



ANAS S.p.A.

Direzione Centrale Programmazione Progettazione

ITINERARIO PALERMO – AGRIGENTO (SS121–SS189) AMMODERNAMENTO DEL TRATTO PALERMO–LERCARA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

RESPONSABILE DI PROGETTO
Dott. Ing. Fabrizio Arciuli

RESPONSABILI TECNICI

Geom. Michele Pacelli	Tracciati
Dott. Ing. Giampiero Liberati	Geotecnica
Dott. Ing. Fulvio Soccodato	Idraulica
Dott. Ing. Giuseppe Imbraguglio	Strutture
Dott. Geol. Flavio Capozucca	Geologia
Dott. Arch. Barbara Banchini	Ambiente
Dott. Ing. Francesco Bezzi	Impianti
Dott. Ing. Pierluigi Fabbro	Espropri/Interferenze
Dott. Arch. Roberto Roggi	Computi
Dott. Ing. Pier Giorgio D'Armini	Studio Trasportistico

PROGETTISTA: Dott. Ing. M. Averardi
Ordine Ing. di Roma n. 8770
Dott. Ing. A. Valente
Ordine Ing. di Roma n. 20739

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE:

Ing. F. Nigrelli – Coordinatore

ATKINS
Responsabile Ing. P.R. Elliott

SERING
Ingegneria
Responsabile Ing. S. Di Maio

Ing. F. Amico	Ing. M. Lascari
Ing. D. Anello	Arch. G. Liuzzo
Ing. G. Bicker	Geom. A. Lo Prinzi
Ing. G. Bonincontro	Prof. D. Lo Bosco
Ing. F. Busalacchi	Ing. S. Nigrelli
Ing. V. Canzoneri	Ing. A. Pantalena
Ing. M. Chubb	Ing. V. Plescia
Arch. P. Coniglio	Ing. G. Rosone
Prof. Ing. G. Giambanco	Ing. T. Short
Arch. F. Giambruno	Ing. G. Speciale
Arch. F. Giangreco	Ing. V. Sykes
Arch. G. Graziani	Geol. M. Vallone
Ing. M. Hawley	Ing. H. Woods
Ing. R. Kimber	Ing. M. Wright

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Massimiliano Fidenzi

DATA

PROTOCOLLO

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CODICE PROGETTO	CODICE FILE	REVISIONE	FOGLIO	SCALA:
LO410A P 0301	POO_IA10_GEN_RE00_A.DOC	A		
C				
B				
A	EMISSIONE	SET. 07	BERETTA	ARCIULI VALENTE
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

ITINERARIO PALERMO - AGRIGENTO (SS121-SS189)
Ammodernamento del tratto Palermo – Lercara

PROGETTO PRELIMINARE

RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

SOMMARIO

PREMESSA.....3

1. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO4

2. IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE4

2.1 BACINO DI RIFERIMENTO, BACINO D'INTERESSE E SCENARIO TERRITORIALE. DESCRIZIONE DELLO SCENARIO FISICO4

2.2 L'AREA METROPOLITANA DI PALERMO.....5

2.3 L'AREA INTERNA.....9

2.4 OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DEL PROGETTO12

2.5 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO NELL'AREA VASTA ...16

2.5.1 Premessa 16

2.5.2 La viabilità principale 18

2.5.3 La viabilità di competenza provinciale 19

2.5.4 I trasporti ferroviari 20

2.5.5 La rete dei servizi di trasporto extraurbano su gomma 20

3. ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE AL PROGETTO.....21

3.1 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE21

3.1.1 Il Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno 21

3.1.2 Il Piano Generale dei Trasporti 22

3.1.3 Programmazione ANAS 25

3.1.4 Legge Obiettivo, Primo Programma Infrastrutture strategiche, Delibera CIPE 121/2001 25

3.2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE.....26

3.2.1 Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 26

3.2.2 Piano Regionale dei trasporti e della mobilità – Piani attuativi 27

3.2.3 Accordo di Programma Quadro 28

3.2.4 Sviluppo regionale (POR) 29

3.2.5 Salvaguardia e risanamento ambientale 29

3.2.6 Tutela del Paesaggio 29

3.2.7 Pianificazione Urbanistica e Paesistica 33

3.2.8 Piano Forestale Regionale 33

3.3 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE36

3.3.1 Il PTP (Piano Territoriale Provinciale) 36

3.4 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE36

3.5 IL COMPLESSO DEI VINCOLI39

ELENCO DELLE FIGURE

Figura 1. L'Area Metropolitana di Palermo (in grassetto i Comuni interessati dall'intervento)5

Figura 2. Rapporto tra Area Metropolitana e territorio di Palermo16

Figura 3. Rete stradale di primo livello dello SNIT attuale.....23

Figura 4. Flussogrammi del traffico privato passeggeri di media e lunga percorrenza 24

Figura 5. Flussogrammi del traffico merci di media e lunga percorrenza.....25

Figura 6. Rappresentazione dei flussi sulla rete stradale (tratta dal PIANO DIRETTORE Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia).....27

Figura 7. Articolazione degli ambiti.....31

ELENCO DELLE TABELLE

Tabella 1. Scheda sintetica del Patto Territoriale di Bagheria7

Tabella 2. Scheda sintetica del Patto Territoriale per l'Occupazione dell'Alto Belice Corleonese.....8

Tabella 3. Area metropolitana di Palermo: dati territoriali.....16

Tabella 4. Estensioni dei territori appartenenti all'area metropolitana.....17

Tabella 5. Principali caratteristiche della rete autostradale della provincia18

Tabella 6. Le caratteristiche geometriche delle strade statali.....19

Tabella 7. Tratte ferroviarie ricadenti nell'Area metropolitana.....20

PREMESSA

Il quadro di riferimento programmatico descrive e analizza gli obiettivi di progetto, verifica e descrive gli eventuali interventi correlati realizzati o in oggetto, analizza e valuta la coerenza dell'intervento in ordine ai contenuti e agli obiettivi degli atti di pianificazione e di programmazione attuali e previsti, esaminati in ordine gerarchico e in riferimento al contesto nazionale, regionale e locale; effettua l'analisi dei vincoli paesaggistici/ambientali e le eventuali interferenze con aree protette e tutelate.

In riferimento alla programmazione e alla pianificazione, la verifica di coerenza si applica a due tipologie di programmazione e pianificazione: gli strumenti programmatici generali e i riferimenti programmatici specifici, laddove ovviamente esistenti e/o attivi.

Per gli *strumenti programmatici generali* si è fatto riferimento a:

1) Pianificazione Territoriale:

- Pianificazione territoriale regionale;
- Pianificazione territoriale provinciale;
- Pianificazione comunale (P.R.G.; P.d.F; P.C.; Varianti Generali vigenti).

2) Pianificazione settoriale di interesse generale:

- Linee guida del Piano Paesistico regionale;
- Piani di ambito

L'indagine inerente i *riferimenti programmatici specifici* ha contemplato il livello nazionale e il livello regionale analizzando i contenuti dei seguenti strumenti:

- Piano decennale grande viabilità;
- Piano triennale ANAS;
- PON Trasporti;
- Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità;
- POR Sicilia 2000-2006.

L'approccio metodologico adottato nel S.I.A. ha definito l'insieme delle indagini e il corpus delle relazioni e delle cartografie inerenti l'assetto e la programmazione territoriale e ha individuato bacini e contesti di riferimento per la tipologia dell'intervento e commisurati alla complessità degli attori istituzionali e di processo d'interesse per la definizione delle sostenibilità e fattibilità ambientali.

I **bacini di riferimento** individuati sono riferiti alla scala nazionale per quanto concerne gli indirizzi del Piano dei Trasporti e la programmazione discendente dalla "legge obiettivo" 443/01. Il bacino di

riferimento nazionale rimanda, di fatto, alle strategie e agli obiettivi superiori e riferiti agli orientamenti comunitari contenuti nell'articolazione dei Fondi Comunitari (PON e VAS di programma).

A tale sistema, riferito all'attuazione, su scala nazionale, di una strategia europea delle comunicazioni e dei trasporti che tiene conto del più ampio sistema delle reti europee, compresa la rete ecologica, si aggancia di fatto il bacino di riferimento regionale.

Gli strumenti attivi sul territorio regionale, d'interesse per il contesto locale, si riferiscono:

- a) alla programmazione e alla pianificazione della rete dei trasporti (Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità) varato nel Febbraio 2003;
- b) alla pianificazione Paesistica (PTP, Linee Guida e redazione dei Piani d'Ambito);
- c) all'assetto idrogeologico (Piano Straordinario e Norme di Salvaguardia del 2001 e redigendi P.A.I.);
- d) al completamento della Rete Ecologica Regionale;
- e) all'assetto territoriale regionale.

La discesa di scala di bacino, al livello provinciale, tiene conto delle competenze della Provincia regionale di Palermo (L.R. 9/86) e delle innovazioni apportate dalla Circolare D.R.U. dell'11 aprile 2002, che amplia le competenze delle Province Regionali in ordine alla redazione dei Piani Urbanistici di area vasta e che coinvolge un vasto partenariato, anche non istituzionale, nella costruzione del processo e nell'approvazione delle linee guida. Ulteriore innovazione e complessità viene introdotta dalla quasi contemporanea redazione del Sistema Informativo Territoriale Regionale (S.I.T.R.) e dei Sistemi Informativi a scala provinciale e locale.

L'analisi puntuale del contesto locale comporta l'analisi e la valutazione di strumenti ordinari e straordinari di pianificazione e programmazione.

E' da premettere che lo stato dell'arte della pianificazione urbanistica locale presenta elementi di criticità riferiti all'iter burocratico dei Piani Regolatori e delle Varianti Generali.

Va aggiunto che l'innesto di strumenti di programmazione concertata e integrata (Patti e PIT) attivi sul territorio dal 1995, hanno variato (anche in deroga) l'assetto del territorio definito nei Programmi di Fabbricazione e nei Piani Regolatori Generali, utilizzando dispositivi normativi combinati, e definiti dalle Disposizioni Programmatiche e Finanziarie della Regione Sicilia dal 2001 al 2003.

Pertanto la documentazione riferita al contesto locale di riferimento tiene conto:

- a) degli strumenti urbanistici vigenti (la maggior parte dei quali in revisione);

b) delle varianti e deroghe di destinazione urbanistica generate dagli strumenti straordinari e reperite presso le Società di gestione dei Patti e gli Uffici Comuni dei PIT);

c) dalle previsioni di Piano in itinere.

Ovviamente, l'analisi dello scenario della programmazione e della pianificazione territoriale, nonché degli aspetti puntuali ed estesi di tutela e vincolo, ha comportato la ricognizione e l'elaborazione dei dati che si riferiscono anche a strumenti e processi discendenti dalla programmazione e pianificazione concertata, complessa e integrata (Patti Territoriali Generalisti, Patti Territoriali tematici, Progetti Integrati Territoriali).

Rientrano infine nel Quadro di Riferimento programmatico la descrizione e l'analisi delle condizioni di funzionalità dell'infrastruttura espresse dall'analisi del traffico, dei livelli di servizio ante e post-operam e dell'incidentalità, nonché gli aspetti sociali ed economici indagati attraverso l'Analisi Costi Benefici, gli scenari trasportistici e i benefici ambientali ottenibili in termini quali-quantitativi.

1. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

L'intervento oggetto del presente studio riguarda l'ammodernamento dell'itinerario Palermo-Agrigento (S.S. 121 - Catanese) nel tratto costituito dal tronco Palermo-Roccapalumba della strada statale 121 (Catanese) e dal tronco Roccapalumba-Lercara della SS 189 il cui sviluppo complessivo è pari 56,1km.

L'intervento è sostanzialmente finalizzato alla riqualificazione della S.S.121 sia in termini di sicurezza, per la riduzione dell'alta incidentalità dell'infrastruttura esistente, sia in termini di potenziamento della capacità della strada a sopportare l'aumento di traffico generato dallo sviluppo dei due capoluoghi collegati (Palermo-Agrigento)

L'alternativa selezionata, denominata "Alternativa A", è suddivisa in tre diversi lotti in relazione alle caratteristiche geometriche ed ai volumi di traffico.

Il lotto 1, suddiviso a sua volta in "1a" e "1b", prevede l'ammodernamento del tracciato fuori sede con doppia carreggiata, sezione stradale categoria B.

La suddivisione è necessaria in quanto il lotto 1a è stato già approvato dalla CSVIA in data 17-01-2006 nell'ambito del progetto di "Ammodernamento a quattro corsie della S.S. 121 e della S.S. 189 – Tratto Palermo – Lercara".

Il lotto 1b, sempre a due carreggiate, rappresenta il tratto di collegamento fra il tracciato ammodernato e l'attuale infrastruttura SS121, in corrispondenza dell'attuale svincolo di Bolognetta Sud.

Successivamente il tracciato viene adeguato in sede per uno sviluppo di circa 24,8 km (lotto 2a) con carreggiata singola, categoria C1, e per altri 8,5 km, a due carreggiate (lotto 2b).

L'intervento di adeguamento in sede si basa principalmente sui seguenti criteri: miglioramento geometrico-funzionale del tracciato, ammodernamento delle intersezioni stradali, adeguamento delle opere d'arte esistenti e realizzazione delle nuove, eliminazione degli accessi diretti sulla strada principale e canalizzazione degli stessi verso viabilità alternativa esistente o di progetto, che garantisca il raggiungimento degli svincoli.

Il progetto di adeguamento si estende fino all'attuale svincolo "Bivio Manganaro".

Un tratto di raccordo fuori sede di circa 1.2 km (lotto 3a), consente di collegare il tronco adeguato in sede a quello ammodernato fuori sede (lotto 3b), dello sviluppo di circa 7.2 km.

2. IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE

2.1 Bacino di riferimento, bacino d'interesse e scenario territoriale. Descrizione dello scenario fisico

Il bacino di riferimento dell'intervento è l'intera regione. Come si evince dal Piano Direttore, l'ammodernamento è intervento correlato e integrato rispetto alla pianificazione strategica regionale:

9.1.1.2. Interventi sulla rete stradale trasversale

Gli interventi che potenziano e adeguano le strade trasversali di connessione dei principali centri tra loro e con l'entroterra ed in grado di mettere in comunicazione i versanti tirrenico e ionico riguardano:

- *l'itinerario nord-sud Santo Stefano di Camastra-Gela;*
- **l'itinerario Palermo-Agrigento;**
- *l'itinerario Ragusa– Lentini – Catania;*
- *il collegamento tra la SS189 e Valledlunga;*
- *la strada a scorrimento veloce (SSV) Licodia-Eubea;*
- *l'itinerario Gela - Caltanissetta;*
- *l'itinerario Agrigento – Caltanissetta;*
- *l'itinerario Licata – Caltanissetta;*
- *l'itinerario Gela - Agrigento – Castelvetrano – Mazara del Vallo Trapani;*
- *l'itinerario Patti –Taormina.*

(...) *Itinerario Palermo-Agrigento*

L'itinerario Palermo-Agrigento, costituito dal tronco Palermo-Roccapalumba della strada statale 121 e dal tronco Roccapalumba-Agrigento della SS 189 Catania-Palermo, rappresenta la connessione dei due capoluoghi, dei relativi entroterra e dei due opposti versanti costieri. Per tale itinerario sono da considerarsi prioritari l'adeguamento della sezione stradale alle caratteristiche del tipo 3° del CNR, l'intervento per il miglioramento delle condizioni di sicurezza di un tratto di 4 km della SS 189 nel comune di Castronovo ed i lavori in corso sulla SS 121."

Il bacino d'interesse dell'intervento si estende all'intera area provinciale e contempla due comprensori socio-economici: l'area metropolitana e l'area interna (ex comunità montana, soppressa dalla L.R. 9/86, istitutiva delle Province regionali siciliane).

