



DOSSIER CONCLUSIVO

ITINERARIO GELA – AGRIGENTO – CASTELVETRANO

Macrolotto 1

da svincolo A29 Castelvetroano a
svincolo di Sciacca ovest (incluso)

INDICE

PREMESSA	2
1. LE RAGIONI DELL'OPERA	5
2. L'ALTERNATIVA 1	8
3. L'ALTERNATIVA 2A	10
4. L'ALTERNATIVA 2B	12
5. LE RICHIESTE DEL DIBATTITO	14
6. APPROFONDIMENTI POST DIBATTITO	20
6.1 LA RETE DI VIABILITA' LOCALE	20
6.2 IL COMFORT DI GUIDA – MITIGAZIONE DEL VENTO SUI VEICOLI	21
6.3 IPOTESI DI UNA PISTA CICLABILE SUL PERCORSO CASTELVETRANO – MENFI - SCIACCA	22
7. CONCLUSIONI	24

PREMESSA

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. - Macrolotto 1 da svincolo A29 Castelvetro a svincolo di Sciacca ovest (incluso)"** 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 nei quattro comuni sul territorio dei quali insiste l'intervento: Castelvetro, Menfi, Sambuca di Sicilia e Sciacca,;
- tematico: si è svolto un incontro tecnico-tematico on line con il compito di analizzare l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale archeologico e paesaggistico del territorio attraversato.

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

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

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:

- 15 NOVEMBRE 2023 ORE 11:00 Conferenza Stampa di Apertura Palermo presso la Presidenza della Regione Siciliana – Sala Alessi;
- 15 NOVEMBRE 2023 ORE 17:30 - 21:00 Comune di Castelvetro - Convento dei Minimi;
- 16 NOVEMBRE 2023 ORE 17:30 - 21:00 Comune di Sciacca Sala Blasco – Palazzo Comunale;
- 22 NOVEMBRE 2023 ORE 16:30 - 19:00 Sambuca di Sicilia – Palazzo Panitteri;
- 23 NOVEMBRE 2023 ORE 17:30 - 21:00 Comune di Menfi – Biblioteca Comunale;
- 5 DICEMBRE 2023 ORE 17:00 - 19:00 Incontro tematico on-line su Impatto ambientale, archeologia e paesaggio.

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);
- approfondire alcuni temi progettuali emersi nel corso del dibattito pubblico.

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).

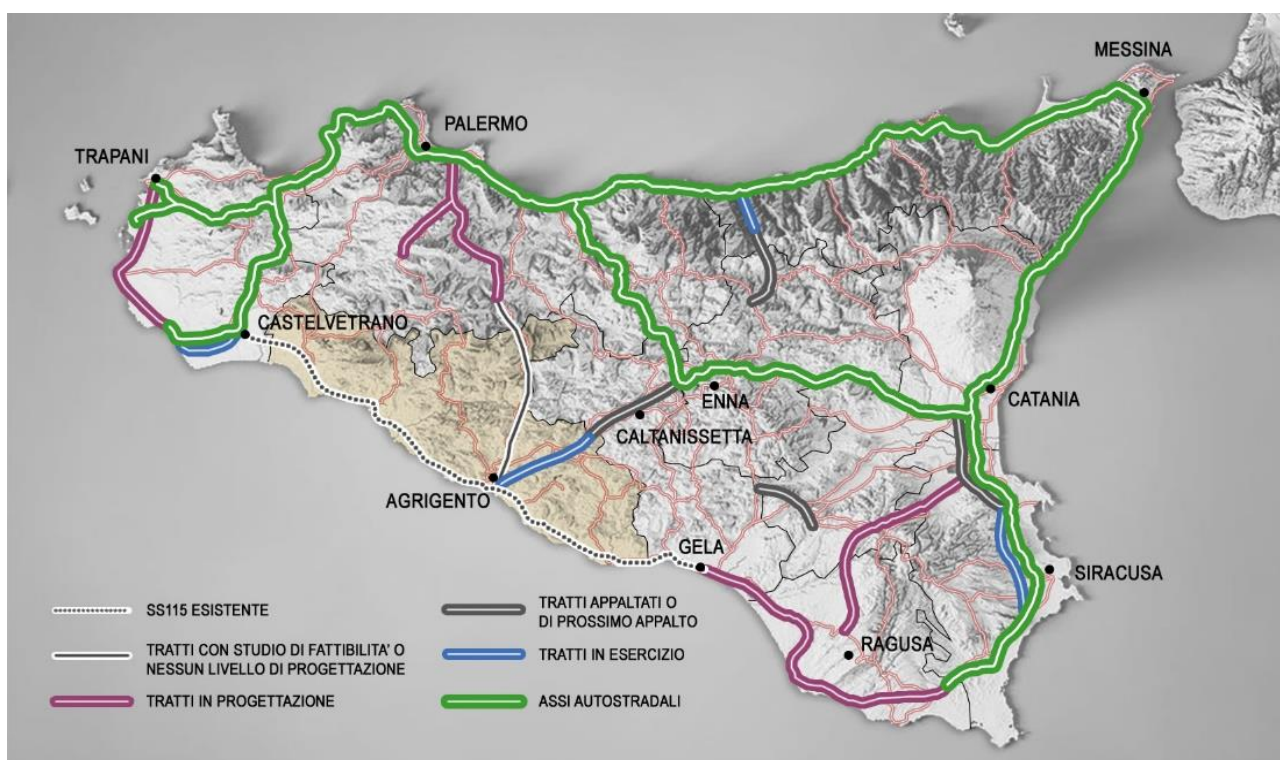
Il processo di interlocuzione con il territorio proseguirà, quindi, nelle specifiche occasioni individuate dalle norme, come ad esempio la procedura di VIA e la Conferenza di Servizi al compimento dei diversi step progettuali.

1. LE RAGIONI DELL'OPERA

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

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

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



Corografia generale della Regione con indicazione delle strade e nodi infrastrutturali principali

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

La Strada Statale 115 “Sud Occidentale Sicula” rappresenta dunque un tassello fondamentale della viabilità regionale costituendo l'unica via a scorrimento veloce lungo la costa meridionale della Sicilia, da 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 strategico per i traffici di lunga percorrenza che si muovono da un

capo all'altro dell'isola. Inoltre, snodandosi lungo la costa meridionale, la SS115 rappresenta l'arteria principale di tutta la viabilità al servizio delle aree più interne.

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

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

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

La stessa SS115, che riveste un ruolo di importanza strategica riconosciuto anche a livello europeo, presenta una geometria della piattaforma stradale e di sicurezza che rendono assai disomogenea la qualità ed il livello di sicurezza della circolazione, con condizioni spesso incompatibili con il ruolo di infrastruttura di primaria importanza che essa riveste. In considerazione di ciò, l'ammodernamento dell'itinerario SS115 Gela – Agrigento – Castelvetro rappresenta da anni un obiettivo primario per il completamento della rete stradale e autostradale Siciliana.

La realizzazione di una strada a scorrimento veloce tra Gela e Castelvetro rappresenta una necessità strategica per la Sicilia con l'obiettivo di realizzare una infrastruttura centrale nel Mediterraneo che metterà in collegamento i due aeroporti di Comiso e Birgi, liberando dal traffico la Valle dei Templi di Agrigento, patrimonio dell'Unesco, e che, nel suo nuovo tracciato, potrà evitare le interferenze con il traffico urbano di molti paesi e città della riviera agrigentina.

Con tali finalità, nel 2007 Anas ha elaborato uno studio di fattibilità il cui tracciato (alternativo all'attuale SS115 Sud Occidentale Sicula) si snoda lungo circa 166 chilometri, con circa 18 svincoli. Da Castelvetro a Mazara del Vallo, invece, corre già oggi una parte del tracciato della A29 Palermo - Mazara del Vallo, per cui non ci sono nuove infrastrutture da realizzare. Infine, per il tratto Mazara del Vallo - Trapani, ad oggi è stato redatto (sempre dall'ANAS) il progetto preliminare.

Come appare evidente, il tratto di maggior complessità è quello tra Gela e Castelvetro che ha portato l'Anas ad individuare una suddivisione dell'intera tratta in 9 macrolotti funzionali per i quali è stata avviata la progettazione di fattibilità per quelli definiti prioritari.

Il Macrolotto 1 da Svincolo A29 Castelvetro a svincolo di Sciacca Ovest (incluso) rappresenta il primo dei 9 macrolotti riportati nella progettazione di fattibilità.

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

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

- **mettere in sicurezza** il tratto esistente della statale;
- **migliorare l'accessibilità** della fascia costiera e delle eccellenze archeologiche ed ambientali;
- **migliorare i 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.

