realizzative proprie del fronte mobile dei lavori (fronte di scavo delle gallerie, realizzazione nuovi viadotti, ecc.);
- delle **aree di stoccaggio provvisorio** di materiali provenienti dagli scavi in cui saranno opportunamente caratterizzati prima del loro eventuale riutilizzo nell'ambito del progetto.

Tale analisi, inoltre, sarà completata dalla **definizione di dettaglio di tutte le dotazioni, della tipologia e delle caratteristiche di mezzi d'opera** utilizzati per il completamento delle opere in progetto, individuate al fine di garantire i più elevati standard securistici per le maestranze impiegate nel cantiere;

- attraverso la puntuale definizione di tutte le parti d'opera, per ciascun lotto, sarà possibile operare:
  - una **significativa ottimizzazione del bilancio dei materiali**, attraverso valutazioni di dettaglio sugli effettivi fabbisogni di materiali (pregiati e non pregiati) da riutilizzarsi nell'ambito della realizzazione delle opere viabilistiche in progetto e dei conferimenti a deposito definitivo;
  - l'**individuazione di tutti i poli di fornitura** necessari per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, ovvero dei **siti di conferimento** dei materiali in esubero;
- la definizione di un **piano di trasporti specifico**, predisposto in funzione dei poli di approvvigionamento, dei siti di conferimento dei materiali di scavo in esubero, delle aree di cantiere individuate, dei percorsi per raggiungerli (viabilità ordinarie e piste di cantiere) e delle tempistiche realizzative, consentirà:
  - di **limitare i disagi per il traffico in esercizio** che, durante l'esecuzione dei lavori, sarà sempre garantito, in particolare lungo le direttrici principali (luoghi di interesse turistico, porto ed attività produttive, ospedale, ecc.);
  - di **risolvere qualsiasi eventuale tipo di interferenza** (regolamentazione delle intersezioni) fra i percorsi di cantiere e le viabilità ordinarie;
- per l'intervento in progetto si potranno prevedere i seguenti **presidi per la mitigazione dei potenziali impatti** generati dal processo realizzativo delle opere, sulle componenti ambientali ed antropiche:
  - **schermatura** (acustica e per eventuali emissioni polverulenti) delle aree di cantiere laddove necessario;
  - **bagnatura periodica** dei cumuli di inerti stoccati temporaneamente e delle piste di cantiere;
  - predisposizione di **impianti lavar ruote** in corrispondenza di tutti gli accessi sulla viabilità ordinaria e **lavaggio delle strade** lungo gli itinerari di cantiere;

- applicazione di sistemi al fine di favorire **l'inserimento paesaggistico degli allestimenti di cantieri fissi**;
- monitoraggi ambientali, così come da indicazioni contenute nel **Piano di Monitoraggio Ambientale**, che verrà redatto insieme allo studio di impatto ambientale, per ciò che afferisce al monitoraggio in corso d'opera;
- utilizzo di **mezzi ed attrezzature di ultima generazione**;
- ubicazione dei cantieri in **aree compatibili con il sistema dei vincoli**.