2.2 L'area metropolitana di Palermo

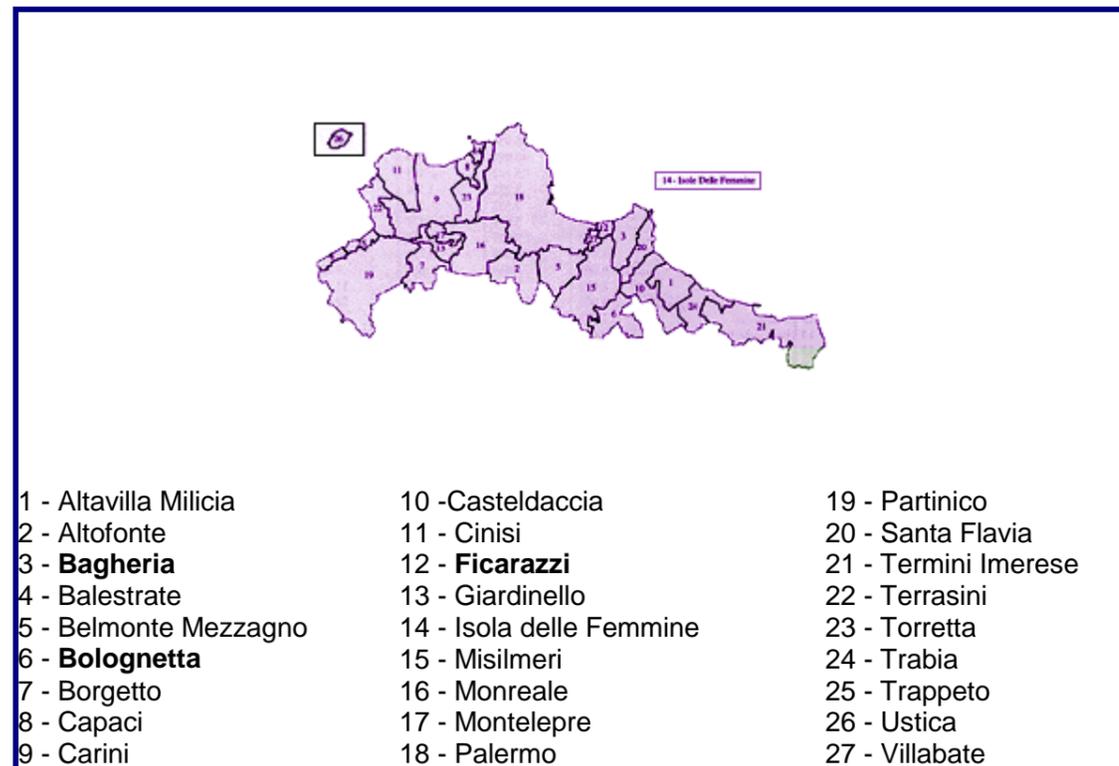


Figura 1. L'Area Metropolitana di Palermo (in grassetto i Comuni interessati dall'intervento)

La perimetrazione dell'area metropolitana di Palermo deriva dalla considerazione che gli scambi nel sistema palermitano interessano un'ampia area che va dal territorio del comune di Termini Imerese

al territorio del comune di Partinico, coinvolgendo anche i comuni più interni delle prime pendici dei monti di Palermo.

Le attività principali sono segnate dall'esistenza di due aree industriali abbastanza consolidate, quasi agli estremi dei territori dell'AM, definite dal nucleo di Carini e dall'area di Termini Imerese

Queste due localizzazioni inducono spostamenti per occasioni di lavoro, erogazione di servizi e localizzazione della residenza di carattere quotidiano, ormai di notevole entità. Il patrimonio abitativo dell'area, oltre a contare sulla realtà delle grandi concentrazioni urbane, ha definito una consistente presenza di abitazioni stagionali, utilizzate appieno per un periodo variabile dai quattro ai cinque mesi dell'anno. Ciò accresce gli spostamenti ed i fenomeni di pendolarismo interno nei periodi dell'anno con temperatura più elevata ed ha avviato abitudini stanziali diffuse che tendono a radicarsi nel costume corrente ed a crescere.

Il forte peso definito dalla realtà della città di Palermo quale polo erogatore dei principali servizi di attività commerciali e di occasioni di lavoro nelle attività terziarie, condiziona fortemente i flussi verso una direzione centripeta che tende a crescere nonostante l'incapacità di Palermo di definire una politica adeguata al centro capoluogo della Sicilia.

Il peso della città di Palermo è rappresentato da una popolazione di 698.556 residenti, mentre, i comuni gravitanti hanno una popolazione di 302.795 residenti. Complessivamente, i comuni gravitanti crescono del 13,53% nel decennio 1981/91 ed il capoluogo decresce di 3.226 unità nello stesso periodo, mentre si registra un modesto calo tra il 1991 e il 2001.

Alcuni comuni dell'area presentano un incremento percentuale che raggiunge il 35,32%, come Isola delle Femmine, o, comunque, supera il 15%, come Terrasini (20,70%), Bagheria (17,49%), Bolognetta (22,91%), determinando una realtà dove essenzialmente il capoluogo, Palermo, perde, seppure in modo limitato, popolazione a vantaggio dei comuni gravitanti. Questa mobilità interna della popolazione va riferita alla crescita dei rapporti tra capoluogo e comuni gravitanti e, inoltre, alla domanda di abitazioni a costo più accessibile, oltre che ad un modello di vita meno complesso e caotico di quello delle grandi concentrazioni urbane. L'ampiezza demografica delle città, pur se il peso di Palermo rimane preponderante, dimostra come si configuri un'articolazione di ben sei cittadine che, quasi con geometrica equidistanza, determinano ciascuna una dimensione di abitanti superiore alle 15mila unità; di queste, quattro superano i ventimila residenti ed una (Bagheria) i quarantamila. La rete delle infrastrutture dei trasporti, pur non essendo ottimale, attraverso alcuni recenti miglioramenti, essenzialmente nel nodo palermitano e in alcune iniziative ferroviarie, ha accresciuto l'offerta di possibilità di movimento e, quindi, aperto anche nuove occasioni di stanzialità.

La rete delle infrastrutture dei trasporti, pur non essendo ottimale, attraverso alcuni recenti miglioramenti, essenzialmente nel nodo palermitano e in alcune iniziative ferroviarie, ha accresciuto l'offerta di possibilità di movimento e, quindi, aperto anche nuove occasioni di stanzialità. Il fascio delle linee di costa appare dominante, mentre i collegamenti con le aree più interne sono in buona parte affidati alla vecchia struttura viaria. Si configura un sistema prevalentemente lineare con qualche penetrazione ed apprendimento che accentua le potenzialità di crescita del sistema costiero a svantaggio di una effettiva salvaguardia delle valenze ancora presenti lungo la fascia marina e di un riequilibrio delle funzioni e dei servizi.

Mentre lo sviluppo complessivo della rete stradale principale è di circa Km. 224, la distanza tra gli estremi dell'area (Termini-Balestrate è di Km. 97, divisi in Km. 48 tra Termini e Palermo, Km. 11 di circonvallazione palermitana e di Km. 38 fra Palermo e Balestrate. Le distanze complessive appaiono, comunque, misurate da tempi di percorrenza minimali che consentono una capacità di relazioni tra servizi, residenza e lavoro adeguati ai livelli di vita contemporanei.

Oltre alle funzioni direzionali e dei principali servizi che Palermo offre, anche se complessivamente carenti rispetto al peso della popolazione esistente e gravitante, l'area metropolitana contiene un sistema delle attività industriali principalmente dislocate lungo la costa, dove trova posto in alternanza anche il sistema delle principali aree turistiche e/o a vocazione turistica. Al polo turistico un poco spinto verso l'interno, costituito dalla realtà di Monreale, si aggiunge quello costiero tra Termini e Campofelice di Roccella che spinge l'asse delle economie verso il comprensorio delle Madonne.

L'agricoltura permane ancora come attività delle aree più interne, configurando un sistema economicamente molto debole, fortemente sollecitato a dipendere dalle attività dislocate nel sistema costiero e, quindi, con una tendenza all'incremento dei fenomeni di pendolarismo quotidiano.

L'inclusione del territorio comunale dell'isola di Ustica nell'area metropolitana di Palermo è apparsa azione opportuna, oltre che per istanza diretta del consiglio comunale (d.c. n°8260 del 17/11/94) e del consiglio della Provincia regionale di Palermo (d.c. n°0138/3/C del 5/11/1994), anche perché la sua collocazione, i caratteri della sua economia, le potenzialità d'uso esprimibili nel suo territorio (prevalentemente attività legate al turismo) e la dipendenza da attrezzature e servizi di carattere intercomunale lo consentono.

Infatti, mentre le sue principali economie erano una volta l'agricoltura e la pesca, con presenze anche di attività artigiane (fabbricazione di ceste e ceramica), oggi l'attività principale è il turismo stagionale, ampiamente connesso con i servizi offerti nell'ambito dell'area metropolitana e, inoltre,

per quanto attiene i servizi di scale territoriale, l'insediamento umano di Ustica è fortemente dipendente dall'area palermitana, essendo l'isola legata essenzialmente al porto di Palermo con corse giornaliere di navi ed aliscafi.

La delimitazione individuata, oltre a costituire un sistema dove l'integrazione degli scambi quotidiani raggiunge livelli interni oltremodo superiori a quelli che lo stesso sistema possiede con l'esterno, permette di individuare, nell'ambito del territorio provinciale, tre grandi ambiti spaziali dalla forte identità per caratteri specifici e valenze di risorse ed opportunità legate all'insediamento umano.

E' possibile, infatti, individuare, insieme al territorio dell'area metropolitana, il territorio madonita, con terminale a mare, il centro di Cefalù, ed il territorio del corleonese, determinando nell'ambito della provincia di Palermo un principio d'integrazione tra i grandi sistemi che la compongono. Essi, per essere valorizzati, vanno compresi ed analizzati, esaltati nelle loro varietà e differenze, perché solo dalle differenze e dalla valorizzazione delle specifiche identità emergere un'adeguata complementarietà delle risorse.

I Comuni interessati dall'intervento sono:

BAGHERIA

Il comune conta 53.247 abitanti e ha una superficie di 2.968 ettari per una densità abitativa di 1.794 abitanti per chilometro quadrato. Sorge in una zona litoranea collinare, posta a 76 metri sopra il livello del mare.

Il municipio è sito in corso Umberto I, tel. 091-904664 fax. 091-902093.

Popoloso centro commerciale in dolce pendio fra verdi distese di agrumi, nespoli e ulivi, di fronte al mare e al monte Catalano.

Il nome Bagheria deriva dalla parola araba Bacar che significa vaccheria. L'origine del centro si ebbe nella seconda metà del XVII secolo con l'edificazione della dimora del principe Giuseppe Branciforte e con la conseguente coltura dei terreni circostanti. Sorsero così altre ville accanto e nei dintorni e con il passare del tempo, l'insediamento aumentò progressivamente fino a determinare lo schema attuale della città

Bagheria è rinomata per i suoi palazzi settecenteschi e per le sue sontuose ville nobiliari come quella di Butera, di Valguarnera, di Ramacca, di Villarosa e soprattutto come Villa Palagonia, più nota come Villa dei mostri a causa delle 62 bizzarre sculture mostruose, volute dal principe Ferdinando Francesco Gravina di Palagonia nel 1715.

BOLOGNETTA

Le origini della città risalgono ad un seicentesco "fondaco" - un luogo di sosta lungo una regia trazzera -. Nella stessa località si trova la Chiesa Madre cittadina, monumento principale della città.

FICARAZZI

La città abbraccia circa 8.000 anime ed e' posta a 23 metri sul livello del mare.

Essa si presenta come un nucleo abitativo composto da case dal caratteristico color mattone o bianco arroccate a ridosso della Torre e circondato da limoneti ed aranceti.

Dopo un primo insediamento di coloni cretesi ed uno successivo di coloni punici, la storia cittadina si mescola con quella della vicina Misilmeri in quanto Ficarazzi rientrava nella sua baronia. Successivamente, il feudo fu diviso tra la famiglia Ajutamicristo ed il viceré Pietro Speciale. A quest'ultimo si deve l'introduzione della coltivazione della canna da zucchero e la costruzione della Torre già citata. Tale edificio fu la residenza del Viceré. La sua edificazione fu effettuata nel 1458; l'originaria struttura fu modificata nel 1700 dalla famiglia Giardina.

Ficarazzi vide successivi "padroni", a partire dai Padri Teatini ed il Marchese Luigi Giardina de Guevara dal 1733, anno in cui sorse realmente la città.

La visita culturale della città deve obbligatoriamente iniziare dalla già citata Torre-Villa. Come si e' detto, grazie alla famiglia Giardina la sua struttura originaria fu modificata con l'aggiunta di un'ala, di un doppio scalone d'ingresso, con l'ampliamento dei saloni e l'introduzione di balconcini nella cortina muraria del prospetto. Dopo vari passaggi di proprietà, attualmente l'edificio e' di proprietà delle suore Teatine che vi abitano e vi hanno introdotto una scuola materna.

Sempre d'origine quattrocentesca e' l'acquedotto finanziato da Pietro Campo per servire la piantagione di canna da zucchero. In questo caso, fortunatamente, l'originaria struttura si può ammirare nella sua quasi totalità, con le sue campate che sormontano il fiume Eleuterio.

Da ricordare, infine, la settecentesca Chiesa Madre intitolata a S. Atanasio, dal prospetto lineare e dalla semplice struttura interna che prevede una sola navata ed alcune opere d'arte come un cinquecentesco Crocifisso ligneo.

In riferimento al contesto analizzato e in ordine alle iniziative di sviluppo socio-economico, spicca sicuramente il Patto Territoriale di Bagheria, il Patto Territoriale per l'Occupazione dell'Alto Belice Corleonese e della Valle del Torto e dei Feudi e il PIT Alto Belice Corleonese.

Comuni	Popolazione	Superficie	Sottoscrittori	Occupazione e protocolli
Altavilla, Bagheria, Baucina, Casteldaccia, Ficarazzi, Misilmeri, S.Flavia, Ventimiglia, Villabate	115.000	Kmq. 229	Provincia di Palermo - Comuni - API - CISL - CISNAL - CIA -CNA - CASA - CONF COMMERCIO - CONF ARTIGIANATO - Lega Cooperative - Legambiente Sicilia.	numero nuovi addetti previsti 1.256 Data sottoscrizione primo documento : 3 dicembre 1996 Data sottoscrizione protocollo d'intesa : 13 maggio 1998
Obiettivi				
Recupero e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali e potenziamento dei servizi turistici anche attraverso la riqualificazione costiera disinquinando il mare, recuperando le torri rivierasche, realizzando il porticciolo di Aspra, riqualificando i parchi,recuperando i centri storici - Riorganizzazione del comparto agro-alimentare valorizzando le colture biologiche, abbattendo i costi di irrigazione , valorizzando i prodotti locali, riorganizzando la produzione ittica di Aspra- Riorganizzazione della P.M.I. manifatturiera attraverso il potenziamento dell'artigianato locale e realizzando economie di agglomerazione attraverso la realizzazione di apposite aree Prop.Progetto : Turismo - Commercio - Ambiente - Agrumicoltura - Viticoltura- Pesca - Lavorazione prodotti ittici - Lavorazione prodotti agricoli - Artigianato produttivo- Artigianato artistico - Imprese di servizi - Trasformazione agrumi - Produzioni locali				

Tabella 1. Scheda sintetica del Patto Territoriale di Bagheria

Il Patto ha avviato un primo processo di sviluppo integrato del territorio, enfatizzando le vocazioni produttive tradizionali del rapporto fascia costiera-area interna ed esaltando un mix di servizi per la promozione e valorizzazione turistica del comprensorio. Infatti nell'area del Patto ricadono anche comuni che appartengono al secondo contesto, quello delle aree interne (cfr § succ.): Baucina, Misilmeri e Villabate.

Comuni	Popolazione	Superficie	Sottoscrittori	Occupazione e protocolli
Altofonte, Belmonte Mezzagno, Bisacquino, Bolognetta, Campofiorito, Camporeale, Cefala Diana, Chiusa Sclafani, Corleone, Giuliana, Godrano, Marineo, Monreale, Piana degli Albanesi, Prizzi, Roccamena, S.Cipirrello, S. Giuseppe Jato, S. Cristina Gela, Villafrati	122.106	Kmq. 1.475	Provincia di Palermo - Comuni - E.A.S. - CGIL - CISL -UIL - UGL - CNA - ILMA - Confcommercio - Confesercenti - LegaCooperative - Unione Cooperative - Assindustria - API - CIA - Assolivo - Coldiretti - Un.Prov. Agricoltori - Consorzio Leader Valle del Sosio - Arcidonna	numero addetti 1.256 nuovi previsti Data sottoscrizione primo documento : 3 dicembre 1996 Data sottoscrizione protocollo d'intesa : 13 maggio 1998

Obiettivi

L'articolazione in misure del Piano di Azione rappresenta il risultato dell'incontro fra le idee forza che hanno guidato il Patto e la progettualità spontanea espressa dal territorio. I due livelli di orientamento alla progettazione (idee forza del Partenariato "dall'alto" e progettualità del territorio dal "basso") sono stati infatti calati nelle realtà concrete e specifiche dei vari settori.

Il risultato finale del processo seguito è rappresentato nella definizione di 5 obiettivi di sviluppo:

- 1) La filiera agroalimentare è uno degli obiettivi portanti della strategia del Piano di Azione in quanto rappresenta il settore attualmente prevalente nell'economia locale e in quanto assume una funzione multivalente: oltre al rafforzamento dell'economia locale, le sottomisure dedicate all'agricoltura rispondono infatti anche all'esigenza di tutela ambientale, riqualificazione paesaggistica e valorizzazione- anche a fini turistici- delle risorse locali.
- 2) La valorizzazione a fini turistici delle risorse naturali e culturali intende trasformare in opportunità occupazionale ed economica il principale punto di forza del territorio, rappresentato dal notevole patrimonio ambientalistico, architettonico, archeologico, culturale. Se opportunamente valorizzato, tale patrimonio, è caratterizzato da un ulteriore punto di forza individuabile nella vicinanza ad un bacino ampio di mercato turistico- escursionistico rappresentato dalla popolazione di Palermo.
- 3) Lo sviluppo del sistema artigianale e delle PMI risponde all'esigenza di rafforzare le attività imprenditoriali endogene all'area per valorizzare le vocazioni produttive locali. L'esperienza del mezzogiorno ha infatti insegnato che difficilmente si riesce ad innestare un processo di sviluppo autoalimentante se non si creano le basi per una crescita endogena.
- 4) Il settore del no profit è stato inserito fra le linee prioritarie di intervento in quanto si presta in maniera particolarmente efficace allo sviluppo di quell'offerta di servizi collettivi e al territorio, capaci di favorire lo sviluppo del tessuto sociale e ad alta intensità di manodopera che fino al momento non ha trovato la sua modalità di affermazione nell'ambito dei modelli imprenditoriali tradizionali.