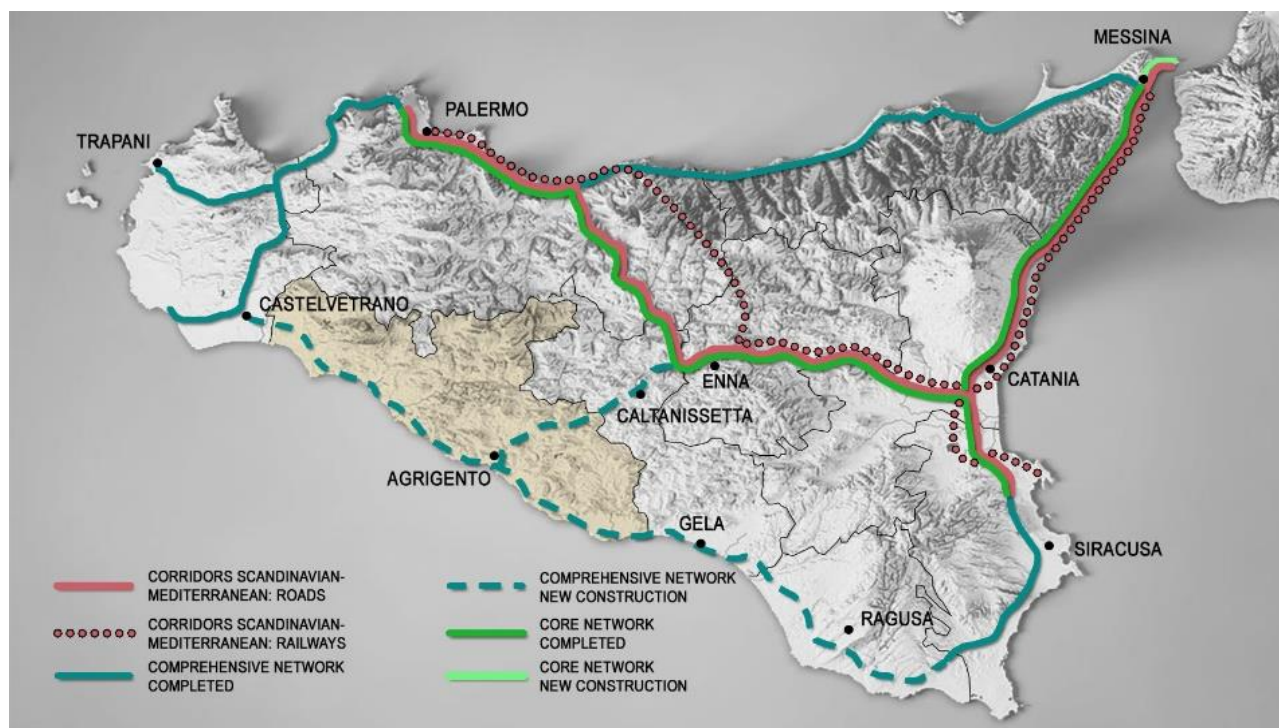


Immagine con rielaborazione grafica della Rete TEN-T nell'ambito della Regione Siciliana

2. L'ALTERNATIVA 1

L'Alternativa 1 si sviluppa prevalentemente in variante, a nord dell'attuale SS115, e si ricollega nell'ultimo tratto alla SS624 Palermo- Sciacca prevedendone un allargamento a quattro corsie a destra, della strada esistente, nel primo tratto di attacco e nell'ultimo tratto fino allo svincolo Sciacca Ovest.

Lo sviluppo complessivo è di circa 25.2 km ed è caratterizzata dalla presenza di 19 viadotti, di cui 3 già esistenti e da adeguare, 2 gallerie naturali e 4 artificiali.

Lungo l'intero tracciato sono previste quattro intersezioni intermedie che permettono il collegamento alle strade provinciali intersecate e alla SS624, mentre un sistema di complanari consentirà di ricucire le altre viabilità locali interferite dal tracciato in progetto, così da permettere il mantenimento degli attuali percorsi viabili. Questo permetterà, insieme con la realizzazione di sottopassi e cavalcavia, di garantire la permeabilità della nuova infrastruttura consentendo inoltre di ridurre l'isolamento di alcune aree, oggi servite per lo più da sole strade poderali.

ALTERNATIVA 1 – TRACCIATO IN VARIANTE		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
GALLERIE NATURALI	1.863	7%
GALLERIE ARTIFICIALI	1.367	5%
VIADOTTI	4.281	17%
RILEVATO/TRINCEA	17.705	70%

Sono previsti n. 5 svincoli complessivi a livelli sfalsati che garantiscono la connessione con le principali viabilità presenti.

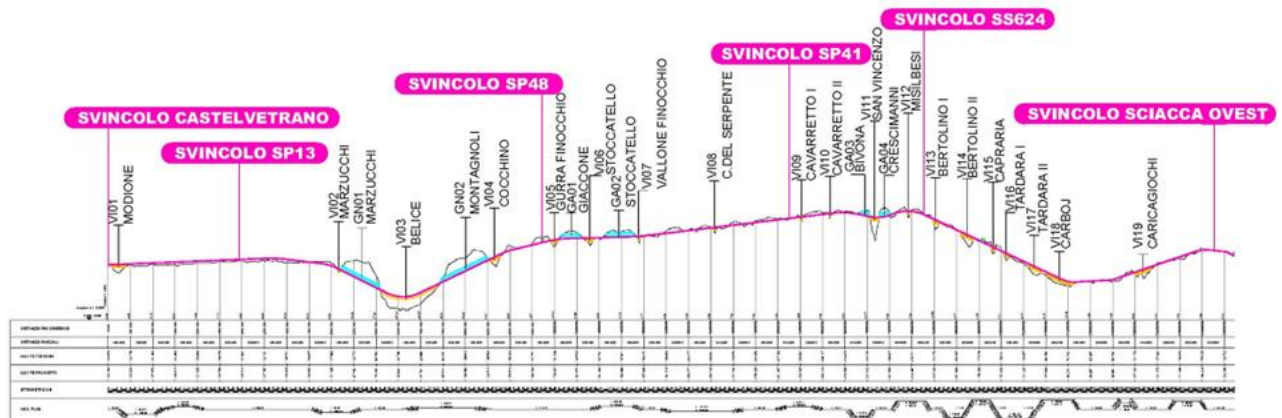
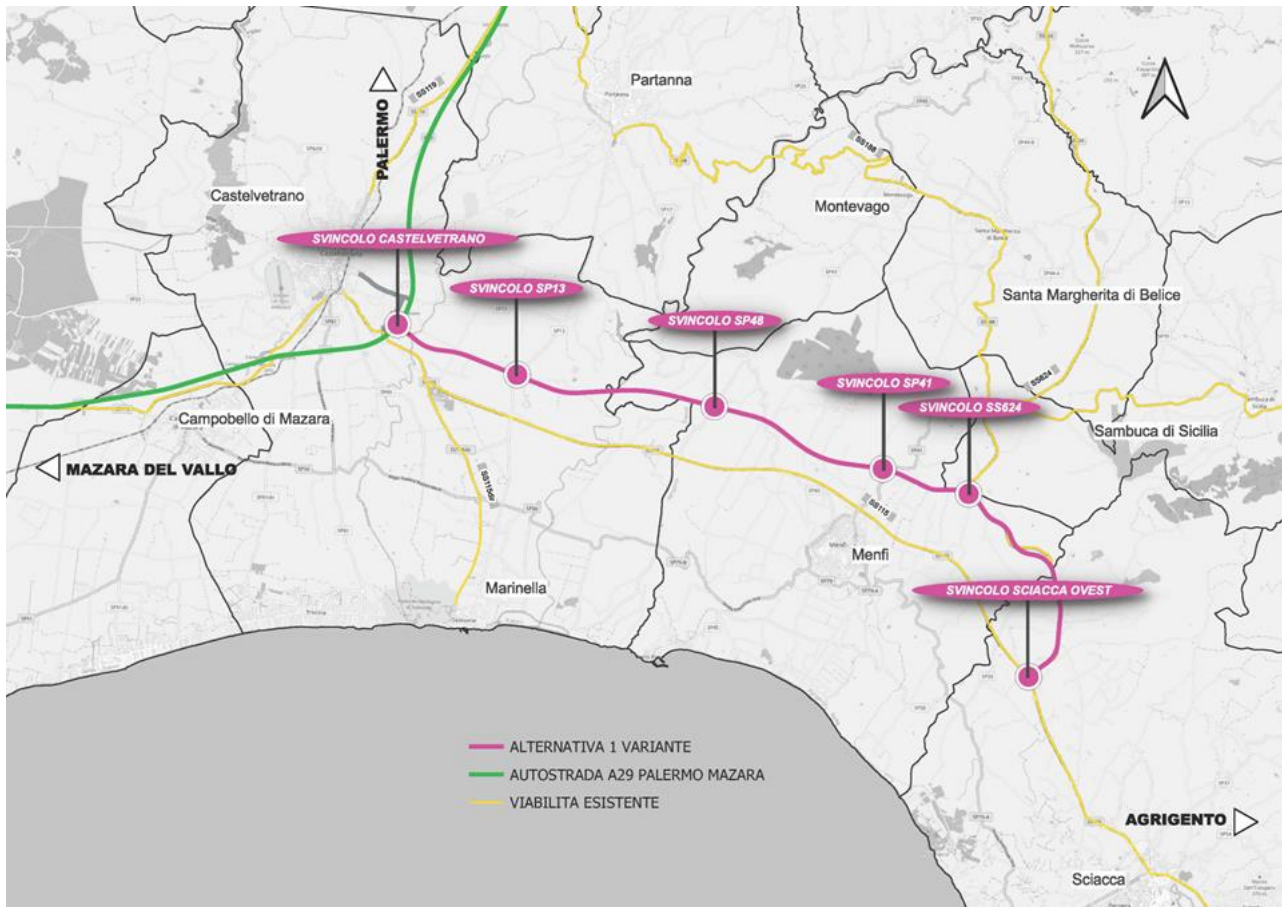
Si prevede l'adeguamento e il ridisegno degli svincoli già esistenti:

- Svincolo di • Castelvetro – A29
- Svincolo di Sciacca Ovest al km 25+200

e la realizzazione di n. 4 nuovi svincoli intermedi

- Svincolo con la SP13 al km 3+604
- Svincolo con la SP48 al km 9+732
- Svincolo con la SP41 al km 15+261

Per l'Alternativa 1 è stato stimato un costo di 1,122 Miliardi di euro



Planimetria e profilo dell'Alternativa 1

3. L'ALTERNATIVA 2A

L'Alternativa 2A ha uno sviluppo complessivo di circa 23.5 km e prevede l'adeguamento con raddoppio a sinistra dell'attuale SS115 Sud Occidentale Sicula.