#### 4.14 COINVOLGIMENTO DELLE AMMINISTRAZIONI, LEGALITÀ E RIDUZIONE DEI TEMPI DI ATTUAZIONE

Il Dibattito Pubblico è stato inoltre teatro di diversi appelli alle istituzioni da parte dei cittadini. Pur non trattandosi di tematiche prettamente connesse alla progettazione dell'opera, si è ritenuto comunque doveroso riportare tali contributi all'interno del documento esprimendo al contempo, nei limiti della propria competenza, la posizione di ANAS.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
C.C.I.I.A. di Agrigento	<i>Trarre spunto dalla Tangenziale di Agrigento per una progettazione urbanistica complessiva a cura del Comune di Agrigento</i>
C.C.I.I.A. di Agrigento	<i>Partire dal dibattito pubblico per trarre spunto per interrogarsi sul futuro della città di Agrigento (rapporto tra valle e colle, sviluppo delle realtà produttive e della partnership pubblico privata)</i>
Giornalista della testata "La Sicilia"	<i>Porre attenzione al concetto di legalità tenendo conto dell'evoluzione del modus operandi della criminalità organizzata nell'infiltrarsi negli appalti pubblici</i>
FILLEA CGIL	<i>Sollecitare Italcementi per la riattivazione, anche in vista della realizzazione della Tangenziale, dell'impianto sul territorio agrigentino</i>
Presidente dell'Ordine degli Ingegneri	<i>Spinta politica per fare rete territoriale ed ottenere al più presto le risorse per la realizzazione della Tangenziale</i>
FILLEA CGIL	<i>Necessità che il territorio sia in prima linea contro la criminalità organizzata richiamando l'attenzione su una riorganizzazione della stessa finalizzata ad infiltrarsi nell'economia in vista delle nuove ed ingenti risorse che sono disponibili</i>
FILLEA CGIL	<i>Necessità di realizzare maggiori sinergie tra le amministrazioni comunali ed Anas S.p.A, sia in fase progettuale che di realizzazione dell'opera, ma anche in generale nella programmazione degli interventi sul complessivo sistema della viabilità (statale, provinciale, comunale) e di ridurre i tempi burocratici per la realizzazione dell'opera</i>
C.C.I.I.A. di Agrigento	<i>Pensare il progetto in una prospettiva più ampia rispetto allo scontato punto di vista del transito stradale. Infatti, un'opera di tale importanza produrrà modifiche legate alle dinamiche economiche e culturali non solo riferite al territorio interessato dall'intervento ma a tutta la provincia di Agrigento. Pertanto, sarebbe opportuno avviare un confronto tecnico-politico complessivo circa il futuro sviluppo dell'agrigentino</i>
Distretto Turistico della Valle dei Templi, FILLEA CGIL	<i>Necessità che il territorio faccia rete e spinga per ottenere la realizzazione dell'opera in tempi congrui</i>

La maggior parte degli appelli sopra riportati, esulano dalle competenze Anas che pertanto può solo riportarle quale testimonianza e memoria delle stesse.

Quelle che invece possono, anche se in modo indiretto, avere attinenza con le attività progettuali ed esecutive dell'infrastruttura meritano condivisione, è infatti non solo utile ma talvolta determinate il sostegno delle Amministrazioni Locali nel sollecitare una rapida e sufficiente disponibilità finanziaria.

Estremamente auspicabile è la collaborazione degli Enti coinvolti nel processo approvativo del progetto, la cui rapidità o lentezza, il più delle volte, influisce sulle decisioni governative in relazione allo stanziamento delle risorse finanziarie con ricadute in termini temporali sia sulla progettazione sia sulla realizzazione dell'opera. Pertanto, una fattiva collaborazione fondata anche sul dialogo diretto potrebbe portare ad una rapida approvazione del progetto nei tempi minimi consentiti.

Per quanto riguarda l'eventuale riattivazione dell'impianto Italcementi Anas non ha titolo ad intervenire. In questa sede si può solo considerare che l'eventuale presenza di un impianto di produzione prossimo al cantiere costituirebbe un vantaggio per gli approvvigionamenti dei materiali nell'ambito della realizzazione dell'opera.

Infine, sebbene di primaria importanza, preme sottolineare come Anas sia dotata di un codice etico e procedure stringenti interamente orientate al rispetto della legalità e alla prevenzione della corruzione, applicando con rigore tutte le leggi dello Stato in tema di prevenzione delle infiltrazioni criminali. Inoltre, con riferimento al quadro delle iniziative da adottare per rendere maggiormente efficace il contrasto alla criminalità organizzata, sarà possibile adottare specifici protocolli di legalità secondo i nuovi schemi concernenti le infrastrutture e gli insediamenti prioritari approvati con delibera CIPE dello scorso 26 novembre 2020. I testi, in linea di continuità con quanto già emanato dalle precedenti delibere CIPE n. 58 del 2011, recante le linee guida per la stipula di accordi in materia di sicurezza e lotta antimafia, e n. 62 del 2015, con cui è stato approvato il primo schema di protocollo di legalità, anche alla luce delle modifiche normative intervenute, sono tesi a favorire l'espansione di un'economia legale e a ridurre gli spazi di agibilità della criminalità organizzata.