Tabella 2. Scheda sintetica del Patto Territoriale per l'Occupazione dell'Alto Belice Corleonese

La concezione del territorio come risorsa per lo sviluppo secondo un'impostazione strategica finalizzata alla creazione di reti ha indotto il Partenariato all'individuazione delle " Idee Forza " intorno alle quali sono state analizzate le risorse locali e le iniziative progettuali spontaneamente espresse dal territorio:

- Valorizzazione a fini turistici del patrimonio naturalistico- culturale ed archeologico al fine di trasformare la notevole dotazione del territorio in opportunità economica ed occupazionale.
- Potenziamento e sviluppo delle attività economiche e delle forze imprenditoriali endogene all'area del Patto (filiera agroalimentare, artigianato, mestieri d'arte, PMI ecc.),valorizzando le vocazioni locali tramite azioni tese a incentivare e stimolare l'associazionismo e le politiche di qualità.
- Sviluppo del tessuto sociale nella sua più ampia eccezione, promuovendo l'offerta e la domanda di servizi collettivi alla persona ed al territorio per migliorare la qualità della vita e riqualificazione dell'ambiente per aumentare l'intensità occupazionale dello sviluppo socio-economico.

Lo sviluppo naturale e il rafforzamento della progettualità espressa dal Patto sono confluite nel PIT omonimo e nel PRUSST (Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio). Poiché la maggior parte degli interventi pubblici o di interesse pubblico sono traslati dal PRUSST al PIT, l'idea forza trainante è espressa dalle finalità e dagli obiettivi del PIT.

L'idea forza del PIT riguarda la realizzazione di un sistema di offerta integrata – prodotti e sistema ospitale – per la fruizione compatibile del territorio, in un'ottica di integrazione amministrativa e di concertazione, favorendo le possibilità di crescita e di formazione di imprese di produzione legate alle tipicità locali e di servizi turistici. Il Progetto Integrato Territoriale promuove la realizzazione di azioni ed interventi, secondo una logica di integrazione, per infrastrutture, funzioni e servizi destinati a segmenti specifici della domanda di fruizione del territorio. Il Progetto interviene nel territorio per valorizzare e mettere a sistema risorse e beni disponibili, costituiti dal ricco patrimonio di aree di pregio naturalistico, dai siti archeologici e dalle emergenze monumentali, dall'articolato sistema delle produzioni locali. Il PIT, pertanto, opera per valorizzare le risorse fisiche e umane del territorio.

- *Migliorare la qualità ambientale attraverso il completamento dei servizi a rete, l'adeguamento dei livelli di sicurezza fisica degli insediamenti residenziali, produttivi e infrastrutturali, il recupero di qualità dei sistemi naturali*
- *Valorizzare il patrimonio naturale, recuperare i beni monumentali, migliorare la qualità dell'offerta di beni e servizi ambientali e culturali, entro un'ottica di tutela e salvaguardia, aumentando il livello di fruizione, di integrazione con le comunità locali, di promozione delle attività connesse, anche realizzando un sistema di offerta turistica con servizi e attrezzature per lo sport e il tempo libero*
- *Promuovere le pari opportunità per l'accesso al mercato del lavoro, favorire la formazione continua, aiutare la qualificazione e il rafforzamento del capitale umano al*

fine di realizzare nel contesto locale una forza lavoro qualificata, competente e adattabile, disponibile all'innovazione

- *Favorire la crescita di nuove realtà produttive, migliorare la struttura di filiera dei sistemi agricoli e agro-industriali, sostenere le attività orientate alla valorizzazione innovativa di risorse e prodotti tradizionali entro un quadro di promozione della competitività locale e di aumento di produzioni e consumi turistici*
- *Promuovere il territorio attraverso azioni relative alla diffusione della società dell'informazione, al sostegno delle imprese locali rispetto a nuovi contesti e mercati, a migliorare la fiducia sociale, a sviluppare la cultura della legalità*

2.3 L'area interna

L'intervento interessa una porzione dell'area interna del comprensorio provinciale che interessa i territori comunali di:

- Misilmeri,
- Ciminna,
- Cefalà Diana,
- Villafrati,
- Mezzojuso,
- Campofelice di Fitalia,
- Roccapalumba,
- Vicari,
- Lercara Friddi.

Il contesto è dominato da forti elementi di discontinuità paesaggistica e da un significativo divario socio-economico con le altre aree interne della Sicilia, pur essendo presenti fattori ed elementi di propulsione allo sviluppo quali il turismo sostenibile, la gastronomia e i circuiti monumentali e naturalistici. La demarcazione territoriale maturatasi nell'ultimo decennio ad opera della formazione spontanea di comprensori di sviluppo ha definito la dominanza di due unità amministrative - Vicari e Piana degli Albanesi – che stanno però nuovamente confluendo in un unico comprensorio.

Il contesto risente di assenza di strategia programmatica e pianificatoria di scala vasta, nonostante i Patti, i PIT e il PRUSST e il territorio mostra punte di significativa bellezza e qualità ambientale miste al degrado discendente dall'occasionalità e dalla precarietà delle destinazioni d'uso.

Il territorio attraversato dall'attuale SS 121 e interessato dall'Alternativa A mostra i segni di un'alterazione paesaggistica irreversibile anche nelle sue emergenze naturali (soprattutto il reticolo idrografico) e un caos urbanistico e pianificatorio.

Il sistema delle unità amministrative (comuni interni interessati dall'infrastruttura) è descritto nel seguito.

MISILMERI

Misilmeri è posta sulla ex statale n.121, dista da Palermo 15 Km ed è a 129 metri sul livello del mare. Fu eretta a Comune nel 1812 a seguito della abolizione dei diritti feudali e prima si reggeva quale Ducato sotto i signori Bonanno, Principi di Cattolica. E' posta sui pendii di alcune collinette, tra cui spiccano la "Rocca di Ciavole" e quella detta "Villalonga, sulla cui ultima esistono i ruderi del castello arabo-normanno, detto dell'Emiro. Poco lungi dal caseggiato comincia la pianura della ubertosa riviera dell'Eleuterio, fiume navigabile fin sotto Marineo certamente fino al 1540, di cui è cenno in tempi lontanissimi, avendolo riportato nelle sue carte anche il celebre ed insigne geografo Tolomeo. La vallata dell'Eleuterio era molto nota nell'antichità perché racchiudeva in sé la celebre fortezza dei Sa'd, in seguito comunemente detta "castello di Bassano", con la sua fonte araba (Aymzel el Mugnunak), la Porcara con le sue vestigia elime o la celebre Cannita, dove, a cavallo tra il '600 ed il '700 vennero rinvenuti i due sarcofagi greco-punici, che ancora si ammirano al Museo archeologico di Palermo.

E' un paese prettamente agricolo, ricco d'acque, è abbastanza fertile e produttivo, dalla coltura varia ed intensiva e dalla lussureggiante vegetazione. Sede di importanti uffici, il suo territorio raggruppava alcuni paesi vicini, quale paese capo-circondario e di distretto. Uno dei primi orti botanici d'Europa fu in Misilmeri, ideato da Duca Giuseppe Bosco, e realizzato dall'insigne botanico Padre Francesco Cupani nel 1962 a ridosso di un celebre giardino zoologico, detto Serraglio, con accesso nell'odierno Chiasso Verde. La piazza principale del paese ebbe nel suo seno la sede del Governo Provvisorio di Sicilia, instaurato nel maggio 1860 da Garibaldi. In questa piazza, sulla fine del '700 sorse e visse per un quarantennio uno dei primi Convitti riservati alla nobiltà siciliana: il Real Convitto Ferdinando, retto dai Gesuiti. Forse il celebre Galeno, insigne medico di Pergamo, è sepolto nel territorio di Misilmeri.

Tra le opere d'arte che si possono ammirare in Misilmeri fanno spicco: la Fontana Monumentale sita in piazza Comitato, opera di Benedetto Civiletti e della sua scuola; la Crocifissione, bassorilievo in alabastro posto nella Chiesa delle Anime Sante, opera comunemente attribuita al Gagini ed alla sua Scuola; l'Immacolata, dipinto su tela, posta sull'altare maggiore della Matrice, opera di Vito D'Anna; la Fontana Nuova, opera settecentesca posta ad ornamento della piazza Cosmo Guastella; il Campo di Gibilrossa, calco in gesso esposto nella ex sala consiliare del Comune, oggi stanza del Sindaco, opera di G.B. Portanova; gli stucchi della Matrice, eseguiti tutti da Ferrajolo e dalla scuola di Giacomo Serpotta. Pare che l'odierna Misilmeri fosse sorta nel sito dove una volta fu l'antica Cidonia, cittadella che profughi cretesi ebbero a costruire nel IV secolo d.C. dopo essere stati estromessi dalle loro città di provenienza: Eleutera e Cidonia, nell'Isola di Creta. L'origine del paese, quale primo agglomerato, si deve però agli arabi, di cui oltre ai ruderi del castello ed alle

notizie storiche pervenute, si tramandano ancora tanti nomi, ivi compreso quello della stessa denominazione di Misilmeri, antica Mùsuluméni. E' stata controversa da sempre la derivazione del nome in quanto alcuni lo fanno derivare da "Menzil el Amir" cioè villaggio dell'Emiro ed altri da "Masel Amer" cioè fiorente luogo bagnato dall'acqua. Deve molto della sua importanza storica al fatto che nel suo territorio ebbe luogo la celebre battaglia tra Ruggero Normanno e gli arabi, allorquando, questi ultimi furono sconfitti nel 1068 ed è legato al Risorgimento italiano per essere stata sempre all'avanguardia nei moti rivoluzionari del 1848 e del 1860, dando anche il contributo di sangue con Francesco Ventimiglia, una delle 13 vittime dell'Aprile 1860, in Palermo, e del celebre campo di Gibilrossa che, auspice il Gen.le La Masa, spianò a Garibaldi la via di Palermo. Fu sede baronale e ducale con concessioni e privilegi sin dal 1200 ed i suoi signori appartennero alle più nobili famiglie siciliane, come i Caltagirone, gli Ajutamicristo, i Chiaramonte ed i Moncada, i Bosco ed i Bonanno. Qualcuno ritiene che tra i primi possessori del castello vi fosse addirittura Giorgio Antioscheno, Ammiraglio e Gran Visir di Ruggero. Il castello, sovrastante il paese fu costruito ab origine dai Normanni, che trasformarono il torrione arabo esistente, in fortezza. Nel 1520, Edrisi infatti, ce lo descrive quale fortilizio ragguardevole ma fu in seguito abbellito dai Chiaramonte e restaurato da Guglielmo Ajutamicristo a mezzo del celebre maestro notinese Matteo Carnalivari.

Poche e scarse notizie abbiamo sul numero della popolazione nei tempi antichi. Il censimento dell'imperatore Carlo V, nel 1548, ci porta che Misilmeri aveva 40 fochi, ossia 40 casati, il primo numero di persone, però, ce lo offre Vito Amico, riferendolo al censimento del 1595 con 463 abitanti. A metà del 1600 Misilmeri contava 1077 abitanti con 240 case e nel 1713 aveva già 2096 abitanti con 531 case, per pervenire ai 7.460 abitanti con il 1861 ed ai ventiquattromila attuali.

CIMINNA

Ciminna si trova in provincia di Palermo e a circa 530 metri sul livello del mare. La città si erge nei pressi di una conca a sud del Pizzo S. Anania. Essa conta più di 4.500 abitanti.

Storicamente si può affermare, grazie a dei reperti ritrovati nella zona, che il sito fu abitato in epoca punica e romana. In epoca normanna il borgo in questione conobbe una certa espansione urbana nei pressi del castello del quale oggi si trovano solo poche tracce. Durante il Medioevo la città conobbe la celebrità della cronaca visto che ospitò Matteo Scaflani, capo della fazione catalana e nemico di Manfredi Chiaramonte.

Nella prima metà del 1600 la città fu elevata al grado di ducato feudale posseduto da varie famiglie nobili come i Ventimiglia ed i Griffo dei Principi di Partanna.

Ciminna ha un discreto fascino naturalistico rappresentato dalla presenza, nelle campagne locali e precisamente nelle Serre di Ciminna, di curiosi gessi macrocristallini che si estendono da Pizzo Avvoltoio a Pizzo Serre e le cui creste sono abitate da uccelli rapaci.

La città conta una lunga tradizione agricola, oggi conservata non solo nei ricordi degli anziani, ma anche in un Museo Civico che conserva non solo la testimonianza delle antiche usanze, ma anche numerosi attrezzi agricoli e pastorali.

La Chiesa Madre cittadina e' intitolata a Santa Maria Maddalena. Essa fu edificata nel Medioevo, ma nel 1500 conobbe una radicale riedificazione e ricostruzione. Anche successivamente la Chiesa fu in parte rimodellata e gli esempi dell'originaria costruzione sono il rosone gotico presente nella facciata ed il cinquecentesco campanile.

Il suo interno barocco e' suddiviso in tre navate ed arricchito dalla presenza di varie opere d'arte, a partire dalle seicentesche statue in stucco realizzate dai Li Volsi, il coro ligneo intagliato, la seicentesca statua raffigurante la Vergine e la settecentesca statua lignea raffigurante S. Andrea.

La Chiesa dedicata a San Francesco va ricordata perché conserva parte di un polittico marmoreo di scuola gaginesca, una statua raffigurante la Madonna col Bambino ed un cinquecentesco Crocifisso realizzato sfruttando la cartapesta.

La seicentesca Chiesa dedicata a San Giovanni Battista per estensione e' seconda solo a quella Madre. Essa si fa notare, inoltre, per le opere d'arte che raccoglie, a partire dal trittico cinquecentesco con la Madonna dell'Udienza.

Tra le Chiese minori cittadine citiamo quella dedicata a Santa Lucia e quella intitolata a S. Domenico da ricordare perché custodisce due opere di Antonello Gagini, la cinquecentesca statua dedicata alla Madonna ed un ciborio.

CEFALÀ DIANA

Il paesino, di recente fondazione (fu abitato a partire dal 1755, quando il Duca Diana ricevette lo jus populandi), merita una visita soprattutto per i suoi bagni arabi, esempio unico di edificio termale risalente al X sec. in Sicilia. In paese, invece, vale la pena effettuare una breve sosta al castello, del XIII sec., di cui resta solo una robusta torre quadrangolare e ruderi delle mura di cinta. Costituiva in origine un baluardo difensivo sull'asse di collegamento rappresentato dalla strada Palermo-Agrigento, per divenire nei secoli successivi deposito di granaglie e infine nel XVIII sec. residenza nobiliare. Molto interessanti inoltre, nella piazza del paese, le espressive sculture in bronzo di Biagio Governali, artista corleonese contemporaneo: le formelle della Porta dei Miracoli

(Chiesa di S. Francesco di Paola), il Monumento ai Caduti e il Monumento agli Emigranti, di intensa drammaticità.

I bagni - Si trovano a poco più di 1 km a nord del paese, presso il torrente Cefalù, all'interno di un suggestivo baglio restaurato, di cui non è possibile stabilire la datazione, ma che è sicuramente anteriore al 1570. Probabilmente questi edifici esterni ai bagni servivano ad ospitare gli ammalati che ricorrevano a queste terme di acque sulfuree per la cura dei reumatismi. L'edificio a pianta rettangolare, in mattoni, è costituito da una grande sala coperta da una bella volta a botte, nel cui pavimento si trovano tre vasche, dove un tempo ce n'era una sola molto ampia. Questa parte anteriore è separata dal fondo della sala, sopraelevato, da un elegante tribelon, triplice arcata ad arco rialzato del tipo arabo, da sottili colonnine in marmo, con capitelli in terracotta e pulvino. Dietro il tribelon si trova un'altra vasca più piccola, dove si raccoglievano le acque termali che sgorgavano naturalmente dal terreno e venivano poi convogliate alla vasca grande. La volta è punteggiata di fori per l'aerazione, mentre tutt'attorno alle pareti si trovano delle nicchie che servivano probabilmente a custodire gli indumenti dei bagnanti.

VILLAFRATI

Villafрати si sviluppa a 450 metri sul livello del mare ed ospita 3.400 abitanti. Il centro si sviluppò a partire dalla prima metà del XVIII secolo nel feudo dei Filangeri dei Conti di San Marco.

CAMPOFELICE DI FITALIA

Campofelice di Fitalia rientra nel comprensorio provinciale palermitano. Il piccolissimo borgo che comprende circa 700 abitanti va ricordato essenzialmente come borgo agricolo originariamente sorto come frazione di Mezzojuso e divenuto comune in epoca recente, cioè dal 1952.

MEZZOJUSO

Mezzojuso rientra nella provincia di Palermo. Il centro si sviluppa a 534 metri sul livello del mare alle pendici del colle La Brigna. Esso raccoglie quasi 3.100 abitanti.