Lungo il tracciato sono presenti 11 viadotti, di cui 10 esistenti per i quali è previsto l'adeguamento con sostituzione dell'impalcato per la carreggiata destra, mentre la sinistra sarà totalmente di nuova costruzione. L'undicesimo viadotto è previsto di nuova realizzazione in entrambe le carreggiate.

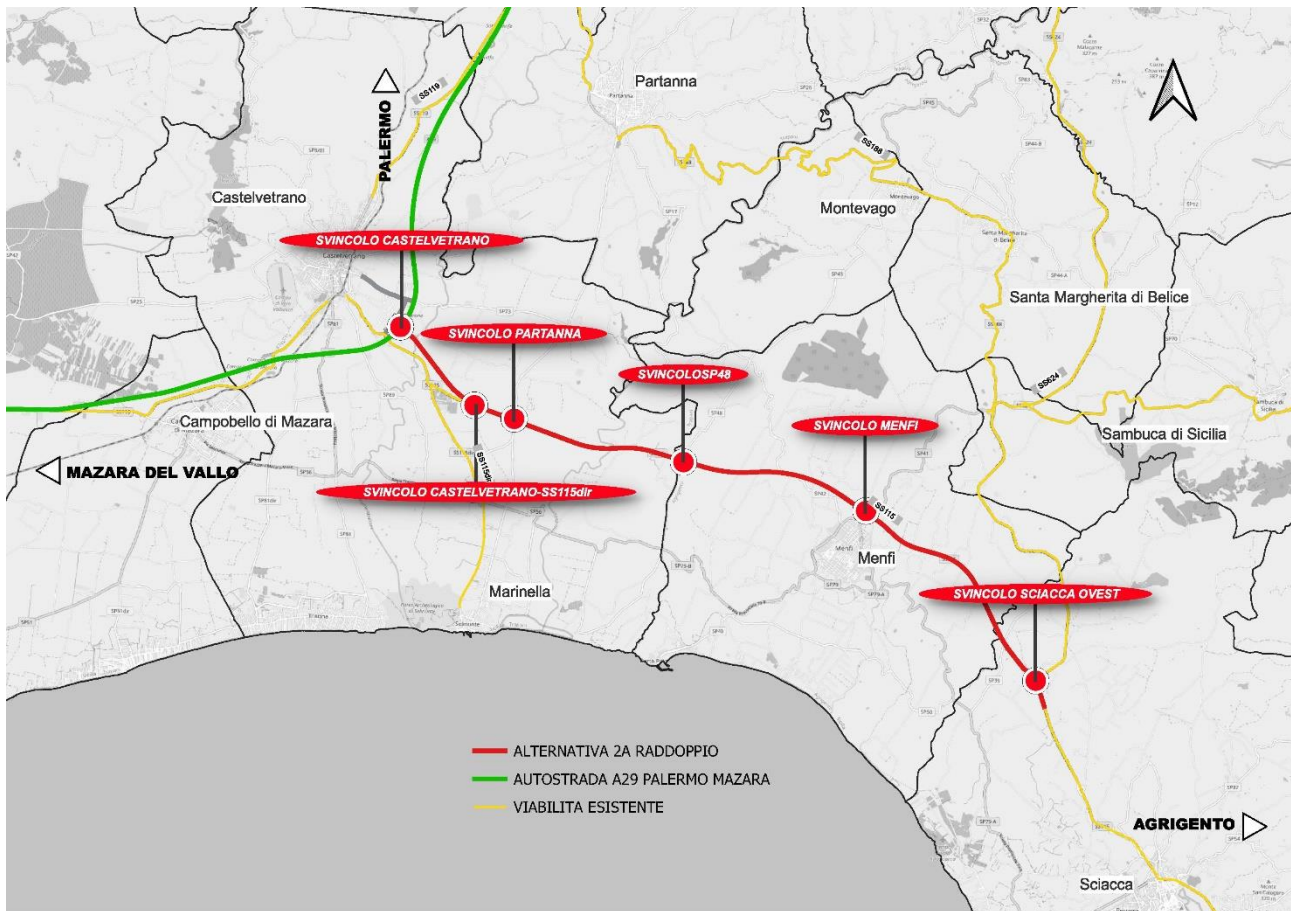
In particolare lungo la SS115 sono presenti due viadotti caratterizzati da luci di notevole estensione, il Viadotto Belice e il Viadotto Carboj, di 2055 m e 2000 m rispettivamente, che attraversano due importanti valli. Entrambi i viadotti presentano pile di oltre 60 m di altezza. In corrispondenza dei viadotti esistenti si è scelto di realizzare la nuova carreggiata ad una distanza di circa 10 m rispetto al ciglio della sede attuale per mantenere intatta l'integrità delle strutture di fondazione durante le fasi di realizzazione della carreggiata sinistra.

ALTERNATIVA 2A – TRACCIATO IN ADEGUAMENTO CON RADDOPPIO		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
VIADOTTI	6.814	29%
RILEVATO/TRINCEA	16.741	71%

Sono previsti n. 5 svincoli a livelli sfalsati che garantiscono la connessione con le principali viabilità presenti. Si prevede l'adeguamento di tutti gli svincoli presenti, il ridisegno dello svincolo a Castelvetro con la A29 e la realizzazione dello svincolo in corrispondenza della SS115 dir per le relazioni da e per Sciacca:

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

Per l'Alternativa 2A è stato stimato un costo di 752 Milioni di euro



Planimetria e profilo dell'Alternativa 2A

4. L'ALTERNATIVA 2B

L'Alternativa 2B ricalca fedelmente l'Alternativa 2A dal punto di vista planimetrico.

A partire dallo svincolo Castelvetroano-A29 il tracciato prevede un primo tratto di 3 km in variante da cui ha inizio l'adeguamento con raddoppio a sinistra dell'attuale SS115 che termina circa 400 m dopo lo svincolo di Sciacca Ovest.

L'Alternativa 2B si discosta dalla 2A solo nello sviluppo altimetrico; prevede infatti l'abbassamento delle livellette per un'altezza pari a 15 m, in corrispondenza dei viadotti Belice e Carboj, e per un'altezza massima di 5m per il viadotto Bertolino.

L'obiettivo di tale scelta progettuale è stato quello di ridurre l'impatto dei due grandi viadotti sul paesaggio circostante, riducendone l'elevazione e lo sviluppo planimetrico, consentendo così di realizzare delle opere meno impattanti di quelle esistenti e con sviluppi più contenuti nella costruzione della nuova carreggiata di raddoppio.