## 5 CONCLUSIONI

---

La ragione del dibattito pubblico - metodo di condivisione di un progetto con il territorio interessato che sempre più si sta strutturando in Italia – è quella di ascoltare e interloquire con la collettività che principalmente dovrà fruire e sostenere l'impatto dell'opera che, pertanto, deve rispondere alle esigenze del territorio. In quest'ottica il metodo da seguire è quello di considerare le istanze e suggerimenti di chi, vivendo il territorio, meglio di altri conosce i luoghi, le abitudini, le necessità cui l'opera deve rispondere. Pertanto, mira alla redazione di un progetto che possa rispondere agli interessi e alle esigenze della collettività, cercando di valorizzare e non mortificarne il territorio. Il dibattito pubblico è finalizzato a far emergere le criticità o le lacune di un progetto per poterlo migliorare e ben valutare l'opportunità dell'investimento. Il dibattito sulle alternative serve a contemperare la valutazione degli aspetti tecnici ed economici che, nel caso specifico trasportistico, devono relazionarsi con le peculiarità dei luoghi sotto l'aspetto paesaggistico, geomorfologico, sociale, culturale e tutti gli altri aspetti connessi alla presenza di una nuova infrastruttura. Il processo non si conclude con la scelta di un'alternativa in funzione della prevalenza delle preferenze espresse nel corso dello stesso, ma sottende ad un'analisi delle istanze e argomentazioni raccolte nel corso dei mesi di dibattito che - il proponente dell'opera – analizza, vaglia sotto l'aspetto tecnico economico e accoglie o respinge con chiare e solide argomentazioni. Pertanto, la scelta finale del tracciato da sviluppare nelle successive fasi di progettazione è sintesi costruttiva delle relazioni tra le proposte fatte e i contributi di quanti hanno partecipato al dibattito.

Proprio per rispondere alle finalità sopra descritte esso si svolge nelle prime fasi della definizione del progetto, ossia illustrando al pubblico il cosiddetto DocFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali), prima della definizione finale del progetto, affinché esso possa essere migliorato anche attraverso il confronto tra le alternative individuate.

In questo contesto la presente relazione costituisce un ultimo importante passaggio procedurale, in quanto testimonia tutte le repliche del Proponente alle preferenze/criticità rappresentate e alle proposte raccolte durante il Dibattito pubblico, sia attraverso gli incontri sia attraverso i contributi scritti pervenuti. A chiusura di tale documento viene infine delineata la soluzione progettuale che risponde e accorda gli aspetti tecnici ed economici agli approfondimenti svolti sulla base degli input ricevuti durante il dibattito.

L'alternativa progettuale che sarà alla base dei successivi livelli della progettazione è stata dunque ricercata con l'idea di sintetizzare due obiettivi fondamentali ovvero quello di dare il più possibile risposta alle esigenze rintracciabili nei contributi acquisiti dal confronto con il territorio e quello di garantire che l'intervento progettuale produca/assicuri i maggiori benefici per la collettività in relazione ai costi da sostenere. Tale impostazione sembra comunque collocarsi in continuità con quanto emerso dal dibattito. Durante l'ultimo incontro, infatti, la Sindaca di Realmonte, anche in esito a confronti tra le amministrazioni locali interessate, ha richiesto ad ANAS di fare una sintesi delle diverse esigenze emerse nel dibattito pubblico nell'ottica di prediligere non le singole aspettative, ma quelle complessive di sviluppo del territorio.

Di seguito sono riassunte la quasi totalità delle posizioni espresse durante il dibattito in merito alla scelta delle alternative di progetto. Occorre tuttavia evidenziare come non tutti gli stakeholder abbiano espresso una preferenza chiara su una delle alternative progettuali.

Stakeholder	Considerazioni   Proposte   Richieste
C.I.I.A. di Agrigento	<i>L'alternativa 2 è quella che appare più funzionale</i>
Legambiente di Agrigento	<i>L'alternativa 2 è apprezzabile sia sotto l'aspetto funzionale che ambientale rappresentando anche l'esigenza di contenere le emissioni di CO2 sia in fase di cantiere che in esercizio della strada</i>
Ordine Ingegneri di Agrigento	<i>Apprezzamento per l'alternativa 2, ritenuta più efficace</i>
Cittadino	<i>L'alternativa 2b è troppo di impatto sugli aspetti archeologici e naturalistici del territorio</i>
Sindaco di Siculiana	<i>Parere contrario all'alternativa progettuale 1, parere favorevole all'alternativa 2 innestando, nell'area di Siculiana, il tracciato dell'alternativa progettuale 2b anche per evitare un eccessivo impatto paesaggistico</i>
Imprenditore Turistico	<i>L'alternativa 1 renderebbe l'infrastruttura isolata in quanto ci si allontanerebbe troppo dai centri di interesse ed in più determina maggiori oneri economici per la presenza di opere (viadotti e gallerie)</i>
Sindaca di Realmonte	<i>Posizione inizialmente favorevole all'alternativa progettuale 1. Ha poi dato atto dell'evoluzione della sua posizione riconoscendo una migliore efficacia delle altre alternative anche in considerazione delle esigenze di tutto il territorio interessato dall'opera. Tale posizione è stato frutto di un percorso condiviso con gli altri Comuni che si è attivato per supportare lo sviluppo dell'intero comprensorio con particolare riferimento alla crescita del comparto turistico</i>
Collegio dei Geometri	<i>L'alternativa progettuale 1 è quella più sicura - perché è più distante dai centri abitati, determina minori interferenze con le viabilità esistenti e sarebbe trainante per realizzare opere su strade provinciali che sono più malandate</i>
Sindaco di Agrigento	<i>L'alternativa 1 è quella da preferire per il territorio di Agrigento</i>
Sindaco di Favara	<i>L'alternativa 1 è meno impattante sul territorio mentre l'alternativa 2 - che utilizza anche la viabilità esistente - comporterebbe disagi per il traffico veicolare connessi ai lavori di realizzazione dell'opera come già verificatisi in passato</i>
Presidente dell'Ordine degli Ingegneri, Rappresentante Ordine degli Architetti	<i>Netta contrarietà all'alternativa "0" che consiste nel non procedere alla realizzazione dell'opera</i>
Cittadino	<i>Contrarietà alla realizzazione dell'opera, ritenuta un palliativo rispetto alla realizzazione di una autostrada sul tracciato Gela – Castelvetro</i>