La città divenne un centro albanese intorno al '400 e subì il dominio della famiglia Corvino dei Duchi di Villavaga.

Mezzojuso prevede la presenza di due Chiese Madri: la Chiesa d'origine normanna adibita al rito latino ed intitolata all'Annunziata e la cinquecentesca Chiesa intitolata a S. Nicolò adibita al rito greco.

Tra gli altri monumenti della città occorre ricordare la cinquecentesca Chiesa intitolata a Santa Maria delle Grazie con annesso convento. Essa è adibita al rito greco ed al suo interno si possono ammirare, tra l'altro, dei medaglioni raffiguranti i dottori della Chiesa greca ed il sarcofago di A. Reres, fondatore del seicentesco convento.

ROCCAPALUMBA

Roccapalumba si sviluppa a 538 metri sul livello del mare e rientra nella provincia di Palermo. La città raccoglie 3.300 abitanti.

Il borgo cominciò a svilupparsi presso il feudo della Palumba a partire dal 1639. Signori della città furono gli Ansalone e successivamente i Principi di Larderia.

Dal punto di vista culturale ed artistico la città si ricorda soprattutto per la seicentesca Chiesa Madre e per il Santuario della Madonna della Luce che preserva ancora ruderi dell'originaria Chiesetta seicentesca. Quest'ultimo edificio sacro si ricorda soprattutto per una miracolosa immagine della Vergine.

VICARI

Vicari si sviluppa a 700 metri sul livello del mare presso una sella del Monte Sant'Angelo ed in una posizione dominante sulla vallata del San Leonardo.

La città ospita quasi 3.400 abitanti.

Dal punto di vista storico, Vicari si ricorda perché in passato ospitò numerosi lombardi arrivati al seguito dei normanni e perché fu un feudo dei Chiaramonte e successivamente della famiglia Bonanno dei Principi di Cattolica.

Dal punto di vista artistico Vicari offre la possibilità d'ammirare innanzitutto il Castello edificato dal Conte Ruggero e successivamente modificato da Manfredi Chiaramonte nel XIV secolo. Dell'edificio attualmente resta ben poco come i resti dei bastioni e dei muri della Cappella di S. Maria di Boycos. Da ricordare, inoltre, la Chiesa Madre intitolata a San Giorgio, edificio sacro d'origine normanna. Al suo interno si possono ammirare alcune interessanti opere d'arte, a partire dalla tela raffigurante Santa Rosalia realizzata da Pietro Novelli, dalla cinquecentesca statua marmorea rappresentante la Madonna col Bambino e l'ancona marmorea rappresentante la Crocifissione, la Risurrezione e Santi realizzata da Antonello Gagini.

LERCARA

Lercara Friddi si sviluppa a 660 metri sul livello del mare presso le pendici del Pizzo Lanzone e nella zona collinare che separa i bacini del Fiume Torto e del Fiume Platani.

La fondazione del paese fu attuata nel 1605 dal nobile spagnolo Baldassarre Gomez de Amescua presso il feudo Friddi. Successivi signori della città furono Benedetto de Mayada, i Villalba, i Ventimiglia, gli Scamacca ed i Gravina. Agli inizi del XIX secolo la città conobbe una grossa espansione economica grazie alla fiorente estrazione dello zolfo ed alla presenza nella zona di svariate miniere, fase che purtroppo termina alla fine della seconda guerra mondiale a causa della forte concorrenza degli altri centri siciliani più competitivi e della scarsa struttura viaria della zona.

Dal punto di vista artistico Lercara si fa notare soprattutto per la settecentesca Chiesa Madre, per la Chiesa intitolata a San Giuseppe con l'adiacente Collegio di Maria, per la settecentesca Chiesa di San Matteo o del Purgatorio e per svariati palazzi signorili edificati tra il XVIII ed il XIX secolo.

Per ciò che concerne il complesso delle azioni e dei processi di sviluppo in atto nel contesto analizzato, si fa riferimento al PIT della Valle del Torto e dei Feudi.

L'idea forza del PIT consiste nel definire una forte immagine territoriale unitaria, così da facilitare il processo di identificazione dei prodotti e dei servizi offerti nell'area. L'intento è quello di costituire un DISTRETTO RURALE di qualità coeso al suo interno e riconoscibile all'esterno, facendo di tale distretto lo strumento per perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile sul territorio della Valle del Torto e dei Feudi:

- ridurre la compromissione ambientale
- assicurare la fruibilità delle risorse naturali e culturali del comprensorio;
- creare le condizioni economiche per lo sviluppo imprenditoriale in un contesto di distretto rurale, puntando su prodotti di qualità ed assicurando la sostenibilità ambientale dello sviluppo produttivo; a tale fine, è individuato come strumento principale la politica di marchio dei prodotti e di certificazione di qualità ed ecocompatibilità delle imprese;
- aumentare la competitività sui mercati del sistema economico locale;
- migliorare il livello di formazione delle risorse umane; valorizzare le risorse femminili; ridurre la marginalità sociale;
- migliorare le condizioni di contesto (sicurezza) per lo sviluppo territoriale; favorire i processi di recupero della fiducia sociale

Seppure il contesto analizzato mostri i segni di degrado e divario, talune attività presenti nel contesto analizzato rappresentano la punta di eccellenza del sistema socio-economico dell'intera provincia palermitana, pur non configurando in maniera completa la condizione di distretto. Spiccano le attività industriali e manifatturiere, mentre il comparto dell'agricoltura e della zootecnia ha solo di recente avviato processi di razionalizzazione nella produzione, nella distribuzione e nella commercializzazione. Tutti i settori citati richiedono una rete di infrastrutture e di comunicazione nuova, sicura ed efficiente.

2.4 Obiettivi e motivazioni del progetto

A seguito della costruzione dell'autostrada A19 PA-CT, sia la SS 121 sia la SS 189, risultano sostanzialmente prive di flusso veicolare da e per Catania, assicurando, invece, funzioni di raccolta e di smaltimento dei traffici provenienti dai comprensori interni della Sicilia centro-occidentale verso l'area metropolitana di Palermo e di Agrigento.

Il tratto di strada in oggetto si colloca nella porzione occidentale della Sicilia collegando, con direttrice Nord-Sud i due capoluoghi Palermo ed Agrigento ed è a servizio di infrastrutture quali l'aeroporto di Punta Raisi ed i porti di Palermo, Porto Empedocle e Licata, oltre che a servire come infrastruttura di trasporto prioritaria per il collegamento degli Agglomerati Industriali di P. Empedocle, Aragona, Favara e Casteltermini-Valle del Platani con gli Agglomerati Industriali di Lercara Freddi e Termini Imerese.

L'infrastruttura ha inoltre un effetto di dreno per i flussi di traffico da e per i territori interni della Sicilia centro-occidentale essendo l'unica arteria in grado di garantire oggi l'accessibilità (nel duplice significato di più o meno facile raggiungibilità di una certa localizzazione, e di interesse attrattivo che tale localizzazione suscita) a importanti centri urbani quali Marineo, Corleone, Baucina, Cimina Roccapalumba, Alia, oltre a quelli direttamente serviti dalla strada interessando pertanto una ampia porzione di territorio importante nell'economia isolana.

I ruoli e gli obiettivi assegnati a tale progetto sono sostanzialmente quattro:

1. infrastrutturare in maniera più adeguata un'area economicamente importante e che può aspirare ad uno **sviluppo economico** forte;
2. realizzazione di un vero e proprio asse di collegamento trasversale **Nord-Sud**;
3. riduzione del tasso di **incidentalità** nel tratto di statale esistente ormai ridotto in molti tratti a strada intercomunale ad eccessivo traffico di mezzi pesanti o a lunga percorrenza;
4. Riduzione dell'**inquinamento** acustico e atmosferico nei tratti a forte congestione prossimi ai principali centri abitati (Villabate, Misilmeri, Bolognetta, Villafrati e Lercara Friddi).

Il raggiungimento di tali obiettivi, nel lungo periodo, genererà effetti positivi nelle seguenti tre grandi aree:

- sistema dei trasporti nell'isola;
- attività economica
- ambiente

In relazione al primo obiettivo risulta chiaro che lo sviluppo economico di una zona non può prescindere da un sistema di trasporti adeguato alle sfide di un mercato sempre più globalizzato e

che permetta di collegare le attività agricole, commerciali ed imprenditoriali in maniera rapida ed economicamente conveniente con i mercati isolani, nazionali ed internazionali.

Questi concetti validi in generale e diffusamente trattati in tutte le pianificazioni dei trasporti, sono quanto mai attuali, urgenti ed indifferibili per un territorio che già si impone nel mercato in alcuni settori trainanti per l'economia della Sicilia come il turismo, il vino ed il pesce.

Per quanto riguarda il secondo obiettivo è evidente che la porzione della SS 121 e della SS 189 in progetto fa da naturale collegamento tra l'asse autostradale Nord (Trapani-Palermo-Messina-Catania) ed il corridoio sud (Castelvetrano-Agrigento-Gela).

Il collegamento diretto tra i centri produttivi della provincia di Agrigento con quelli della provincia di Palermo potrà consentire l'integrazione dei servizi e delle attività industriali, nell'ottica di una crescita globale del sistema produttivo per la possibile nascita anche di nuovi fattori incentivanti delle attività indotte e per la conseguente promozione dell'imprenditoria locale.

L'asse viario in progetto genererà inoltre effetti socio-economici di portata più generale nei confronti delle aree interne che insistono sulla direttrice Nord-Sud in conseguenza dell'accresciuta accessibilità del territorio e della riqualifica funzionale che l'ammodernato collegamento potrà esercitare, attraverso un'azione di riequilibrio, nei confronti della porzione di rete che ne subisce le influenze da cui potrà derivare un ampliamento delle possibilità di valorizzazione e commercializzazione dei prodotti in generale anche per l'accrescimento dei punti di contatto tra le economie interne e quelle esterne nonché più ampie possibilità di integrazione e scambio, di sviluppo tecnologico e di aggregazione sociale e civile oltre che produttiva.

Sulla base di queste e anche di più ampie considerazioni la programmazione regionale in materia di infrastrutture stradali ha da tempo individuato come obiettivo prioritario la realizzazione dell'itinerario Palermo-Agrigento, associandolo alla realizzazione della chiusura dell'anello costiero e al completamento degli altri assi trasversali (itinerario nord-sud Santo Stefano di Calabro-Gela, itinerario Ragusa-Lentini-Catania, collegamento tra la SS 189 e Valledlunga, strada a scorrimento veloce Licodia-Eubea, itinerario Gela-Caltanissetta, itinerario Licata-Caltanissetta, itinerario Gela-Agrigento-Castelvetrano-Mazara del Vallo-Trapani, itinerario Patti-Taormina). In questo contesto risulta chiaro il ruolo assegnato al tratto di strada in progetto.

Il tratto terminale dell'itinerario Palermo-Agrigento (da Lercara ad Agrigento) sarà oggetto di un futuro studio di fattibilità finalizzato alla valutazione della redditività dell'investimento nelle due ipotesi possibili di ammodernamento alla categoria B (doppia carreggiata) o alla categoria C1 (singola carreggiata).

In relazione al terzo obiettivo la realizzazione di questo progetto con una sezione stradale a quattro/due corsie e la previsione di svincoli tutti a livelli sfalsati risulta ormai indispensabile e urgente in quanto come detto in premessa l'attuale statale Palermo-Agrigento è diventata a pieno titolo una infrastruttura di massimo rischio considerato che gli indici di mortalità e di ferimento sono molto alti e in talune sezioni molto superiori alla media delle altre Strade Statali siciliane. Il costante tributo di vite umane, infatti, non può attendere oltre la soluzione di un problema divenuto tra i più assillanti per i trasporti in Sicilia.

Il sistema di rilevazione degli incidenti gestito dall' ISTAT e i dati dell'ACI confermano tale assunzione.

Non è possibile un adeguamento ed ampliamento in sede nei lotti 1 e 3 dove necessariamente si realizzerà una nuova sede per allontanare il traffico veicolare pesante e di lunga percorrenza dai centri abitati, mentre risulta opportuno l'adeguamento in sede del lotto 2.

Come riportato nel rapporto "Traffico e Analisi costi-benefici", la valutazione economica ha tenuto conto dei benefici che si avranno per effetto della riduzione degli incidenti.

La variazione di sicurezza è espressa in termini differenziali tra lo scenario trasportistico "con progetto" e quello "di riferimento" come variazione dell'incidentalità;

Il numero di incidenti, di incidenti con feriti e di incidenti con morti, sono stati valutati nei due scenari per le principali infrastrutture ricadenti nella provincia di Palermo ed Agrigento in funzione dei dati sul numero di incidenti, feriti e morti e delle percorrenze stimate da modello.

I dati ACI 2003 sull'incidentalità stradale sono stati posizionati sugli archi del modello di offerta ed attraverso i valori dei flussi di traffico simulati nella configurazione di rete e di domanda attuale sono stati utilizzati (arco per arco) per il calcolo dei tassi di incidentalità (incidenti/milioni di veicolixkm) associati agli archi.

A valle di una analisi critica dei risultati ottenuti e della conseguente rimozione di alcuni casi particolari difficilmente caratterizzabili con la modellistica implementata, tali tassi sono stati utilizzati per la valutazione del numero di incidenti nelle differenti configurazioni di rete ai diversi anni di analisi.

Sulle tratte in variante del tracciato di progetto (Bolognetta-Autostrada) di categoria B sono stati adottati i tassi di incidentalità medi calcolati sulla rete autostradale.

Il relativo costo economico è calcolato con i seguenti valori unitari:

- 5.165 €/Incidente
- 25.823 €/Incidente con feriti
- 1.033.000 €/Incidente con morti

Nella tabella seguente, si riporta la variazione annuale in termini economici relativa all'incidentalità.

Anno	EFFETTI SULLA SICUREZZA			Benefici non Attualizzati
	Benefici Parziali			
	Incidenti	Incidenti con feriti	Incidenti con morti	Sistema Stradale
€	€	€	€	
2012	190.175	2.320.197	134.290	2.644.662
2013	190.366	2.336.104	138.422	2.664.892
2014	190.558	2.352.010	142.554	2.685.122
2015	190.749	2.367.917	146.686	2.705.352
2016	190.940	2.383.824	150.818	2.725.582
2017	191.131	2.399.731	154.950	2.745.812
2018	191.322	2.415.638	159.082	2.766.042
2019	191.513	2.431.545	163.214	2.786.272
2020	191.704	2.447.452	167.346	2.806.502
2021	191.895	2.463.359	171.478	2.826.733
2022	192.086	2.479.266	175.610	2.846.963
2023	194.690	2.508.446	177.676	2.880.812
2024	197.293	2.537.626	179.742	2.914.661
2025	199.896	2.566.806	181.808	2.948.510
2026	202.499	2.595.986	183.874	2.982.359
2027	205.102	2.625.166	185.940	3.016.208
2028	207.705	2.654.346	188.006	3.050.057
2029	210.308	2.683.526	190.072	3.083.907
2030	212.912	2.712.706	192.138	3.117.756
2031	215.515	2.741.886	194.204	3.151.605
2032	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2033	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2034	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2035	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2036	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2037	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2038	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2039	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2040	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2041	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2042	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454

Per quanto riguarda nuova effetto

Anno	Inquinamento (€)		Benefici non Attualizzati
	Urbano	Extraurbano	TOTALE (€)
2010			Non Attualizzati
2011	6.386.487	-3.640.914	2.745.573
2012	6.460.479	-3.705.665	2.754.814
2013	6.535.372	-3.771.569	2.763.802
2014	6.611.178	-3.838.648	2.772.530
2015	6.687.909	-3.906.921	2.780.987
2016	6.836.063	-4.004.079	2.831.983
2017	6.844.193	-4.047.140	2.797.053
2018	6.923.769	-4.119.128	2.804.641
2019	7.004.319	-4.192.399	2.811.919
2020	7.085.854	-4.266.976	2.818.877
2021	7.168.386	-4.342.882	2.825.504
2022	7.281.291	-4.380.261	2.901.030
2023	7.395.976	-4.417.961	2.978.015
2024	7.512.471	-4.455.986	3.056.485
2025	7.630.804	-4.494.339	3.136.464
2026	7.751.003	-4.533.023	3.217.981
2027	7.873.099	-4.572.039	3.301.060
2028	7.997.122	-4.611.392	3.385.730
2029	8.123.101	-4.651.084	3.472.017
2030	8.251.068	-4.691.118	3.559.950
2031	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2032	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2033	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2034	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2035	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2036	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2037	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2038	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2039	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2040	8.381.054	-4.731.497	3.649.557

riguarda infine il obiettivo, con la infrastruttura, per dell'evidente

decongestionamento delle diverse aree urbane oggi attraversate dal tracciato esistente, si osserva, come risulta dagli elaborati progettuali, che: l'incremento delle velocità medie di percorrenza determina complessivamente nell'intera giornata una variazione in aumento delle emissioni, seppur molto limitata. Di contro nell'ora di punta, a maggiore concentrazione veicolare, la maggiore capacità delle infrastrutture in progetto determina una riduzione delle emissioni. Diminuisce inoltre, per effetto delle varianti di progetto, il valore delle emissioni in ambito urbano. La variazione economica complessiva di tutte le emissioni ai vari anni è riportato nelle tabella seguente.