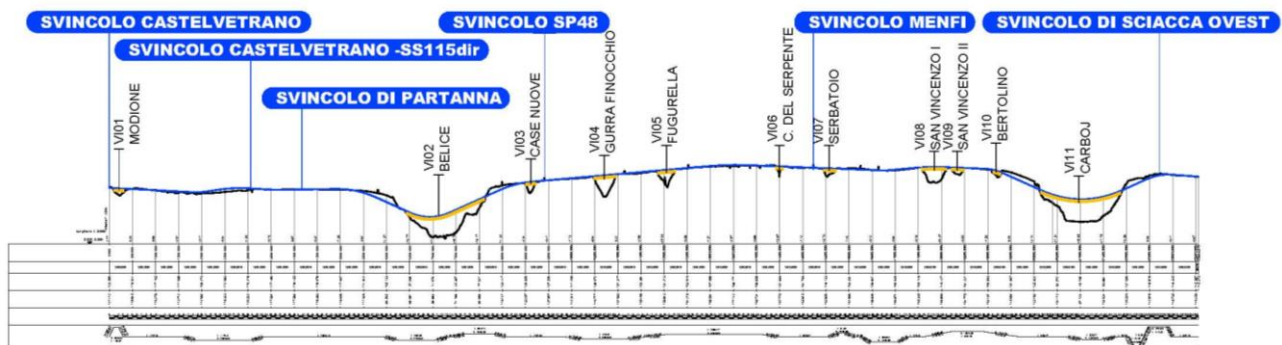
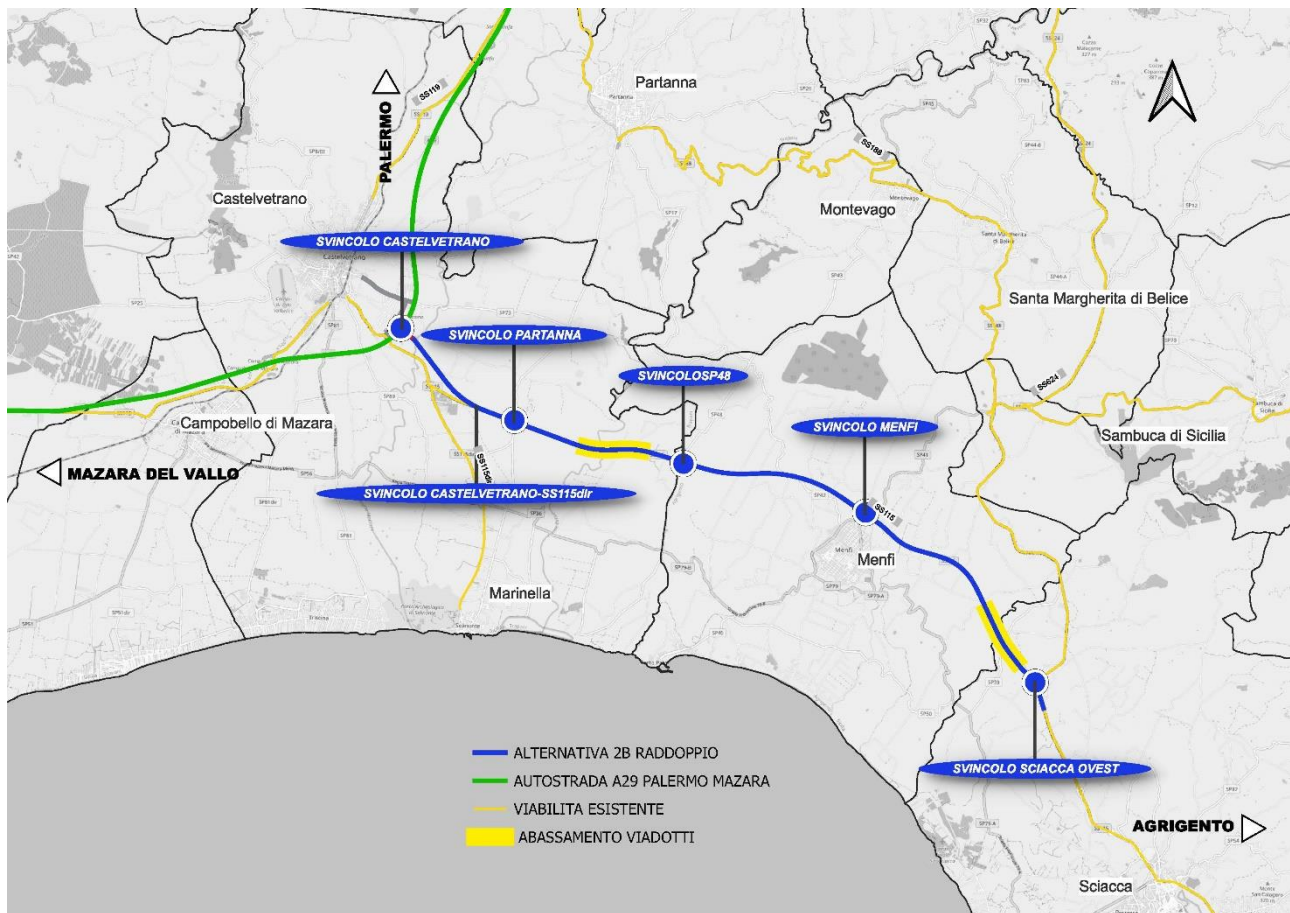
Lo sviluppo totale del tracciato 2B risulta quindi di circa 23.5 km con una sezione a doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia (Tipo B) ed un totale di 11 viadotti da adeguare sulla carreggiata esistente di cui 3 con abbassamento delle pile e spalle e 11 viadotti da realizzare in quella di raddoppio.

ALTERNATIVA 2B – TRACCIATO IN ADEGUAMENTO CON RADDOPPIO		
TIPOLOGIA DI SEZIONE	SVILUPPO (m)	% sul totale
VIADOTTI	6.068	26%
RILEVATO/TRINCEA	17.487	74%

Sono previsti n. 5 svincoli a livelli sfalsati che garantiscono la connessione con le principali viabilità presenti. Si prevede l'adeguamento di tutti gli svincoli presenti, il ridisegno dello svincolo a Castelvetroano con la A29 e la realizzazione dello svincolo in corrispondenza della SS115 dir per le relazioni da e per Sciacca:

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

Per l'Alternativa 2B è stato stimato un costo di 847 Milioni di euro



Planimetria e profilo dell'Alternativa 2B



5. LE RICHIESTE DEL DIBATTITO

MACROTEMA	SINTESI OSSERVAZIONI (QUESTIONI EMERSE E PROPOSTE)	RISCONTRO
Tempistiche e Finanziamenti	1. In molti hanno sottolineato le proprie preoccupazioni concernenti la tempistica e il finanziamento degli interventi, sottolineando la lunga attesa per le opere e i cantieri inattivi da tempo.	I tempi di realizzazione dell'opera sono stati individuati mediante il cronoprogramma di realizzazione ipotizzato. Per quanto riguarda invece l'aspetto dei tempi di approvazione e dei finanziamenti, i primi dipendono dalle fasi progettuali successive e dai tempi di risposta degli Enti Autorizzativi cui verrà inviato il progetto, i secondi dipendono dalle disponibilità correnti con riferimento al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Economia.
	2. Vi è inoltre la preoccupazione che l'opera si possa fermare a Sciacca e che non venga completato l'anello.	L'opera in oggetto rappresenta uno dei macrolotti di completamento dell'ammodernamento dell'itinerario da Gela a Castelvetro, che sono in tutto 9, e che una volta completati consentiranno la chiusura dell'anello autostradale siciliano. Nel 2022 è stato sviluppato il PFTE di prima fase del Lotto Funzionale tangenziale di Agrigento per il quale si è tenuto nella primavera del 2022 il dibattito pubblico.
Opzione zero	3. È stato evidenziato che la strada attuale è in buone condizioni e che gli interventi dovrebbero essere orientati su altre tratte stradali ritenute maggiormente bisognose di adeguamento e importanti per le località interne	L'analisi delle caratteristiche della strada attuale ha riportato che, oltre ai necessari interventi di manutenzione e di messa a norma sia della geometria stradale e degli svincoli che dei dispositivi per la sicurezza stradale, sia necessario, per assicurare che la strada svolga adeguatamente la sua funzione di collegamento fra le province di Trapani e Agrigento, non solo la possibilità di livelli di servizio adeguati ai traffici attesi, ma anche un incremento della sicurezza derivante dalla necessità di consentire i sorpassi in sicurezza e limitare la possibilità di inversione di marcia data dalla presenza delle piazzole allineate su ambo i lati della carreggiata.
Opportunità dell'opera	4. È stato condiviso da più parti che l'opera è necessaria, da un lato perché permetterà di aumentare la competitività e lo sviluppo del territorio, in particolare in relazione al Turismo, alle interazioni fra centri urbani e alla crescita economica, allo sviluppo delle imprese e del commercio. <i>Assessore Regionale alle Infrastrutture – Alessandro Aricò</i> <i>Sindaco di Castelvetro – Enzo Alfano</i> <i>Assessore al Turismo di Castelvetro – Giusy Cavarretta</i> <i>Comune di Sciacca</i> <i>Sindaco di Sambuca di Sicilia – Giuseppe Cacioppo</i>	Si prende atto della condivisione della necessità di realizzare l'opera.