Dalla lettura dei pareri dei partecipanti al confronto non si riscontrano significative posizioni a favore né della cosiddetta "alternativa 0" (ovvero contrarie in toto alla realizzazione dell'opera) né all'alternativa 2B che, nel corso

del dibattito, è risultata di interesse per la sola parte di attraversamento al territorio comunale di Siculiana. L'approfondimento in merito a quest'ultima specifica tematica è affrontato nel dettaglio nel capitolo 4.5. Non si riscontrano preferenze per l'alternativa 2B nei tratti esterni all'area di Siculiana. Inoltre, l'alternativa 2B, come dettagliatamente illustrato nel Dossier di Progetto e nel Documento di Fattibilità e come osservato anche da un privato cittadino in fase di dibattito, è quella che presenta le maggiori interferenze con il contesto archeologico dell'area.

Il vero confronto sembra dunque essere fra le alternative 1 e 2, con quest'ultima che riscontra una maggiore preferenza rispetto alla prima. In particolare, come prevedibile, la discriminante di scelta riguarda il diverso approccio con il quale il tracciato si colloca ad ovest di Agrigento. Infatti, i due tracciati risultano pressoché aderenti nel tratto più tangenziale all'abitato di Agrigento trovando una netta distinzione nell'area occidentale dove si collocano i comuni di Porto Empedocle, Realmonte, Siculiana e Montallegro.

La soluzione 1 mira a non impegnare direttamente i territori delle suddette realtà urbane, comunque collegati tramite specifica bretella; l'alternativa 2 opta invece per un corridoio più prossimo alle aree abitate al fine di meglio integrare il sistema tangenziale con il sistema territorio. Tale diversa impostazione fa sì che i comuni dell'area occidentale tendano a propendere per l'alternativa 2, anche nella logica di creare un sistema che meglio si coniuga con la rete di trasporto locale. I comuni della zona orientale dell'area di intervento propendono invece per l'alternativa 1, percepita come più diretta e funzionale per i traffici che gravitano sul territorio in virtù dei lievemente minori tempi di percorrenza garantiti sulle tratte di media-lunga distanza.

A fronte di quanto riportato, nel pieno rispetto del quadro esigenziale alla base del progetto e tenuto conto di quanto emerso dal dibattito, il tracciato che la Proponente ANAS ritiene preferibile adottare per lo sviluppo dell'intervento è quello delineato dall'alternativa 2. Ovviamente, nel proseguo della progettazione, verranno attuati tutti i necessari approfondimenti e perfezionamenti al fine di tenere conto di tutte le indicazioni ritenute accoglibili illustrate nel capitolo 4 della presente relazione.

Al fine di comprendere l'orientamento di ANAS è necessario richiamare gli esiti delle valutazioni contenute nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali.

In primis, le **analisi trasportistiche** evidenziano come le alternative aventi la maggiore valenza dal punto di vista del miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione e dei livelli di accessibilità risultino essere la 2 e 2B. Dalle simulazioni, infatti, l'alternativa 1 non sembra godere, nel tratto ad ovest del capoluogo, di sufficiente potere attrattivo per spostare quote significative di traffico dalla strada statale attuale, in particolare per quanto attiene i flussi di accesso al territorio. Si creerebbe dunque uno scenario caratterizzato da un'offerta trasportistica da un lato eccessiva in relazione ai flussi di medio lunga percorrenza e dall'altro limitata nei confronti degli spostamenti più brevi. Tale aspetto è peraltro reso evidente dalla distribuzione dei traffici attesi che, in base alle simulazioni svolte ipotizzando la realizzazione della prima alternativa, interessano con volumi superiori la bretella di collegamento a una carreggiata rispetto all'asse principale a doppia carreggiata.