Le variazioni di inquinamento atmosferico sono state valutate come variazioni delle emissioni sulla rete stradale di riferimento tra gli scenari “di Progetto” e “di Riferimento”. Il modello utilizzato è il CORINAIR. I flussi sugli archi di ciascuna rete sono stati disaggregati nelle classi veicolari esaminate dal modello, adottando una composizione percentuale media conforme ai dati ANFIA 1998.

La valutazione ha riguardato le emissioni di CO, CO₂, VOC, NOX e PM₁₀. di seguito sono riportati i valori economici attribuiti ad ogni singolo inquinante, diversificando il valore economico attribuibile alla collettività tra ambito urbano ed extraurbano:

- 0.0004 €/grammo, per il CO in ambito extraurbano;
- 0,0001 €/grammo, per il CO₂ in ambito urbano ed extraurbano;
- 0.0021 €/grammo, per il VOC in ambito extraurbano;
- 0,0046 €/grammo, per il NOX in ambito extraurbano;
- 0.0795 €/grammo, per il PM₁₀ in ambito extraurbano;
- 0.0011 €/grammo, per il CO in ambito urbano;
- 0.0063 €/grammo, per il VOC in ambito urbano;
- 0,015 €/grammo, per il NOX in ambito urbano;
- 0.2443 €/grammo, per il PM₁₀ in ambito urbano.

2.5 Il sistema infrastrutturale e trasportistico nell'area vasta

2.5.1 Premessa

All'interno del territorio provinciale il polo di Palermo è senza dubbio il principale generatore di mobilità tanto che, per dimensione dell'area di influenza e per entità di flussi interessati, si parla di Area Metropolitana piuttosto che di agglomerato urbano.

La Legge Regionale n. 9 del 6 marzo 1986 istituisce la provincia regionale e, in modo particolare, regola i caratteri, l'individuazione, la delimitazione e le funzioni delle aree metropolitane. La legge istitutiva prevede, tra l'altro, che l'Autorità preposta alla gestione dell'Area svolga un'attività di pianificazione e di programmazione, anche nel campo dei servizi di trasporto, in certo senso autonoma rispetto a quella dell'Ente Provincia Regionale. E ciò per le specificità, non solo dimensionale e demografico, ma soprattutto socio-economico che caratterizzano l'Area Metropolitana.

Il dimensionamento territoriale dell'Area Metropolitana assume caratteri di particolare complessità in quanto corrisponde a soglie di valori minimi e massimi del raggio d'influenza del "centro principale" dell'area sull'"area di gravitazione", non disgiunti da analoghi valori relativi alla concentrazione demografica.

Nel caso specifico di Palermo la maggiore complessità è data dalla presenza a ridosso del suo hinterland di centri che, per le loro caratteristiche insediative, funzionali ed economiche, sono generatori ed attrattori di mobilità. A ciò si aggiunge che lo sviluppo dell'area palermitana è avvenuto a scapito di molti comuni limitrofi con la conseguenza di un fenomeno parallelo ma di segno opposto a quello di crescita urbana, costituito dallo spopolamento e dall'impoverimento delle aree interne. La trasformazione economica di Palermo ha portato ad una nuova e diversa mobilità; da quella tradizionale legata alle attività economiche di tipo industriale si è così passati alla mobilità legata alle attività terziarie con connotazioni di maggiore diffusione ed irregolarità.

La perimetrazione dell'Area fa riferimento al Decreto Presidenziale 10/8/95 della Regione Siciliana, e comprende i comuni di Altavilla Milicia, Altofante, Bagheria, Balestrate, Belmonte Mezzagno, Bolognetta, Borgetto, Capaci, Cinisi, Carini, Casteldaccia, Ficcarazzi, Giardinello, Isola delle Femmine, Misilmeri, Monreale, Montelepre, Palermo, Partinico, Santa Flavia, Termini Imerese, Terrasini, Torretta, Trabia, Trappeto, Ustica e Villabate.

L'estensione territoriale dell'Area emerge dai dati più significativi sintetizzati in *tabella 3* e da quelli più dettagliati in

totale	1395,95	100,00
---------------	----------------	---------------

tabella .

Territorio	Sup. Territoriale (Kmq.)	Pa / A.M.	A.M. /Prov.
Palermo	158,88	11,38%	27,96%
Area Metrop.	1395,95		
Provincia	4992,25		

Tabella 3. Area metropolitana di Palermo: dati territoriali

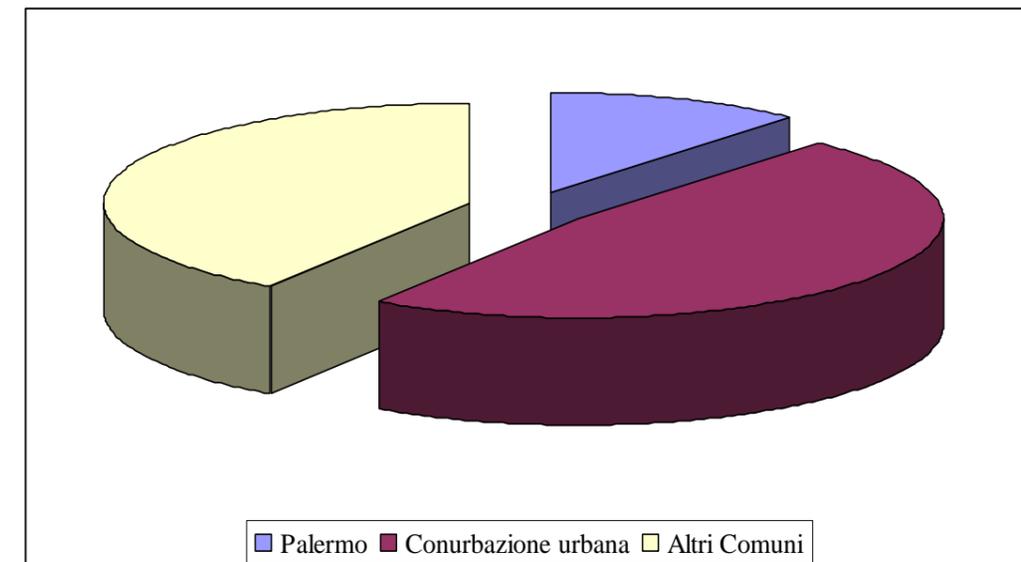


Figura 2. Rapporto tra Area Metropolitana e territorio di Palermo

COMUNE	kmq	%
Altavilla Milicia	23,79	1,70
Altofonte	35,27	2,53
Bagheria	29,68	2,13
Balestrate	3,87	0,28
Belmonte Mezzano	29,20	2,09
Bolognetta	27,58	1,98
Borgetto	25,95	1,96
Capaci	6,12	0,44
Carini	76,86	5,50
Casteldaccia	33,98	2,43
Cinisi	33,16	2,37
Ficarazzi	3,56	0,25
Giardinello	12,49	0,89
Isola delle Femmine	3,54	0,25
Misilmeri	69,21	4,96
Monreale	529,20	37,91
Montelepre	9,89	0,71
Palermo	158,88	11,38
Partitico	110,32	7,90
Santa Flavia	14,46	1,03
Termini Imprese	77,58	5,56
Terrasini	19,44	1,39
Torretta	25,41	1,82
Travia	20,46	1,46
Tappeto	4,13	0,30
Ustica	8,09	0,58
Villabate	3,83	0,27
TOTALE	1395,95	100,00

Tabella 4. Estensioni dei territori appartenenti all'area metropolitana

I dati commentati sono indicativi di un fenomeno comune a molte realtà italiane e straniere. Alla massiccia migrazione dai piccoli comuni verso la città si è contrapposta una generale lenta inversione di tendenza, con un progressivo ritorno, specialmente nel settore delle residenze, ai comuni vicini al grande centro urbano che, grazie allo sviluppo della motorizzazione e dei trasporti in generale, hanno assunto caratteristiche di più facile accessibilità..

L'importanza che riveste il problema della mobilità nella formazione dell'Area Metropolitana fa assumere un significato primario all'analisi del sistema dei trasporti che garantisce l'accessibilità al suo territorio e gli spostamenti interni di merci e persone. Un rilievo particolare va riconosciuto al sistema di trasporto terrestre, cioè alle strade e alle ferrovie. L'analisi è mirata essenzialmente alla conoscenza della consistenza attuale delle due reti infrastrutturali, delle loro caratteristiche geometriche e planoaltimetriche, dei principali nodi che consentono di accedere ad esse e che, comunque, possono influenzare il loro utilizzo.

Il trasporto marittimo, poco significativo con riferimento alla mobilità all'interno dell'Area, assume, invece, un ruolo importante, pur nel quadro di una ripartizione modale squilibrata a favore del trasporto stradale, per l'accesso dei traffici passeggeri e merci nell'Area Metropolitana, principalmente attraverso il porto di Palermo e di Termini Imerese. Per quanto attiene all'aspetto della accessibilità all'Area, specialmente nel settore passeggeri, va sottolineato pure il ruolo del trasporto aereo che, attraverso l'aeroporto di Punta Raisi, garantisce la rilevante mobilità, in entrata e uscita, sulle lunghe distanze.

Uno studio più dettagliato dei diversi modi di trasporto, ed a una più ampia scala, è stato condotto in occasione dello Studio propedeutico alla redazione del Piano Provinciale dei trasporti redatto da questo Istituto e già prodotto all'Amministrazione Provinciale e al quale si farà riferimento soprattutto per il trasporto marittimo ed aereo.

La rete viaria si è sviluppata adeguandosi alle esigenze manifestate dal trasporto su gomma, sia nel settore passeggeri che in quello merci, anche se a netto vantaggio della rete autostradale e della grande viabilità in generale, dovuto sostanzialmente alla spinta dell'industria legata all'autotrasporto e all'evoluzione dei mezzi, determinando un sensibile divario rispetto alla viabilità minore, nata al servizio di singole realtà insediative e produttive locali con la funzione di supporto per la viabilità principale per la diffusione sul territorio ma che, per lo stato di manutenzione e per le caratteristiche di tracciato, in molti casi non consente accettabili livelli di servizio.

La rete viaria è classificabile in due tipologie differenti:

- la grande viabilità costituita da autostrade, strade statali e a scorrimento veloce;

- la viabilità minore formata da strade di competenza provinciale e comunale.

I dati riguardanti le dimensioni geometriche relative alle strade statali ed alle autostrade sono stati messi a disposizione dall'ANAS e dalle Società Concessionarie, mentre quelli relativi alla viabilità provinciale sono stati forniti dalla Provincia Regionale di Palermo.

2.5.2 La viabilità principale

Della rete di grande viabilità fanno parte le due autostrade A19 e A29, che fanno capo entrambe su Palermo, le strade a scorrimento veloce Palermo- Agrigento e Palermo-Sciacca.

Autostrada A19 Palermo-Catania

Costituisce un collegamento diretto tra i capoluoghi di Palermo e Catania, ed inoltre, attraversando l'Area da Ovest ad Est, rappresenta un asse viario principale su cui convergono gran parte dei rimanenti rami della viabilità locale.

Si estende per circa 45 km nell'Area con svincoli in prossimità dei centri costieri (Villabate, Bagheria, Casteldaccia, Altavilla Milicia, Trabia, Termini Imerese) dai quali è possibile raggiungere i rispettivi centri abitati con percorrenze dell'ordine di un chilometro.

Gli altri comuni del versante orientale dell'Area non sono serviti da autostrada o comunque la loro distanza dallo svincolo più vicino è tale da non renderne vantaggiosa la utilizzazione, almeno per i collegamenti con il capoluogo. Eccezione costituisce il comune di S. Flavia che, sebbene non abbia un proprio svincolo, tuttavia dista solo 3 km dall' ingresso più vicino della A19.

Per le caratteristiche geometriche della sezione e per quelle plano-altimetriche si rimanda alla *tabella*

Autostrada A29 Palermo-Mazara del Vallo-Punta Raisi

Attraverso l'asse di circonvallazione di Palermo, costituisce il prolungamento naturale della A19. Assicura il collegamento tra il capoluogo regionale ed il territorio della Sicilia occidentale, inoltre, costituisce l'unica via di accesso agevole all'aeroporto di Punta Raisi.

Il tratto di interesse è lungo circa 52 km. Mediamente la distanza tra i centri abitati e i relativi svincoli autostradali è maggiore di quella riscontrata lungo la A19, tuttavia è sempre dell'ordine di pochi chilometri. L'unico comune della fascia occidentale della provincia non servito direttamente da uno svincolo autostradale è Torretta, la cui distanza dallo svincolo più vicino,

quello di Carini, è di circa 8 km. I comuni delle aree più interne del versante occidentale non sono serviti da autostrada o comunque la loro distanza dallo svincolo più vicino è tale da non renderne vantaggiosa l'utilizzazione, almeno per i collegamenti con il capoluogo.

Arteria	Tronco	Carreggiata (m)	Numero corsie	Banchine (m)	Lunghezza tronco (Km)
A19	Palermo-svincolo Termini Imerese	15	4	2.5	100
A29	Palermo-svincolo Balestrate	15	4	2.5	58,4
A29	Palermo-Aeroporto Punta Raisi	15	4	2.5	31

Tabella 5. Principali caratteristiche della rete autostradale della provincia

Per quanto riguarda le strade statali, l'Area Metropolitana di Palermo è interessata dai due rami della SS 113, lato est verso Messina e lato ovest verso Trapani, e dalle SS 121, SS 624 e 186

Strada Statale 113

La SS 113 lato est è una strada a due corsie, con una larghezza della carreggiata di 7,50 m e con banchine di larghezza media di 1,25 m. I valori di livelletta sono piuttosto contenuti, tali da considerare l'arteria ad andamento pianeggiante. Collegata da numerosi svincoli alla A19, cui corre parallela nel tronco fino allo svincolo di Buonfornello, costituisce una arteria di penetrazione nel capoluogo al servizio principalmente dei comuni limitrofi.

Le caratteristiche geometriche della sezione stradale dal ramo occidentale della SS 113 sono molto simili a quelle del ramo orientale:

- larghezza della carreggiata 7,5 m,
- numero di corsie 2,
- larghezza media della banchina m 1,5.

Il tracciato, nel suo complesso, è da considerarsi pianeggiante.

Questa arteria costituisce per i comuni di Isola delle Femmine e Capaci una valida alternativa di accesso al capoluogo rispetto alla A29, in relazione però all'ubicazione dei luoghi di origine e destinazione dello spostamento, mentre per gli altri comuni costituisce asse di collegamento con le aree limitrofe; attorno a tale asse, infatti, si sono sviluppati nel tempo importanti insediamenti abitativi e produttivi.

Strada Statale 121 (scorrimento veloce Palermo-Agrigento)

Altra arteria di comunicazione è la SS 121, che da Villabate costituisce, insieme alla SS 189, l'itinerario Palermo-Agrigento. Tale infrastruttura rappresenta il collegamento diretto tra Palermo e la provincia di Agrigento e rappresenta l'unico accesso al capoluogo per i comuni di Misilmeri, Belmonte Mezzagno. In particolare, sulla SS 121 confluiscono, in corrispondenza dello svincolo di Bolognetta, i volumi di traffico della SS 118 (Corleonese-Agrigentina) in direzione Palermo da Marineo e Corleone.

Le principali caratteristiche geometriche sono riassunte nella *tabella*. Per un maggior dettaglio si rimanda alla sezione A dello Studio Propedeutico alla redazione del Piano Provinciale dei Trasporti.

Strada	Carreggiata (m)	Banchine (m)	Lunghezza tronco (Km)
SS 113 occidentale	7,5	1,5	69,9
SS 113 orientale	7,5	1,5	89
SS 187	7	1	10
SS 121	7,5	1	68,7
SS 624	10,50	1	55
SS 285	7	1,5	51,4
SS 286	7	0,75	41,7

Tabella 6. Le caratteristiche geometriche delle strade statali

Strada Statale 624 Palermo-Sciacca

La SS 624 Palermo-Sciacca, in esercizio dal 1997, ha caratteristiche di scorrimento veloce di collegamento del capoluogo con l'area termale ed industriale di Sciacca. Inoltre è una rapida via di collegamento tra i centri urbani dell'entroterra e le zone costiere, rappresentando un asse principale di collegamento per l'Area Metropolitana.

A carreggiata unica con due corsie, la piattaforma ha una larghezza complessiva di 10,50 metri, corrispondenti ad una strada di tipo IV secondo la classificazione C.N.R.

Strada Statale 186

Il maggior peso dei collegamenti tra i diversi centri del vasto territorio di Monreale e Palermo è, tuttavia, affidato alla SS 186. Essa si presenta come strada a due corsie con caratteristiche geometriche della piattaforma assimilabili al tipo IV C.N.R. fino all'esterno del centro abitato di Monreale. Da qui la strada prosegue con una larghezza della carreggiata piuttosto ridotta, con

curve strette e con un andamento altimetrico caratterizzato da pendenze anche notevoli. Complessivamente, per le caratteristiche del tracciato, valori delle livellette e raggi di curvatura, il tronco in esame si può considerare ad andamento prevalentemente montagnoso (circa 85%) e solo per piccoli tratti ondulato (15%).