MACROTEMA	SINTESI OSSERVAZIONI (QUESTIONI EMERSE E PROPOSTE)	RISCONTRO
	<i>Sindaco di Menfi – Vito Clemente</i> <i>Vicesindaco di Menfi – Sandro La Placa</i> <i>Confcommercio di Agrigento.</i> <i>Ordine Ingg provincia di Agrigento.</i> <i>Struttura commissariale ZES Sicilia occidentale</i>	
Valutazione delle alternative caratteristiche tecniche	5. Sono stato chiesto chiarimenti in relazione all'effettiva riduzione dei tempi di percorrenza nel tratto fra Gela e Castelvetro.	Si precisa che l'ambito del DOCFAP riguarda la sola tratta Sciacca – Castelvetro. L'intero corridoio è stato valutato solo in termini di attrattività per il traffico di lunga percorrenza, ma non in termini prestazionali, non essendo al momento definita la soluzione progettuale per la tratta tra Castelvetro e Gela. Relativamente alla tratta Sciacca – Castelvetro, nell'ambito della valutazione delle alternative progettuali (matrice di sostenibilità) è stato analizzato l'indicatore I.33 che prende in considerazione i tempi di percorrenza tra la progressiva immediatamente a monte e a valle dell'ambito di intervento. Sulla base di tale indicatore si può concludere che: • Il tempo di percorrenza attuale della tratta è stimato in 22 minuti • Nel caso dell'Alternativa 1, il tempo di percorrenza è atteso ridursi a 16 minuti, con un risparmio di 6 minuti • Nel caso delle Alternative 2 A e B, il tempo di percorrenza è atteso ridursi a 14 minuti, con un risparmio di 8 minuti È stata valutata inoltre la funzionalità delle alternative di progetto rispetto alla situazione attuale mediante la determinazione dei livelli di servizio della strada così definiti: - LOS A: gli utenti non subiscono interferenze alla propria marcia, hanno elevate possibilità di scelta delle velocità desiderate. - LOS B: la maggior densità rispetto a quella del livello A comincia ad essere avvertita dai conducenti che subiscono lievi condizionamenti alle libertà di manovra ed al mantenimento delle velocità desiderate. - LOS C: le libertà di marcia dei singoli veicoli sono significativamente influenzate dalle mutue interferenze che limitano la scelta delle velocità e le manovre all'interno della corrente. - LOS D: è caratterizzato da alte densità ma ancora da stabilità di deflusso; velocità e libertà di manovra sono fortemente condizionate; modesti incrementi di domanda possono creare problemi di regolarità di marcia. - LOS E: rappresenta condizioni di deflusso che comprendono, come limite inferiore, la capacità; le velocità medie dei singoli veicoli sono modeste e pressoché uniformi; non c'è praticamente possibilità di manovra entro la corrente; il moto è instabile perché piccoli incrementi di



MACROTEMA	SINTESI OSSERVAZIONI (QUESTIONI EMERSE E PROPOSTE)	RISCONTRO																																																																																				
		domanda o modesti disturbi (rallentamenti, ad esempio) non possono più essere facilmente riassorbiti da decrementi di velocità e si innesca così la congestione. - LOS F: il flusso è forzato; tale condizione si verifica allorché la domanda di traffico supera la capacità di smaltimento della sezione stradale utile (ad es. per temporanei restringimenti dovuti ad incidenti o manutenzioni) per cui si hanno code di lunghezza crescente, bassissime velocità di deflusso, frequenti arresti del moto, in un processo ciclico di stop-and-go caratteristico della marcia in colonna in condizioni di instabilità. L’analisi ha valutato ciascuna tratta dell’infrastruttura attuale all’orizzonte temporale 2021 e all’orizzonte temporale 2033, anno di entrata in esercizio e ciascuna tratta elementare delle alternative progettuali all’anno 2033. I risultati hanno determinato un significativo aumento dei livelli di servizio per tutte le Alternative di progetto rispetto alla situazione attuale Situazione attuale: <table><tr><th></th><th></th><th colspan="4">Tratte</th></tr><tr><th>Scenario</th><th>Periodo</th><th>Castelvetroano-A29-SP13</th><th>SP13 Partanna-SP48</th><th>SP48-SP41</th><th>SP41-Sciacca Ovest</th></tr><tr><td rowspan="2">2021</td><td>Invernale</td><td>C</td><td>C</td><td>C</td><td>D</td></tr><tr><td>Estivo</td><td>D</td><td>C</td><td>C</td><td>D</td></tr><tr><td rowspan="2">2033 (Alternativa 0)</td><td>Invernale</td><td>D</td><td>D</td><td>D</td><td>D</td></tr><tr><td>Estivo</td><td>D</td><td>D</td><td>D</td><td>D</td></tr></table> Alternative di progetto Alternativa 1 <table><tr><th></th><th></th><th colspan="5">Tratte</th></tr><tr><th>Scenario</th><th>Periodo</th><th>Castelvetroano-SP13</th><th>SP13 Partanna-SP48</th><th>SP48-SP41</th><th>SP41-SS624</th><th>SS624-Sciacca Ovest</th></tr><tr><td rowspan="2">2033</td><td>Invernale</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>Estivo</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr></table> Alternativa 2A e 2B <table><tr><th></th><th></th><th colspan="4">Tratte</th></tr><tr><th>Scenario</th><th>Periodo</th><th>Castelvetroano-A29-SP13</th><th>SP13 Partanna-SP48</th><th>SP48-SP41</th><th>SP41-Sciacca Ovest</th></tr><tr><td rowspan="2">2033</td><td>Invernale</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>Estivo</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr></table>			Tratte				Scenario	Periodo	Castelvetroano-A29-SP13	SP13 Partanna-SP48	SP48-SP41	SP41-Sciacca Ovest	2021	Invernale	C	C	C	D	Estivo	D	C	C	D	2033 (Alternativa 0)	Invernale	D	D	D	D	Estivo	D	D	D	D			Tratte					Scenario	Periodo	Castelvetroano-SP13	SP13 Partanna-SP48	SP48-SP41	SP41-SS624	SS624-Sciacca Ovest	2033	Invernale	A	A	A	A	A	Estivo	A	A	A	A	A			Tratte				Scenario	Periodo	Castelvetroano-A29-SP13	SP13 Partanna-SP48	SP48-SP41	SP41-Sciacca Ovest	2033	Invernale	A	A	A	A	Estivo	A	A	A	A
		Tratte																																																																																				
Scenario	Periodo	Castelvetroano-A29-SP13	SP13 Partanna-SP48	SP48-SP41	SP41-Sciacca Ovest																																																																																	
2021	Invernale	C	C	C	D																																																																																	
	Estivo	D	C	C	D																																																																																	
2033 (Alternativa 0)	Invernale	D	D	D	D																																																																																	
	Estivo	D	D	D	D																																																																																	
		Tratte																																																																																				
Scenario	Periodo	Castelvetroano-SP13	SP13 Partanna-SP48	SP48-SP41	SP41-SS624	SS624-Sciacca Ovest																																																																																
2033	Invernale	A	A	A	A	A																																																																																
	Estivo	A	A	A	A	A																																																																																
		Tratte																																																																																				
Scenario	Periodo	Castelvetroano-A29-SP13	SP13 Partanna-SP48	SP48-SP41	SP41-Sciacca Ovest																																																																																	
2033	Invernale	A	A	A	A																																																																																	
	Estivo	A	A	A	A																																																																																	



MACROTEMA	SINTESI OSSERVAZIONI (QUESTIONI EMERSE E PROPOSTE)	RISCONTRO
	6. Si chiedono delucidazioni rispetto all'affiancamento alla strada esistente della nuova carreggiata nelle Alt. 2A e 2B in relazione alla presenza in coincidenza dello svincolo di Partanna di una casa comunale di deposito e di un serbatoio d'acqua che fornisce acqua alla frazione vicina.	La carreggiata in affiancamento sarà posizionata sulla sinistra di quella esistente procedendo verso Sciacca. Pertanto sono evitate le interferenze evidenziate 
	7. È stata evidenziata la necessità di assicurare la continuità delle strade locali di penetrazione allo scopo di consentire gli spostamenti di tutti i mezzi (agricoli, ciclomotori etc.) con non potranno transitare sulla nuova strada di tipo B.	Nell'ambito del DOCFAP è stata eseguita una ricognizione della viabilità locale ed è stato prevista la realizzazione di una serie di complanari di ricucitura per consentire il transito di tutti i mezzi. È stato inoltre verificato l'accesso dalla viabilità locale così riconfigurata a tutte le strade provinciali presenti nell'area di intervento, in modo da consentire la viabilità gli spostamenti di tutti i veicoli in ogni area. L'ALLEGATO 1 al presente documento illustra le connessioni relative alla viabilità locale.
	8. È stata sollevata la necessità di minimizzare l'impatto dei cantieri sull'esercizio della viabilità esistente, in particolare allo scopo di non ritardare gli spostamenti verso gli aeroporti.	Durante le Fasi successive di progettazione le fasi di cantierizzazione saranno sviluppate in maggiore dettaglio. In ogni caso il DOCFAP prevede prima la realizzazione della nuova carreggiata (mantenendo in esercizio la vecchia) e poi lo spostamento del traffico sulla nuova realizzata per operare sulla strada esistente. Questo per le Alternative 2A e 2B e con particolare riferimento alle lavorazioni sui viadotti Belice e Carboj dove viene prevista la sostituzione dell'impalcato (Alt. 2A) e in aggiunta anche l'abbassamento delle pile nella Alt. 2B Per quanto riguarda la sul 1, essendo in variante non comporterà modifiche della circolazione sulla strada esistente. Sarà inoltre minimizzato l'impatto dei mezzi di cantiere sulla viabilità locale esistente.
	9. È stato evidenziato che lo svincolo di Sciacca previsto nel Macrolotto 1 è distante 8-10 km dal centro di Sciacca, sottolineando che esso non risolverebbe la situazione critica della connessione della SS115 con il centro urbano stesso.	La progettazione e i finanziamenti sono stati pianificati attraverso la suddivisione in macrolotti. L'obiettivo di ANAS è di coprire con la nuova progettazione di adeguamento della SS115 tutte le tratte successive relative ai rimanenti Macrogetti, risolvendo quindi le problematiche evidenziate.
	10. È stato chiesto di valutare la possibilità di prevedere la piantumazione di alberi lungo l'autostrada allo scopo di migliorarne l'inserimento paesaggistico.	Le successive fasi di progettazione comprenderanno la definizione delle opere a verde, identificando le aree e le modalità di intervento, per le quali verranno comunque utilizzate essenze autoctone in conformità alle norme di sicurezza della circolazione stradale.