A valle **dell'analisi costi-benefici** si è potuto altresì verificare che l'Alternativa 1 non risulta economicamente sostenibile, ovvero che i suoi costi di realizzazione non generano un ritorno sufficiente in termini di benefici per la collettività. Viceversa, la soluzione dell'Alternativa 2 presenta un carattere di sostenibilità, con benefici attesi che superano, anche con una certa marginalità, il valore di soglia in rapporto ai costi.

L'ultima delle valutazioni effettuate riguarda i **possibili impatti sulle componenti ambientali** eventualmente generati da ciascuna alternativa e quantificati attraverso un processo di **analisi multicriteri**.

L'Alternativa 1 evidenzia grandezze di impatto ricadenti nella categoria "Media" per la maggior parte delle componenti, nello specifico: inquinamento luminoso, suolo e sottosuolo, ambiente idrico, vegetazione e flora, fauna, ecosistemi e biodiversità, sistema agricolo. Mentre alle altre componenti, ovvero atmosfera e qualità dell'aria, rumore, archeologia, sistema paesaggistico, salute pubblica e benessere, è stato assegnato un giudizio di impatto "Basso".

L'Alternativa 2, invece, evidenzia impatti "Bassi" rispetto a tutte le componenti, con valori assoluti tendenzialmente inferiori a quelli espressi dalle altre Alternative nello stesso range d'impatto e, pertanto, risulta quella maggiormente preferibile dal punto di vista del contenimento degli impatti sull'ambiente.

Avendo dunque delineato un'alternativa da approfondire, l'iter procederà, compatibilmente con i fondi a disposizione e in linea con le indicazioni dell'Accordo Quadro di Programma, con lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

Tale progetto sarà comprensivo tra gli altri di:

- rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;
- studio di prefattibilità ambientale;
- relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico, per la procedura d.lgs. 50/2016 art. 25, c. 1) in accordo alle nuove linee guida dell'archeologia preventiva approvate, con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 febbraio 2022 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n.88 del 14 aprile 2022), Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati.

Il progetto svilupperà inoltre, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione dei seguenti aspetti:

- il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività;
- la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera;
- la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza;
- un limitato consumo del suolo;
- il rispetto dei vincoli idrogeologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti;
- il risparmio e l'efficientamento ed il recupero energetico nella realizzazione e nella successiva vita dell'opera, nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere;
- la compatibilità con le preesistenze archeologiche;
- la compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica dell'opera;

nonché gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, secondo le modalità previste nel regolamento di cui all'articolo 216, comma 27-octies, del D.Lgs. 50/2016 ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dovrà consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa.

L'opportunità di suddividere il progetto in lotti funzionali, si lega alla disponibilità finanziaria per la realizzazione dell'opera, poiché qualora il fabbisogno economico non fosse interamente disponibile e il finanziamento avvenisse per tranches, tanto per il completamento della progettazione quanto per la realizzazione dell'opera, la suddivisione in lotti funzionali potrebbe consentire di proseguire comunque l'iter progettuale e approvativo.

L'approvazione del progetto avverrà in conformità alla legge 241/90, sul progetto di fattibilità tecnico economica verrà svolta la Conferenza di Servizi Preliminare, prevista dall'art. 27 del D.Lgs 50/2016 nel corso della quale tutte le amministrazioni e gli enti interferiti saranno obbligati ad esprimersi sulla localizzazione del tracciato e potranno essere avanzate eventuali condizioni per ottenere nella successiva fase di approvazione del progetto definitivo i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso per la realizzazione dell'opera.

Il progetto verrà quindi trasmesso al Consiglio Superiori dei Lavori Pubblici e, in caso di approvazione, proseguirà con gli approfondimenti tecnici propri della progettazione definitiva sulla base dei quali verrà avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e la Conferenza dei Servizi decisoria.

Le successive azioni procedurali saranno ancora opportunità di dialogo e confronto con il territorio, sebbene a livello istituzionale, ma comunque ulteriori occasioni di confronto e miglioramento della progettazione nel corso del suo avanzamento. E qualora necessario non è esclusa a priori la possibilità di ulteriori interlocuzioni con il territorio.

Direzione Tecnica  
Ing. Luca Bernardini