2.5.3 La viabilità di competenza provinciale

Considerando il complesso della rete stradale dell'Area risulta evidente come le arterie che fanno parte della grande viabilità ne rappresentino solo una piccola parte. La maggior aliquota è costituita dalla viabilità provinciale, che assieme alle strade comunali, di bonifica, le ex trazzere etc., assolve l'importante funzione socio-economica di penetrazione nelle aree interne e di collegamento alla rete di livello superiore. Buona parte della viabilità minore, nata quale elemento di supporto alle attività agricole delle zone interessate, è stata caratterizzata da un rapido invecchiamento legato alla sua nascita dalla rete delle vecchie trazzere, con tracciati molto tortuosi, quasi sempre a mezza costa, con carenti opere d'arte sussidiarie e conseguenti diffusi fenomeni di scivolamento e instabilità che non possono quindi garantire la costante percorribilità e l'accesso alle zone servite. La possibilità di disporre di strutture viarie più idonee imporrebbe sicuramente un programma di assidua manutenzione sui tracciati esistenti quale presupposto per una costante fruibilità da parte della comunità, con particolare cura per le opere d'arte (viadotti e gallerie). Su tali strutture, infatti, sono manifesti i segni del degrado dovuti all'invecchiamento naturale e gli effetti delle sollecitazioni da traffico, in considerazione dell'incremento quasi esponenziale del tasso di motorizzazione degli ultimi decenni.

Non a caso, quindi, la maggior parte degli interventi di manutenzione eseguiti o in corso di esecuzione, a parte l'ordinario rifacimento del manto stradale, riguardano opere d'arte di consolidamento e sistemazione del terreno, opere di bonifica da frane e la realizzazione di opere a corredo, segnaletica e sistemazione delle intersezioni a raso, tutti interventi miranti a garantire una maggiore sicurezza alla circolazione.

L'obiettivo finale dovrebbe però essere quello della modernizzazione della rete, abbandonando totalmente, o quanto meno modificando, i tracciati attuali. Gli elementi fondamentali di cui tenere conto si possono dividere in fattori interni, quali la situazione orografica e geologica delle zone attraversate, i flussi di traffico, e in fattori esterni, come le condizioni socio-economiche della fascia attraversata dalla via in esame e le relative possibilità di sviluppo.

In sintesi, la rete stradale dell'Area Metropolitana è costituita da 62 strade provinciali.

2.5.4 I trasporti ferroviari

Nell'ottica di un "elevato grado di integrazione in ordine ai servizi essenziali, al sistema dei trasporti e allo sviluppo economico e sociale", come stabilisce la L.R. 9/86 art.19 per la definizione di area metropolitana, il trasporto su ferro viene ad assumere un ruolo fondamentale. Infatti, il trasporto su ferro, sia esso ferroviario o metropolitano, per la sua potenzialità, rappresenta la spina dorsale per tutti gli spostamenti che avvengono sia all'interno dell'A.M. che dell'area urbana. Esso è in grado di sopportare grandi flussi viaggiatori lungo le principali direttrici afferenti ai centri attrattori.

La rete ferroviaria ricadente all'interno della provincia di Palermo è di 206,03 km, pari al 14,2% di quella relativa all'intera Sicilia.

Di questi 206,03 km di linea ferrata, soltanto 102,81 km ricadono all'interno dell'Area metropolitana. Di essi 36,42 km, pari al 35,4%, sono a doppio binario e 46,42 km, che costituiscono il 45,1% del totale, elettrificati (3000 V c.c.).

La rete ferroviaria della provincia è costituita dalle seguenti linee:

- la linea Palermo-Fiumetorto-Messina, elettrificata ed a doppio binario nella tratta Palermo-Fiumetorto, facente parte della rete fondamentale;
- la linea Palermo-Alcamo-Trapani, a semplice binario non elettrificato;
- la linea Fiumetorto-Roccapalumba-Caltanissetta Xirbi/Agrigento, a semplice binario non elettrificato;
- la linea Palermo Centrale-Palermo Marittima, a semplice binario non elettrificato che attraversa le stazioni di Pa Brancaccio, Pa Notarbartolo e Pa Sampolo.

Linea	Tratta	Estensione (km)
Palermo - Messina Palermo - Catania Palermo - Agrigento	Palermo – Termini Imerese	36,42
Palermo - Trapani	Palermo - Balestrate	62,9
Palermo - Trapani	Palermo C.le - Palermo Not.lo	6,51
Palermo Not.lo - Giachery	Palermo Not.lo - Giachery	3,49

Tabella 7. Tratte ferroviarie ricadenti nell'Area metropolitana

2.5.5 La rete dei servizi di trasporto extraurbano su gomma

Il trasporto pubblico locale su strada, per la grande capillarità, accessibilità ed adattamento in tempi brevi alla mutevole struttura della domanda, costituisce un efficace strumento per il miglioramento dell'accessibilità alle aree metropolitane e per lo sviluppo delle attività produttive e turistiche insediate.

Le imprese pubbliche e private operanti nel settore del trasporto pubblico locale, nell'ambito dell'intera provincia di Palermo, alla data del 31.12.96 sono 29, di cui 2 pubbliche e 27 private, di queste 18 operano all'interno dell'Area Metropolitana.

Il numero di autobus circolanti adibiti al servizio pubblico extraurbano, appartenenti alle Aziende operanti nell'Area, ammonta a 90 bus, la maggior parte dei quali rientra nella fascia di anzianità 0-10 anni.

3. ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE AL PROGETTO

3.1 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

3.1.1 Il Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno

Il PSM, soprattutto sulle valutazioni che attengono il mercato del lavoro, conferma quanto già affermato nel documento sugli orientamenti: il Mezzogiorno come economia in bilico, con opportunità e rischi che vedono la programmazione del QCS 2000-2006 come riferimento decisivo per attestare le regioni meridionali nel loro insieme nell'ambito europeo.

Economia in bilico, necessità di un salto attraverso politiche coerenti con le indicazioni dell'Unione Europea, variabili di rottura e cambiamento attraverso la capacità di creare le condizioni ambientali per lo sviluppo: questi i riferimenti e le indicazioni di rotta del PSM per uno sviluppo che crei opportunità di impiego.

Gli esempi ed i segnali di vitalità e di una maggiore capacità di valorizzazione delle risorse e delle vocazioni del territorio meridionale costituiscono i riferimenti, le best practices su cui innestare l'azione di riforma. Un'azione che secondo il nostro Programma di sviluppo del Mezzogiorno non può che reggersi su:

- Una azione pubblica di impulso, promozione e coordinamento;
- Una forte discontinuità e rottura dei parametri del passato;
- La reale individuazione degli interventi che possono modificare il modello di crescita;
- Una azione incisiva e concertata volta a creare le condizioni ambientali tali da mutare le condizioni localizzative per gli investimenti.

Per la realizzazione di questi obiettivi il PSM individua, come linee di indirizzo della programmazione, un numero preciso di variabili di rottura, quali obiettivi intermedi ed elementi "indicatori dell'efficacia dell'intervento pubblico nel generare i meccanismi endogeni dello sviluppo".

Le variabili di rottura sono quindi gli indicatori chiave per migliorare le condizioni ambientali, sociali ed economiche del Mezzogiorno, la capacità di creare sviluppo ed occupazione, i punti critici di cambiamento.

Il PSM individua le seguenti VARIABILI DI ROTTURA

1. Capacità di esportare;
2. Grado di indipendenza economica;
3. Capacità di attrazione di consumi turistici;

4. Intensità di accumulazione del capitale;
5. Capacità di attrazione di investimenti esteri;
6. Partecipazione della popolazione al mercato del lavoro;
7. Capacità di offrire lavoro regolare;
8. Capacità dei servizi sociali;
9. Capacità di esportare prodotti ad elevata o crescente produttività;
10. Capacità di sviluppo dei servizi alle imprese;
11. Capacità di finanziamento;
12. Condizioni di legalità e di coesione sociale.

Il PSM affronta successivamente l'analisi della struttura e dello stato di attuazione del QCS del precedente periodo 1994/1999.

La valutazione dei differenti Programmi Operativi POM e POP mostra nel periodo del QCS 1994/1999 i seguenti aspetti di rilievo:

- Costante accelerazione della capacità di spesa solo dal 1998;
- Buona performance dell'Asse 1, che riguarda le telecomunicazioni;
- Andamento meno positivo per le misure dell'Asse 2 relative all'artigianato e allo sviluppo locale;
- Buon incremento degli impegni, ma insufficiente livello di erogazione per l'Asse 3 sul sostegno al turismo;
- Basso livello di pagamenti anche per l'asse 4 che riguarda le risorse agricole e forti difficoltà per l'Asse 5 sulla Pesca;
- Ritardi di approvazione dei relativi POM hanno ostacolato la piena efficacia dell'Asse 6 che riguarda le infrastrutture di supporto per le attività produttive, fortemente richiesto e con una notevole performance nell'ultimo biennio;
- Problemi finanziari e gestionali per l'Asse 7 che riguarda la valorizzazione delle risorse umane ed il mercato del lavoro.

Rispetto alle indicazioni che derivano per la nuova fase 2000-2006 il PSM individua le aree in cui il Mezzogiorno presenta le maggiori opportunità di sviluppo, individuando gli ASSI STRATEGICI di intervento in questi settori così da sostenere più incisivi fattori di crescita:

1. Risorse naturali;
2. Risorse culturali;
3. Risorse umane;
4. I sistemi locali di sviluppo;
5. Le città;

6. Le reti ed i nodi di servizio.

3.1.2 Il Piano Generale dei Trasporti

Le sinergie con il Programma di Sviluppo del Mezzogiorno: i punti di forza e i punti di debolezza del Mezzogiorno e delle Isole

Il PGT affronta un complesso di criticità, soprattutto per il Mezzogiorno e le Isole (le macro-aree di cui al par.1.2.2.2), che connettono il tema trasporti allo sviluppo sostenibile e al divario socio-economico Nord-Sud. Dall'analisi condotta nella I Parte, emerge come l'economia del Mezzogiorno sia interessata da un profondo processo di trasformazione dell'attuale modello economico, caratterizzato da una forte dipendenza dai trasferimenti pubblici e da una presenza ancora troppo scarsa di imprese competitive in settori aperti alla concorrenza.

Redatto a valle del Programma di Sviluppo del Mezzogiorno, il PGT assume come principali elementi che possono concorrere a definire il quadro di sviluppo del Mezzogiorno per l'immediato futuro :

- l'identificazione dell'attuale mappa dei sistemi produttivi attualmente presenti o in via di ulteriore formazione;
- l'individuazione delle politiche di intervento previste nella politica economica del Governo e che riguardano in particolare i programmi di investimento e gli strumenti di incentivo per i nuovi insediamenti industriali nelle cosiddette aree agevolate.

Gli elementi che caratterizzano maggiormente le direttrici di sviluppo delle aree meridionali possono ricondursi a:

1. lo sviluppo di sistemi produttivi locali, rivolti prevalentemente ai mercati regionali, ma anche a quelli extra-regionali e nazionali, specializzati principalmente nelle attività di trasformazione agroalimentare e delle risorse del sottosuolo (chimica e petrolchimica) e nella produzione di beni di consumo;
2. la crescita ed il rafforzamento dei sistemi turistici esistenti nel Mezzogiorno ed in generale del settore dei servizi nel campo, ad esempio, della formazione e della ricerca applicata, della sanità, ecc. e che fanno tendenzialmente capo alle grandi aree metropolitane ;
3. la presenza di significative differenze di carattere regionale fra la dorsale tirrenica e quella adriatica e fra il continente e le isole.
4. il tendenziale mutamento nella capacità di proposizione progettuale da parte delle autorità di governo locale e la loro traduzione in Patti Territoriali, cui si affiancano interventi specifici, in particolare nelle aree depresse o in crisi, atti a creare requisiti e condizioni localizzative favorevoli all'insediamento di nuove imprese.

Complessivamente va registrato il sensibile aumento delle imprese attive nelle aree meridionali, soprattutto nell'ultimo quinquennio. Nella situazione attuale, il numero delle imprese registrate, al netto di quelle del settore agricolo, è pari a circa 1.300.000 (dato da considerare in difetto alla luce del consistente fenomeno dell'imprenditoria sommersa). Secondo i dati dell'ultimo rapporto Unioncamere sulla natalità e sulla

mortalità delle imprese, il Mezzogiorno da solo ha determinato il 33,4% del saldo complessivo, facendo registrare risultati positivi nella specifica sezione relativa alle attività manifatturiere (con un attivo di 464 unità rispetto alle 767 nazionali).

Si segnala invece come registri un forte calo l'export relativo ai prodotti agricoli e all'industria di base.

In collegamento con quanto è accaduto sul fronte delle esportazioni, va ricordato come possano giocare un ruolo di particolare rilievo per lo sviluppo economico anche gli investimenti diretti dall'estero. Da questo punto di vista, tuttavia, il Sud presenta un quadro ancora sostanzialmente negativo: secondo i dati più recenti, infatti, solo poco più dell'11% delle presenze estere in Italia si è localizzato nelle regioni meridionali. Gli attuali flussi di investimento diretto dall'estero evidenziano un afflusso di capitali sicuramente inadeguato a sostenere il percorso di consistente e, soprattutto, rapido allineamento del Sud alle aree di maggiore dinamicità presenti nell'UE. Tuttavia, risulta positivo l'incremento degli investimenti esteri riferiti all'ultimo triennio, pari complessivamente al 38%, di cui 30% nell'industria e 8% nei servizi (commercio e trasporti).

Nel caso del turismo, poi, la quota del Sud sul totale delle presenze turistiche internazionali nel Sud Europa, ha registrato negli ultimi cinque anni un aumento dell'1%, con un incremento complessivo pari a circa il 6%. A conferma di ciò, si consideri la correlata espansione del numero delle aziende agrituristiche che nel 1998 hanno raggiunto nel Sud il 30% dell'offerta complessiva italiana. Anche nell'ultimo Dpef si sottolineano le prospettive di consolidamento e di crescita del comparto turistico, soprattutto per quanto riguarda Campania, Sicilia e Sardegna. Per il prossimo triennio, le proiezioni disponibili confermano ulteriormente il trend positivo in atto.

All'interno, poi, delle singole realtà regionali, va rilevata la parallela presenza, soprattutto nelle regioni più densamente popolate come la Campania, la Puglia e la Sicilia, di aree a forte sviluppo accanto ad altre che registrano fenomeni di grave stagnazione. Le differenze nelle performances regionali riflettono le forti differenze nelle specializzazioni produttive e nelle caratteristiche dei sistemi d'impresa presenti sul territorio. Per quanto riguarda la grande impresa, l'attuale assetto riflette purtroppo il processo di riorganizzazione della grande industria

meridionale che ha comportato una contrazione del numero dei grandi stabilimenti localizzati nel Mezzogiorno: il numero di quelli con oltre 500 addetti chiusi negli anni '80 è stato pari a circa il 40% delle unità locali allora esistenti.

Le rete stradale SNIT

L'estensione della rete SNIT è elevata nelle regioni del Sud, (49,6% del totale nazionale), ma con elevata presenza di strade ad una corsia per senso di marcia (57,6% del totale nazionale). Nelle regioni del Centro la rete è costituita prevalentemente da strade con caratteristiche più elevate (autostrade e strade a due corsie per senso di marcia). Nelle regioni del Nord si concentra il 51% della rete autostradale nazionale. Le dotazioni unitarie per abitante e superficie, distinte per macroregioni, risultano maggiori nel Sud; nelle tre macroregioni lo scarto rispetto alla media nazionale è tuttavia contenuto, specie in relazione alla superficie.

Confrontando i rapporti tra l'estensione delle reti viarie e la domanda annuale totale passeggeri e merci terrestre, per la rete equivalente un maggiore utilizzo potenziale si verifica ancora una volta nelle regioni del Nord; il Centro presenta valori prossimi alla media nazionale, il Sud presenta indici molto più alti. Gli indici riferiti alla sola rete autostradale presentano un andamento analogo; gli scarti tra le tre realtà sono tuttavia meno accentuati.

All'interno della rete stradale dello SNIT, il PGT ha individuato una sottorete, chiamata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese. L'appartenenza alla rete di primo livello è stata stabilita esaminando la funzione che svolgono le diverse infrastrutture. Più in particolare, fanno parte di questa rete gli assi stradali e autostradali che collegano fra loro le varie regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi, e che sono quindi prevalentemente interessati da flussi di traffico a lunga percorrenza (> 300 km).