MACROTEMA	SINTESI OSSERVAZIONI (QUESTIONI EMERSE E PROPOSTE)	RISCONTRO
	11. Si evidenzia la necessità di intervenire sulla strada esistente allo scopo di risolvere alcuni problemi derivanti dalla vetustà e dalla pericolosità dei tratti in rettilineo.	Gli interventi previsti per le alternative ve 2 in sede, comprendono il raddoppio della strada che risolverà il problema della pericolosità in rettilineo attraverso la realizzazione di una strada a doppia carreggiata di tipo B, mentre la carreggiata esistente sarà oggetto degli interventi di manutenzione necessari.
	12. Viene espressa preoccupazione per le condizioni attuali delle pile dei viadotti principali (Belice e Carboj) che in passato hanno causato la chiusura del tratto stradale, e se ne richiede il consolidamento.	Le alternative in sede 2A e 2B in relazione ai viadotti Belice e Carboj prevedono la demolizione e il rifacimento degli impalcati esistenti. Per l'Alternativa 2 B si prevede anche l'abbassamento delle pile di circa 15 m allo scopo di ridurre l'impatto di tali viadotti sul paesaggio circostante, riducendone l'elevazione e lo sviluppo planimetrico, consentendo così di realizzare delle opere meno impattanti e con sviluppi più contenuti nella costruzione della nuova carreggiata sinistra. L'impalcato, attualmente in c.a.p., sarà quindi sostituito con una nuova soluzione del tipo sezione mista acciaio – cls e sarà sensibilmente più leggero, a vantaggio sia degli scarichi in fondazione che delle azioni in caso di eventi sismici. Inoltre si prevedono degli interventi di rinforzo delle pile esistenti, al fine di consolidare le pile e rinforzare le fondazioni. Il consolidamento prevederà: • un rinforzo delle fondazioni delle pile in esercizio, mediante una cinturazione con micropali Ø300 autopercoranti iniettati ad alta pressione, per la fondazione del ringrosso del plinto; • la realizzazione di fodere in cls lungo il fusto delle pile, per uno spessore di circa 20-30cm ed • un'altezza fino a 15m dal piano appoggi; • un trattamento protettivo delle superfici in c.a., per l'intera altezza della pila.
Proposte avanzate da cittadinanza e organizzazioni	13. In relazione alla sicurezza, viene richiesto di porre la dovuta attenzione agli aspetti relativi al comfort di guida nel passaggio dei viadotti in quota e in caso di vento.	Nelle successive fasi di progettazione verrà eseguita una analisi del vento nell'area di progetto, considerando le serie storiche e la probabilità del verificarsi di eventi atmosferici estremi. Conseguentemente verrà stimata una velocità critica per il tipo di veicolo maggiormente soggetto all'azione del vento e, in ultimo, verrà verificata la necessità di predisporre delle barriere frangivento sul bordo della carreggiata in corrispondenza dei viadotti, <i>L'ALLEGATO 2 riporta un tipologico delle barriere frangivento e una ipotesi di posizionamento sul viadotto Carboj.</i>
	14. Si è evidenziato che la strada di categoria B non permette il transito delle biciclette, con possibili ricadute sui benefici in termini turistici dell'infrastruttura. Viene pertanto richiesto che, a completamento del progetto della nuova strada venga realizzata una pista ciclabile allo scopo di non perdere il collegamento ciclabile con le località turistiche limitrofe, suggerendo di riutilizzare il sedime delle ferrovie dismesse.	Nell'area è presente la ferrovia dismessa nella tratta che da Castelvetro conduceva a Sciacca. Nell'ambito del rispetto delle competenze dei vari Enti e Amministrazioni locali e dello stesso proponente in relazione alla realizzazione del percorso ciclabile, potrà essere previsto nel prosieguo delle attività di progettazione un collegamento ciclabile che ripercorra il tracciato della ferrovia. <i>L'ALLEGATO 3 riporta una ipotesi di pista ciclabile che collega Castelvetro a Sciacca seguendo il sedime della ferrovia dismessa, per una lunghezza di circa 44 km, toccando inoltre Menfi e collegando i tre centri abitati con le zone costiere.</i>



MACROTEMA	SINTESI OSSERVAZIONI (QUESTIONI EMERSE E PROPOSTE)	RISCONTRO
	15. Nell'ambito dell'importanza dell'infrastruttura per lo sviluppo del territorio attraversato, si è sottolineata l'opportunità di marcare le varie identità e caratteristiche dei territori (produzioni agroalimentari, ceramica etc.) attraverso l'infrastruttura in progetto. Andando oltre il mero aspetto tecnico, e facendo riferimento a esempi in altre aree, si propone di arricchire le rotonde e gli svincoli con elementi distintivi che riflettono l'identità locale, come l'uso della ceramica.	Nell'ambito del rispetto di tutte le indicazioni di sicurezza relativamente ad assicurare la dovuta attenzione alla guida dei conducenti dei veicoli, nelle successive Fasi di Progettazione verrà studiato un sistema di segnaletica verticale, allo scopo di marcare l'identità storico-culturale dei territori attraversati con richiami ai siti storico/archeologici e alle emergenze turistiche, artigianali e culturali in generale. Più nello specifico, evitando come detto installazioni che potrebbero compromettere l'attenzione alla guida dei conducenti, il sistema di segnaletica potrà prevedere pannelli rappresentativi degli elementi identitari del territorio da posizionarsi lato carreggiata, e l'utilizzo di toponomastica e nomenclatura caratterizzanti il territorio attraversato. Nell'ambito di tale studio, verranno coinvolte istituzioni, enti, associazioni e operatori locali, allo scopo di coinvolgerli nella individuazione e definizione delle emergenze culturali locali.
Alternative di tracciato	16. Sono state espresse preferenze per le Alternative 2A e 2B in relazione a: • Risoluzione del problema principale del comune di Castelvetro legato alla congestione del traffico proveniente dall'Agrigentino • Importanza della nuova configurazione degli svincoli a Castelvetro per il potenziamento della zona industriale, riducendo il traffico e facilitando l'accesso all'autostrada per i mezzi commerciali; • Importanza della connessione diretta con Selinunte e Triscina • Minore impatto sull'ambiente. • Considerazioni ambientali in termini di inferiore sottrazione di suolo rispetto alla alternativa 1. • Riutilizzo dell'infrastruttura esistente che in caso dell'Alternativa 1 andrebbe declassata.	Si prende atto delle preferenze manifestate e in particolare, nello sviluppo della successiva fase di progettazione di fattibilità tecnico economica, nella configurazione dello svincolo si terrà conto dell'area industriale di Castelvetro.
	17. È stato evidenziato come l'Alternativa 1 sia da preferire in quanto avvicinerebbe al resto del territorio le comunità di Sambuca, Santa Marinella e Montevago, colpite negli ultimi anni dal fenomeno dello spopolamento, e quindi importante per: • Servire un territorio attualmente non raggiunto dall'infrastruttura • Alimentare lo Sviluppo turistico dell'entroterra. • L'alternativa 1 potrebbe inoltre offrire benefici aggiuntivi con lo svincolo sulla SP 624 che coinvolgerebbe un'area in crescita turistica ed economica e un collegamento diretto con Palermo	Si prende atto delle osservazioni emerse nell'incontro svolto a Sambuca di Sicilia. Si consideri in ogni caso che i tracciati dell'alternativa in variante e quello delle alternative in sede distano fra loro meno di 2 km. La matrice ambientale delle alternative ha evidenziato come gli aspetti ambientali prevalgano, in questo caso sulla scelta delle alternative, inoltre la SP 624 è collegata direttamente alla SS115 attraverso lo svincolo di Sciacca e la SP41 attraverso lo svincolo di Menfi.

6. APPROFONDIMENTI POST DIBATTITO

Alla luce delle osservazioni emerse nell'ambito del Dibattito Pubblico, e in particolare alle proposte sollevate, Anas, nel quadro di un generale recepimento delle sollecitazioni emerse, ha redatto, insieme ai progettisti, alcuni elaborati aggiuntivi al fine di analizzare meglio la fattibilità di alcune integrazioni.

Si tratta di 3 temi che sono emersi nel corso degli incontri:

1. La continuità della viabilità locale a servizio dei mezzi (agricoli, motocicli, biciclette etc.) che non possono transitare sulla nuova infrastruttura (strada di cat. B)
2. Il comfort e la sicurezza di guida sui viadotti in presenza di vento
3. L'ipotesi di realizzazione di una pista ciclabile sul sedime della ferrovia dismessa da Castelvetro a Sciacca.