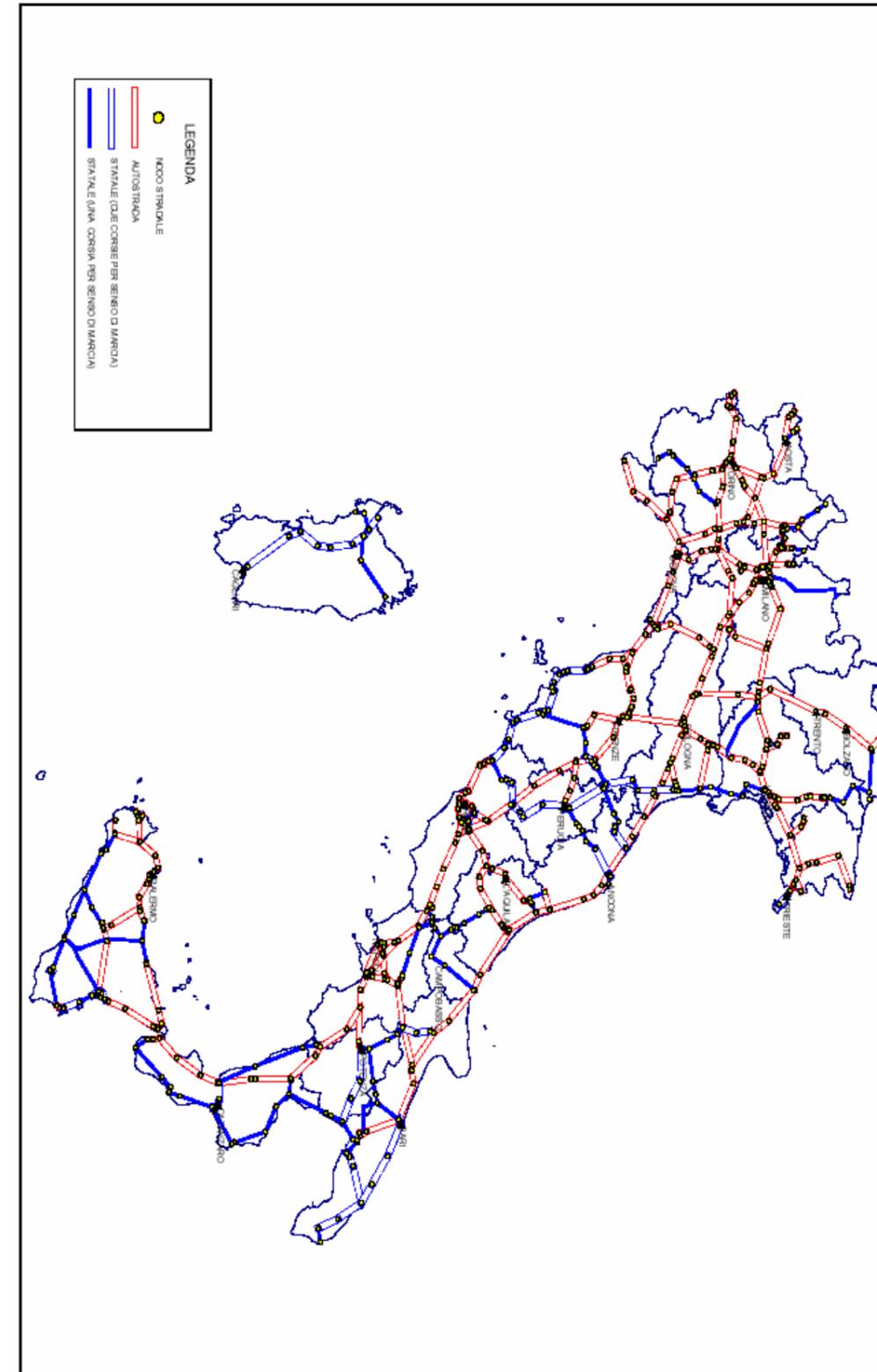


Figura 3. Rete stradale di primo livello dello SNIT attuale

Le dotazioni riferite sia alla superficie che al numero di abitanti, risultano molto simili per le tre macroregioni; il Nord presenta una maggiore dotazione di rete autostradale, il Sud una maggior dotazione di strade a due corsie; le dotazioni del Centro sono le più vicine alla media nazionale. I rapporti tra estensioni delle reti viarie e domanda annuale di passeggeri e merci risultano ancora crescenti da Nord a Sud.

Per le infrastrutture della rete SNIT di primo livello il PGT ha individuato gli interventi che sono necessari essenzialmente a garantire un accettabile grado di sicurezza e a mantenere la congestione entro livelli ammissibili, tenendo conto di diverse previsioni di evoluzione della domanda di trasporto su gomma.

La rete SNIT di primo livello in Sicilia è formata dalla successione degli assi stradali e autostradali che corrono lungo il perimetro dell'isola, dalla autostrada A19 Palermo-Catania, dalla SS 640 che costituisce il ramo di connessione della A19 con Agrigento e dalle strade statali S. Stefano di Camastra-Gela e Catania-Gela.

Le principali caratteristiche funzionali della rete SNIT di primo livello che interessano il PGT sono il grado di sicurezza (dato dalle caratteristiche geometriche) e il livello di congestione. Come si è visto le caratteristiche geometriche delle strade a due corsie della rete SNIT di primo livello sono generalmente molto scadenti. Per le strade a carreggiate separate le condizioni sono generalmente buone, mentre quelle della sezione trasversale sono su diversi tronchi scadenti essenzialmente per la ridotta larghezza delle banchine.

Nella *figura* e nella *figura* sono rappresentati i gradi di saturazione, misurati dal rapporto flusso/capacità, per i vari archi della rete SNIT di primo livello, per quanto riguarda il traffico passeggeri e merci. Da ciò si deducono i punti critici della rete da eliminare con sostanziali modifiche della geometria delle infrastrutture.

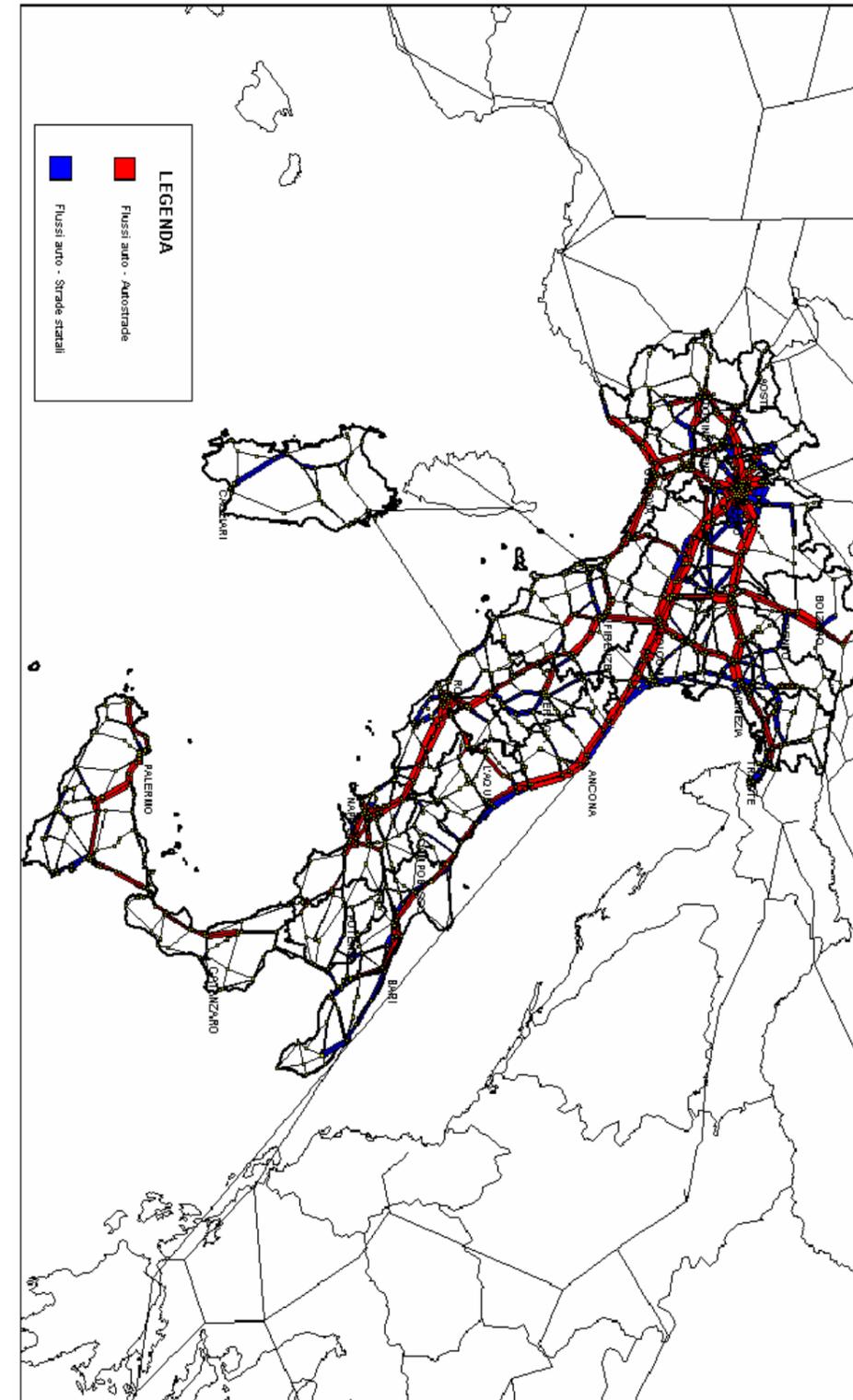


Figura 4. Flussogrammi del traffico privato passeggeri di media e lunga percorrenza

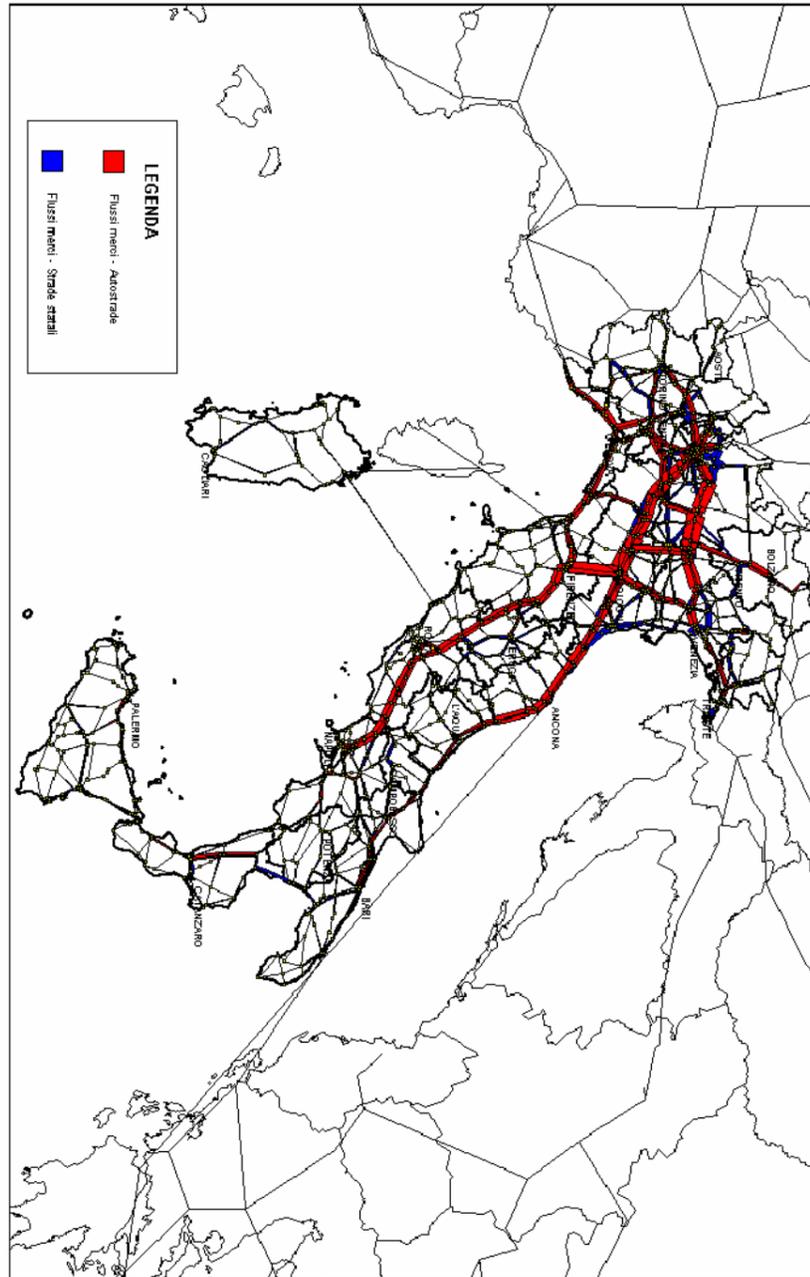


Figura 5. Flussogrammi del traffico merci di media e lunga percorrenza

3.1.3 Programmazione ANAS

Il Contratto di Programma 2007 è stato approvato dal Cipe con decreto interministeriale del 30 luglio, ed è attualmente in attesa della registrazione della Corte dei Conti.

L'Allegato A del suddetto Contratto di Programma, denominato "PIANO DEGLI INVESTIMENTI - Elenco opere infrastrutturali di nuova realizzazione per l'anno 2007 con proiezione programmatica fino al 2011" è articolato nelle seguenti sezioni:

- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione - Appaltabilità 2007 -2011, comprendente gli interventi finanziati dal Piano.
- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione - Area di inseribilità, comprendente gli interventi non coperti da finanziamento ancorchè caratterizzati sotto il profilo tecnico dal requisito di appaltabilità nel periodo di riferimento.
- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione. Legge Obiettivo- Appaltabilità 2007 -2011 comprendente gli interventi di Legge Obiettivo coperti da finanziamento e inseriti nel Piano.
- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione - Contributi, comprendente gli interventi inseriti nel Piano la cui copertura finanziaria è assicurata a fronte di Convenzioni, Accordi, Protocolli con Enti diversi (Regioni, Enti Locali, etc...)
- Piano degli interventi da realizzare mediante finanza di progetto
- Piano di integrazione e manutenzione di opere esistenti - Appaltabilità 2007 -2011.

Nell'ambito della Legge Obiettivo fra gli interventi ricadenti in Sicilia è inserito l'intervento in oggetto denominato "PALERMO AGRIGENTO - TRATTO PALERMO - LERCARA FRIDDI" Adeguamento a Cat. B tratto Palermo (A19) – Bolognetta, Adeguamento a Cat. C1 tratto Bolognetta - Lercara Freddi, Importo 820.000.000 euro.

3.1.4 Legge Obiettivo, Primo Programma Infrastrutture strategiche, Delibera CIPE 121/2001

La legge 443/2001, o "Legge obiettivo" attribuisce al Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo.

A tal fine vengono introdotte procedure anche in deroga alla normativa vigente e particolari forme di gestione delle infrastrutture.

L'infrastruttura in oggetto è inserita come *Asse Palermo – Agrigento*, tra i Corridoi autostradali e stradali, nelle previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche individuate dalla Legge obiettivo di cui alla delibera CIPE del 21.12.2001 n. 121 di approvazione del 1° Programma delle Infrastrutture strategiche, con una previsione di costo di M€ 781.

3.2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

3.2.1 Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia – Piano Direttore, redatto nel Giugno 2002 ed approvato dalla Giunta Regionale di Governo nel novembre 2002, recepisce gli indirizzi di politica dei trasporti delineati a livello nazionale e comunitario, e costituisce il documento predisposto dal Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, che tiene conto, per la parte infrastrutturale, della programmazione già avviata in sede regionale.

“Il Piano Direttore costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana, ed a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Le linee e le proposte del Piano Direttore recepiscono gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione e sono correlate allo scenario nazionale così come delineato nel Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) del gennaio 2001, approvato con delibera del Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 ed a quello Comunitario (Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006), nonché allo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, al Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed al Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

In relazione alla estensione temporale del processo di pianificazione, è significativo indicare le interrelazioni fra pianificazione strategica e pianificazione tattica, secondo le indicazioni di pianificazione a scala regionale indicate dal PGTL.

La pianificazione strategica si articola in un Piano Direttore, in Piani Attuativi e Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Il Piano Direttore, individua le scelte “macro” individuate per il riassetto dei trasporti regionali, di valenza istituzionale, gestionale e infrastrutturale, e prevede gli indirizzi generali per la pianificazione dei servizi di trasporto di competenza degli enti locali, al fine di garantire il coordinamento con i livelli di pianificazione e programmazione infraregionale (Piani Provinciali e di Bacino, Piani Comunali, Piani Urbani di Mobilità, ecc.)

I Piani Attuativi contengono le scelte di dettaglio, affrontando i temi specifici di ogni modalità di trasporto, nel rispetto delle scelte generali, integrabili secondo la logica di “processo”, già formulata nel Piano Direttore.

Lo Studio di Fattibilità, inteso come analisi specialistica, conclude il processo di pianificazione strategica, con la valutazione molto dettagliata degli interventi, con la conseguente accettazione o esclusione dell'intervento stesso. Tuttavia, sulla base di esigenze evidenziate nelle due tipologie di piano sopra indicate, lo Studio di Fattibilità anche riguardare interventi non indicati esplicitamente nel Piano Direttore e nei Piani Attuativi.

La Pianificazione tattica si riferisce alla programmazione degli interventi di breve periodo che hanno l'obiettivo di gestire ed ottimizzare l'uso dell'esistente (Piani Urbani del Traffico, Piani del Traffico Extraurbani Provinciali).

È evidente che le scelte inserite nella Pianificazione tattica devono presentare connotati di coerenza con gli indirizzi generali della pianificazione strategica.