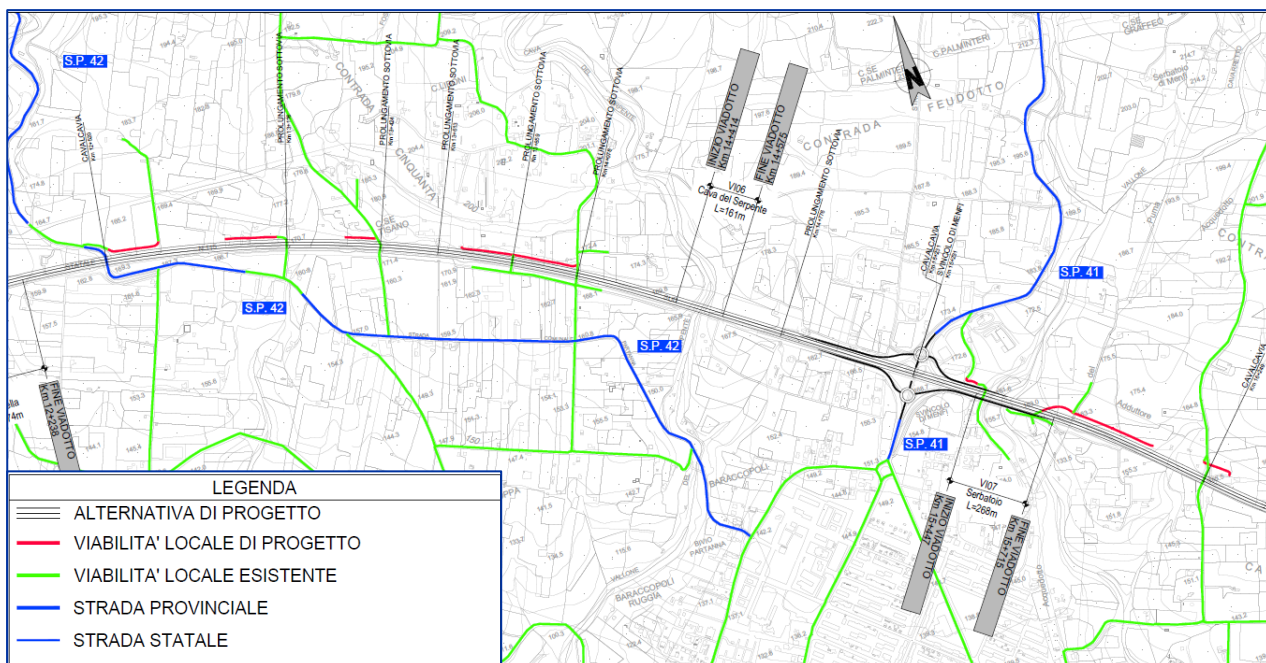
È opportuno precisare che si tratta di approfondimenti tematici che non fanno parte del presente DOCFAP, ma che saranno sviluppati e stimati nelle successive fasi progettuali.

6.1 LA RETE DI VIABILITA' LOCALE

In considerazione dell'osservazione n 7, è emersa la necessità di rappresentare la rete della viabilità locale così come modificata dall'infrastruttura di progetto, con l'intento di mostrare le soluzioni progettuali adottate allo scopo di:

- Chiudere le maglie aperte della viabilità locale allo scopo di ripristinare tutti i collegamenti interrotti dalla presenza della nuova infrastruttura e verificarne i collegamenti con la rete delle SP.
- Consentire nell'area di riferimento gli spostamenti dei veicoli che non possono transitare nella nuova infrastruttura di categoria B.

L'ALLEGATO 1 – VIABILITA' LOCALE ESISTENTE E DI PROGETTO riporta sulla rete delle SP e della viabilità locale le complanari asfaltate e in terra di progetto che operano la ricucitura necessaria per consentire gli spostamenti sul territorio e l'accesso a tutti i fondi. È stato inoltre verificato l'accesso dalla viabilità locale così riconfigurata a tutte le strade provinciali presenti nell'area di intervento, in modo da consentire la viabilità agli spostamenti di tutti i veicoli in ogni area.



6.2 IL COMFORT DI GUIDA – MITIGAZIONE DELL'AZIONE DEL VENTO SUI VEICOLI.

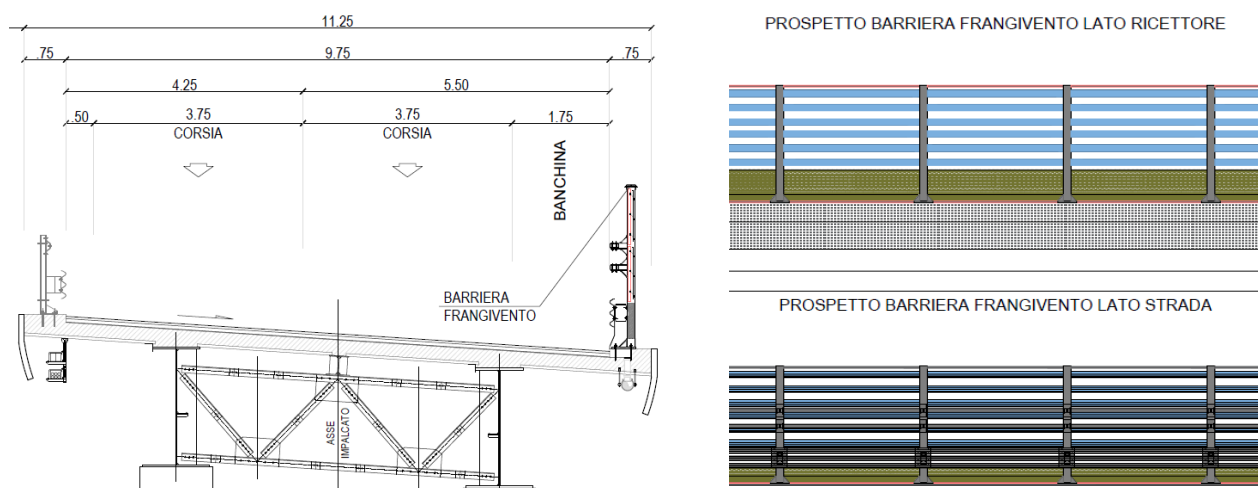
Con riferimento all'osservazione 13 che riporta l'esperienza di alcuni utenti concernenti il passaggio sui viadotti Belice e Carboj in presenza di vento forte, si è verificata l'ipotesi di dotare i viadotti stessi, nella nuova configurazione di progetto dell'impalcato, di barriere frangivento posizionate sul cordolo esterno degli impalcati stessi.

Il tema potrà essere trattato e approfondito dal punto di vista tecnico / normativo nelle successive fasi di progettazione, a partire dal PFTE.

Il passaggio dei veicoli su viadotti così alti (oltre 60 m di altezza delle pile centrali), può essere condizionato dalla componente trasversale della velocità del vento, in finzione delle sue caratteristiche geometriche e della velocità di percorrenza. Questo in particolare nel caso di eventi estremi. Rimandando ad una fase successiva di progettazione l'analisi di dettaglio del fenomeno, se ne possono tracciare i principali step procedurali. Bisognerà infatti partire dall'analisi delle serie storiche delle rilevazioni sull'intensità e la direzione dei venti nell'area, combinata con lo studio di dettaglio dell'orografia dei territori limitrofi. Una volta determinata la velocità e la direzione del vento all'altezza del viadotto, dovrà essere determinata la velocità massima sostenibile dalle varie tipologie di veicoli per evitare fenomeni di sbandamento o ribaltamento. Allo scopo di ridurre l'effetto della componente orizzontale del vento perpendicolare all'asse del viadotto, e quindi aumentare la velocità massima, garantendo un comfort di guida adeguato, è possibile l'utilizzo di barriere frangivento da posizionarsi sul cordolo esterno dell'impalcato. La barriera stessa, visto lo spazio ridotto a

disposizione, dovrà essere integrata con la barriera di sicurezza, pertanto, nelle fasi successive di progettazione, le azioni di tali barriere sull'impalcato dovranno essere opportunamente considerate nei calcoli strutturali.

L'ALLEGATO 2 – BARRIERE FRANGIVENTO SUI VIADOTTI PRINCIPALI riporta un esempio tipologico di barriera frangivento da posizionare sul viadotto Belice.



6.3 IPOTESI DI UNA PISTA CICLABILE SUL PERCORSO CASTELVETRANO-MENFI-SCIACCA

Sulla base di quanto riportato all'osservazione 14, relativamente al fatto che la nuova strada di categoria B non consente il transito delle biciclette, il proponente ha voluto analizzare la possibilità di utilizzare il sedime della ferrovia dismessa che da Castelvetroano raggiunge Sciacca per la realizzazione di una pista ciclabile, rimandando alle successive fasi di progettazione, sempre nell'ambito del rispetto delle competenze dei vari Enti e Amministrazioni locali e dello stesso proponente in relazione alla realizzazione del percorso ciclabile, un ulteriore approfondimento sulla fattibilità dell'opera.

Si è provveduto pertanto alla redazione di una ipotesi di pista ciclabile che collega Castelvetroano a Sciacca seguendo il sedime della ferrovia dismessa.

Si tratta di un percorso ciclabile che si snoda lungo l'ex tracciato ferroviario tra Castelvetroano e Sciacca, estendendosi complessivamente per 43,733 chilometri. La larghezza prevista per la sezione della pista è di 3 metri, 1.5 metri per ciascuna direzione di marcia.

Il percorso ha origine nel Comune di Castelvetroano, dirigendosi in direzione sud-est fino al centro abitato di Marinella; prosegue poi in direzione est lungo la costa andando a circoscrivere la frazione di Porto Palo, per poi dirigersi nell'entroterra, verso nord-est fino al Comune di Menfi. Superato il comune di Menfi la ciclabile si ridirige in direzione sud, lungo la costa andando ad attraversare la frazione di Località San Marco per poi terminare il suo tragitto nel Comune di Sciacca.

Data la natura del tracciato che ripercorre quello dell'ex ferrovia, è importante sottolineare che le caratteristiche plano-altimetriche del percorso favoriscono l'inserimento della ciclovia che richiede pendenze non eccessive per essere fruita dal maggior numero possibile di utenti.

La pista prevede una pavimentazione in misto di cava stabilizzata, per uno spessore di 13 cm, posato sul substrato originale della ferrovia dismessa.

Per garantire la sicurezza dei ciclisti, sono state ipotizzate soluzioni specifiche nei punti critici, come incroci stradali e attraversamenti, con l'installazione di segnaletica orizzontale e verticale dedicata.

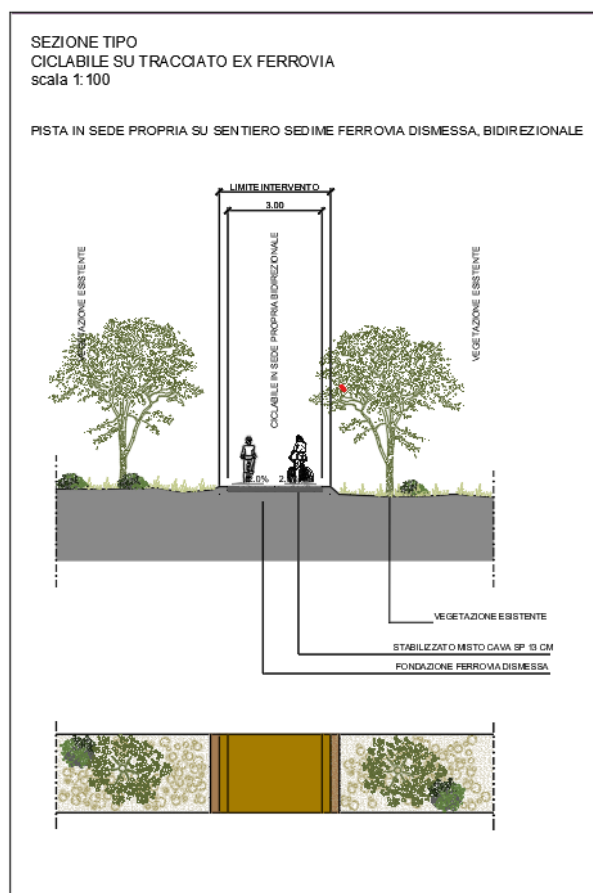
Inoltre, è previsto un adeguamento dei ponti e dei sottopassi ferroviari esistenti lungo il percorso, rispettando le normative vigenti e preservando l'aspetto storico dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di consentire un transito sicuro sulla pista ciclabile.

Il costo totale dei lavori relativi alla realizzazione dell'intero percorso ciclabile viene stimata in 3.300.000 €

Questa iniziativa favorisce la mobilità sostenibile e promuove il turismo ciclistico nella regione. Grazie alla natura del percorso, originariamente progettato per treni, le pendenze e le curve sono state attentamente valutate e integrate nel processo di progettazione, garantendo un'esperienza ottimale per i ciclisti lungo l'intero tragitto.

La progettazione e la eventuale realizzazione dovranno avvenire in un più ampio contesto di sviluppo della mobilità a servizio del turismo, stante l'interesse per l'ipotesi un ripristino della circolazione con treni storico-turistici sul tratto di 22 km da Castelvetro a Porto Palo di Menfi, passante per Selinunte.

L'ALLEGATO 3- PERCORSO CICLABILE CASTELVETRANO – MENFI - SCIACCA riporta l'ipotesi di pista ciclabile proposta che collega Castelvetro a Sciacca seguendo il sedime della ferrovia dismessa, toccando inoltre Menfi e collegando i tre centri abitati con le zone costiere.



7. CONCLUSIONI

Nel presente dossier conclusivo sono riportate le motivazioni e gli obiettivi che ANAS S.p.A., in qualità di proponente, ha perseguito nella progettazione delle alternative per la realizzazione del Macrolotto 1 da svincolo A29 Castelvetroano a svincolo di Sciacca ovest (incluso) dell'Itinerario Gela – Agrigento - Castelvetroano.

Contestualmente si è fornito riscontro alle osservazioni giunte dal territorio e si sono inoltre approfonditi alcuni aspetti emersi dal confronto con le istituzioni, gli enti, e le organizzazioni e i semplici cittadini intervenuti agli incontri del Dibattito Pubblico, nei limiti della fattibilità tecnica e perseguendo sempre quegli obiettivi di convenienza e sostenibilità (economica, sociale ed ambientale), analizzati nei paragrafi del presente dossier.

In conclusione, si ritiene che nello studio presentato siano stati forniti tutti i riscontri e gli approfondimenti relativi ai temi emersi durante il Dibattito, fornendo indicazioni univoche che consentano di comprendere le scelte fatte nell'individuazione della soluzione progettuale migliore per l'area in esame.

In relazione all'alternativa prescelta, in sede di Dibattito Pubblico la maggior parte degli attori coinvolti si è espressa favorevolmente sulla realizzazione del raddoppio in sede della Strada Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" nel tratto che coinvolge i comuni di Castelvetroano, Menfi, Sciacca e Sambuca di Sicilia. Nello specifico ci sono state varie opinioni riguardo alle alternative dalle quali emerge che le Alternative 2A e 2B sono risultate sostanzialmente le preferite.

Poiché le alternative 2A e 2B prevedono entrambe l'adeguamento con raddoppio in sinistra dell'attuale S.S.115 Sud Occidentale Sicula, con la sola sostituzione degli impalcati per i viadotti esistenti nella 2A, mentre per la 2B si prevede un abbassamento delle livellette di 15 m in corrispondenza dei viadotti Belice e Carboj, permane la possibilità di poter scegliere fra le due alternative sulla base di approfondite indagini strutturali sulle opere d'arte esistenti oggetto di intervento da redigere nella fase di progettazione successiva (PFTE secondo D.lgs. n. 367/2023). Le indagini confermeranno la possibilità di considerare la sola sostituzione dell'impalcato o in alternativa la necessità di proporre il rifacimento delle sottostrutture dei viadotti con la conseguente possibilità di prevedere un abbassamento delle livellette in corrispondenza dei viadotti.

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

La SS115 esistente presenta una buona geometria di tracciato facilmente adattabile ad una carreggiata di tipo B. Conseguentemente si è ritenuto necessario valutare la possibilità di mantenere il corridoio esistente ed adeguarlo con una carreggiata di raddoppio ed interventi più o meno importanti di adeguamento sulle opere d'arte esistenti (2A e 2B). Sicuramente i vantaggi di un raddoppio in sede sono quelli di mantenere il corridoio e minimizzare gli impatti definitivi della strada in esercizio in quanto per la maggior parte già consolidati dal tempo sul territorio.

Sulla base dei criteri di valutazione adottati, relativamente alla sostenibilità ambientale e sociale, ai contenuti tecnici del progetto orientati a massimizzare gli aspetti funzionali della strada e il comfort di marcia minimizzando l'impatto dei lavori di costruzione, alla sostenibilità economico-finanziaria e trasportistico

territoriale connesse all'analisi dei benefici previsti per la collettività, emerge che la soluzione che nel complesso ottimizza il pregio ambientale, sociale, tecnico ed economico-finanziario, è l'Alternativa 2A.

L'alternativa 2B, essendo non dissimile per tracciato alla 2A di cui ricalca fedelmente l'andamento planimetrico con gli stessi rettili e raggi di curvatura, ne conserva tutte caratteristiche di rispondenza ai macro obiettivi relativi alla sostenibilità ambientale del progetto, ad eccezione degli aspetti relativi alla gestione del materiale di demolizione e dell'impatto dei lavori di costruzione.

Pertanto, pure in previsione di una suddivisione del progetto per stralci funzionali, e sulla base delle indagini strutturali di cui si è parlato, si provvederà allo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'alternativa selezionata ed emersa dal dibattito pubblico.

Le successive azioni procedurali (redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, Conferenza dei Servizi, progettazione esecutiva) 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



info@dibattitopubblico.stradeanas.it
dibattitopubblico.stradeanas.it