Seguendo le indicazioni del PGTL, la pianificazione regionale dei trasporti viene configurata come “Progetto di sistema”, nel quale si parte dall'individuazione dei bisogni di mobilità, passeggeri e merci, per arrivare alla definizione del “Piano dei servizi integrati di trasporto” in grado di soddisfare la domanda con un adeguato livello di servizio ed, infine, alla individuazione delle nuove infrastrutture di trasporto necessarie alla attuazione del Piano dei servizi.

Il Piano dei servizi ed il Piano delle infrastrutture vengono definiti tenendo conto dei vincoli di bilancio degli Enti Locali di competenza rispettivamente in conto esercizio ed in conto capitale.

Il Piano Direttore è dimensionato sulla base delle effettive risorse finanziarie pubbliche attivabili sia per la realizzazione di infrastrutture che per la gestione della mobilità locale.

Il Piano, pertanto, non è visto come elencazione dettagliata, esaustiva e immutabile nel tempo degli interventi ritenuti necessari, ma quale insieme di regole, indirizzi ed obiettivi da seguire per individuare, a fronte di un quadro strategico complessivo, le scelte da fare secondo un criterio di dinamicità connesso alle necessità che si vanno presentando nel tempo sulla base della sostenibilità finanziaria anche con il coinvolgimento dei capitali privati nel rispetto della compatibilità con interventi già in atto e degli effetti sull'occupazione e la competitività delle imprese.

Il quadro degli indirizzi strategici sarà, quindi, dettagliato e arricchito seguendo una logica di “Piano processo”, che consenta di strutturare, progressivamente, il Piano attraverso una serie di documenti redatti con continuità nel tempo. Ciò consentirà di tradurre in scelte operative le scelte strategiche, eventualmente da riformulare in relazione ai mutamenti nel sistema (individuati da opportuni indicatori quali monitoraggio) che possono manifestarsi in conseguenza dell'attuazione di interventi nei diversi ambiti di riferimento, portatori di interessi nel settore dei trasporti.

L'integrazione e l'aggiornamento del Piano Direttore consente di intervenire, se e quando ritenuto necessario, sulle scelte individuate, in modo da adeguarle, introducendo gli opportuni correttivi, anche con il contributo di altri soggetti che hanno titolo per operare scelte nel settore dei trasporti (Enti Locali, Enti economici pubblici, Aziende di servizio, ecc.) conseguentemente all'evoluzione del sistema socio-economico e territoriale di riferimento”

Il Piano indica l'opera tra quegli interventi che potenziano e adeguano le strade trasversali di connessione dei principali centri tra loro e con l'entroterra ed in grado di mettere in comunicazione i versanti tirrenico e ionico. In particolare l'itinerario Palermo-Agrigento, costituito dal tronco Palermo-Roccapalumba della strada statale 121 e dal tronco Roccapalumba-Agrigento della SS 189 Catania-Palermo rappresenta la connessione dei due Capoluoghi, dei relativi entroterra e dei due opposti versanti costieri. La figura mostra la mappa della Sicilia con la individuazione del sistema infrastrutturale stradale della Sicilia (estratta dal Piano Direttore).

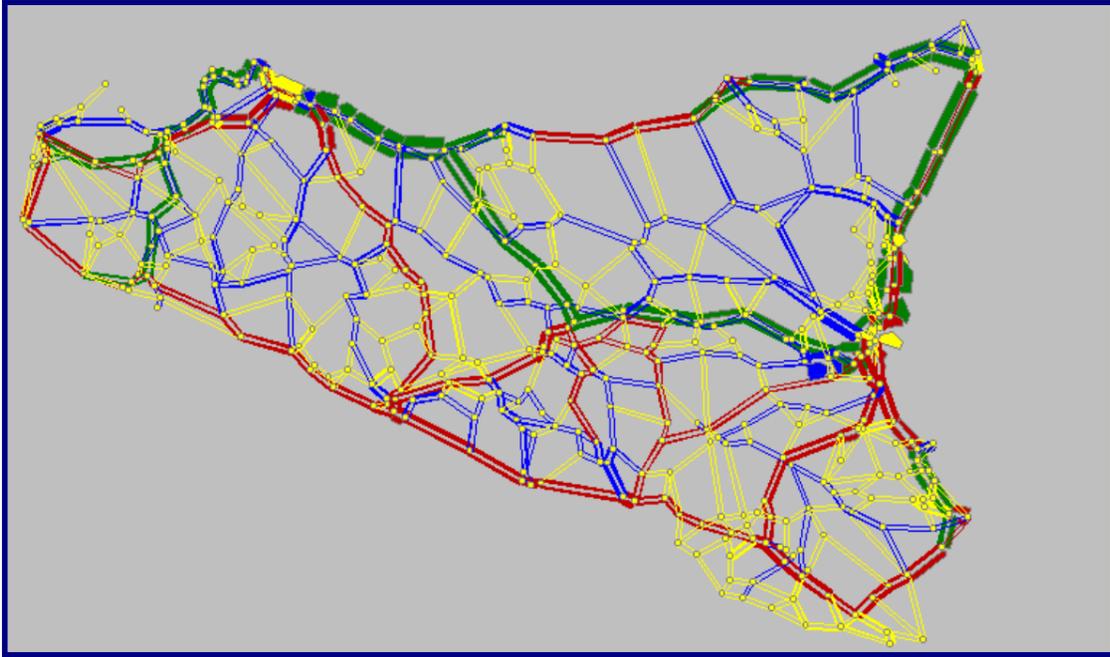


Figura 6. *Rappresentazione dei flussi sulla rete stradale (tratta dal PIANO DIRETTORE Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia)*

L'opera si presenta come parte di un vero e proprio progetto di sistema (stradale, ferroviario, portuale ed aeroportuale) oltre che integrata al massimo con il territorio.

L'arteria stradale in esame è infatti di grande importanza sia per il collegamento verso e da infrastrutture quali l'aerostazione di Punta Raisi (Falcone-Borsellino), il porto di P. Empedocle o di Licata, che per la raccolta e lo smaltimento del traffico veicolare proveniente dai territori interni della Sicilia centro-occidentale nonché di gran parte delle attività turistiche e produttive dell'agrigentino e del palermitano.

3.2.2 Piano Regionale dei trasporti e della mobilità – Piani attuativi

In attuazione con quanto previsto dal Piano Direttore sono stati redatti i seguenti Piani Attuativi:

- Piano attuativo delle quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo – Approvato dalla Giunta regionale di governo il 11/11/2004 con delibera n. 367;
- Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica - Approvato dalla Giunta regionale di governo il 02/02/2004 con delibera n. 33;

Il piano attuativo ha fissato i seguenti obiettivi settoriali per la modalità di trasporto stradale:

- Perequazione dell'accessibilità al territorio regionale - In condizioni di assetto insediativi fortemente eterogeneo come quello siciliano è impensabile immaginare di poter offrire un'accessibilità indifferenziata. Occorre selezionare direttrici e poli rispetto ai quali massimizzare l'accessibilità a livello comprensoriale.

- Classifica funzionale della rete stradale - Il Piano proporrà un'ipotesi di classifica funzionale della rete stradale regionale con l'obiettivo di porre le basi per una gestione razionale della rete e della pianificazione degli interventi di messa in sicurezza, adeguamento e potenziamento.

- Contestualizzazione degli interventi - Il Piano, nell'ambito delle procedure attuative, segnalerà gli interventi per i quali è opportuna una progettazione fortemente integrata con il contesto territoriale sia per tutelare la qualità ambientale che per massimizzare l'integrazione con la realtà economico sociale.

- Sicurezza - Il Piano, in sintonia con il Piano nazionale della sicurezza stradale, assume come obiettivo prioritario quello della riduzione delle cause passive d'incidentalità (eliminazione dei punti neri). A questo proposito, in seno alle procedure attuative, verranno indicate le modalità di raccordo con i Piani della viabilità extraurbana.

- Agibilità della rete in caso di calamità - Il Piano intende privilegiare l'adozione di tracciati e soluzioni costruttive e gestionali che tengano conto del rischio sismico. Si propone l'individuazione di aree ad elevato rischio sismico e morfologicamente d'interesse, per una prima sperimentazione in tal senso.

Per il raggiungimento degli obiettivi descritti, il piano definisce un quadro totale degli interventi infrastrutturali sul sistema stradale nel lungo periodo, selezionando poi tra essi quelli ritenuti prioritari sulla base dei risultati emersi dall'analisi compiuta per la redazione degli Accordi di Programma Quadro Stato-Regione.

Le indicazioni progettuali sono coerenti con le indicazioni del Piano attuativo della quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo. Infatti Tale piano attuativo per l'itinerario Palermo – Agrigento (cfr. paragrafo 18.3.1 "Interventi sulla rete infrastrutturale") recita:

“La necessità di una messa in sicurezza dell'asse è fuori discussione. Il Piano propone l'adeguamento di tale itinerario al tipo C1 tra Agrigento e Bolognetta (e non al tipo B come previsto da APQ), predisposto per essere adeguato al tipo B quando l'evoluzione dei carichi sull'asse imporrà un successivo potenziamento. Tale scelta è stata determinata da due valutazioni:

- o *nell'ottica del dichiarato approccio multimodale, la volontà progettuale è di non mettere in concorrenza diretta le diverse modalità trasporto, cosa che, nel caso della Palermo - Agrigento, è*

invece evidente, tenuto conto che i collegamenti ferroviari con Palermo verranno resi più rapidi di circa 30';

- o *l'adeguamento al tipo B della Agrigento - Caltanissetta -A19 metterà Agrigento in collegamento veloce con la rete primaria e renderà perciò disponibile un collegamento con Palermo con caratteristiche autostradali che comporta un allungamento di percorso di soli 55 Km sugli attuali 130.*

Fa eccezione il tratto iniziale sulla SS121 da Palermo a Bolognetta, che il Piano prevede di adeguare da subito al tipo B, alla luce dei carichi gravitanti sul capoluogo. Tale scelta è in linea con quanto previsto dalla programmazione ANAS per la S.S.118, strada di interesse regionale, che si innesta sulla S.S.121 in corrispondenza di Bolognetta.”

3.2.3 Accordo di Programma Quadro

L'opera rientra tra gli interventi concordati nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Siciliana e l'ANAS" firmato il 28 dicembre 2006.

L'Accordo costituisce strumento attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta in data 13 settembre 1999 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Siciliana e sostituisce abrogandoli sia l'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto stradale sottoscritto il 5/10/2001, che l'atto integrativo allo stesso Accordo sottoscritto il 29/07/2005.

L'Accordo ha per oggetto programmi di intervento finalizzati al riequilibrio territoriale, anche con riferimento alle aree interne più svantaggiate, all'accrescimento della competitività del sistema produttivo regionale, in coerenza con gli obiettivi indicati dal Piano Generale dei Trasporti e della logistica, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, con quelli del Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000/2006 formalmente approvato dalla commissione europea in data 14 settembre 2001 e dei Programmi triennali della viabilità nazionale per i periodi 1998/2000 e 2001/2003, approvati con i decreti del Ministro dei Lavori Pubblici emanati, rispettivamente, il 23 dicembre 2000 e il 25 maggio 2001, nonché con gli strumenti di programmazione in materia dei Trasporti della Regione Siciliana.

Le finalità generali dell'Accordo sono quelle di migliorare l'infrastrutturazione di contesti territoriali caratterizzati da rilevante deficit di collegamenti stradali, creando le condizioni necessarie per un possibile sviluppo, nonché di conseguire una sinergia tra le azioni promosse a livello nazionale e regionale.

Per il conseguimento delle citate finalità, l'Accordo prevede: la realizzazione di una efficiente e continua maglia viaria, costituita da una viabilità costiera connessa da itinerari "trasversali" in grado di assicurare un omogeneo livello di servizio nei confronti delle aree interne della regione; la

connessione dei più rilevanti centri a carattere turistico e produttivo con i principali nodi portuali ed aeroportuali; ad aumentare i livelli di sicurezza stradale, i livelli di servizio delle infrastrutture, il confort e ridurre i tempi di percorrenza.

Gli interventi prioritari individuati riguardano i seguenti sistemi infrastrutturali:

A) completamento adeguamento e potenziamento della "grande viabilità" costiera;

B) realizzazione, potenziamento e adeguamento delle strade costituenti la rete viaria principale così come individuata dalla programmazione nazionale e regionale di settore;

C) adeguamento funzionale della viabilità secondaria.

I principali interventi di cui alla lettera A) sono costituiti da:

- completamento dell'autostrada A20 Messina-Palermo;
- completamento dell'autostrada Siracusa-Catania;
- completamento dell'autostrada Siracusa-Gela;

I principali interventi di cui alla lettera B) sono costituiti da:

- Adeguamento dell'itinerario Agrigento-Palermo;
- Realizzazione dell'itinerario Ragusa-Catania;
- Realizzazione dell'itinerario Agrigento - Caltanissetta;
- Completamento dell'itinerario Caltanissetta-Gela;
- Completamento dell'itinerario nord-sud Santo Stefano di Camastra-Gela;
- Adeguamento dell'itinerario di connessione della A19 e la SS189;
- Completamento della SSV Licodia-Eubea.

L'itinerario Palermo – Agrigento pertanto rientra nell'elenco B) nell'ambito dell'**Accordo di Programma Quadro Testo Coordinato ed Integrato per il trasporto Stradale (APQ 2006)**, firmato il 28 dicembre 2006; per tale intervento si indica che *“Per il tratto, dalla A19 a Bolognetta, dove si hanno flussi di traffico elevati il collegamento avverrà mediante doppia carreggiata e quattro corsie. Per il tratto da Bolognetta (PA) ad Agrigento l'intervento consisterà nell'ammodernamento e potenziamento dell'itinerario esistente con la realizzazione di strade di servizio complanari, al fine di regolamentare le intersezioni che saranno a livelli sfalsati, ed una terza corsia destinata ai mezzi pesanti in corrispondenza ai tratti a maggiore pendenza e rettifiche plano-altimetriche ove necessarie”.*

3.2.4 Sviluppo regionale (POR)

In riferimento al Quadro Comunitario di Sostegno, la Sicilia è regione Obiettivo 1 e pertanto è dotata del Programma Operativo Regionale (P.O.R.).

Nello specifico dell'infrastruttura, essa rientra nelle priorità del programma, come si evince nella sottomisura 4.6.1 Misura 6.1.1 - *Completamento, adeguamento e ammodernamento rete stradale*, 4.6, Asse 6, Reti e nodi di servizio

“La misura verrà attuata in stretta conformità con i criteri e indirizzi di attuazione previsti al Capitolo III del POR. Senza pregiudicare la possibile revisione del POR, in seguito all'adattamento dello strumento di programmazione regionale dei Trasporti, vengono ritenute prioritarie le tipologie di intervento di seguito elencate.

- Completamento dei principali itinerari trasversali al fine di interconnettere le reti stradali di interesse locale con le vie di grande comunicazione:-integrazione dell'itinerario Nord-Sud S. Stefano di Camastra-Gela con l'autostrada Messina-Palermo, Palermo - Catania e SS.115 Siracusa-Gela-Mazara del Vallo-Trapani; -SS. 626 Caltanissetta-Gela.
- *Adeguamento con caratteristiche di strada tipo 3° CNR dei principali itinerari di collegamento tra nodi urbani:- SS. 121-189 Palermo-Agrigento;- SS. 640 Agrigento-Caltanissetta; -lotti SS.115 Trapani-Mazara;- SS.514-194 Ragusa-Catania.*
- Ammodernamento delle dorsali longitudinali:-SS.120 Fiumefreddo-Cerda;- A19 Palermo-Catania.
- Realizzazione di sistemi di informazione telematica attraverso l'uso delle tecniche di teletrasmissione per il controllo del traffico.
- Realizzazione di segnaletica anche telecomandata con messaggio variabile per la sicurezza stradale.
- Interventi volti alla mitigazione degli impatti ambientali delle strade esistenti.

3.2.5 Salvaguardia e risanamento ambientale

In termini di salvaguardia e risanamento ambientale, il SIA ha analizzato la situazione di contesto relativamente alla presenza di aree tutelate e protette, unici riferimenti normativi attivi sul territorio.

In atto le uniche aree di tutela istituite ai sensi della L.R. 14/88 sono:

- la Riserva Naturale Orientata Chiarastella e Bagni di Cefalà Diana;
- la Riserva Naturale Orientata Serre di Ciminna;

gestite dalla Provincia Regionale di Palermo e

- la Riserva Bosco di Ficuzza

gestita dall'Azienda Foreste Demaniali.

L'alternativa prescelta non interferisce, come meglio dettagliato nel successivo Quadro di Riferimento Ambientale con le suddette aree di salvaguardia ambientale.

Per ciò che concerne i PAI (Piani di Assetto Idrogeologico), la Regione Sicilia ha pubblicato, con D.A. n. 298/41 del 4 luglio 2000 il “Piano Straordinario per l'assetto idrogeologico” e di recente redatto le Linee Guida per la redazione dei piani provinciali. Con D.A. n. 543 del 25.07.2002, la Regione ha approvato l'aggiornamento del Piano Straordinario di cui al D.A. n. 298/41 solo relativamente ai Comuni che fanno parte dell'Allegato “A” al Decreto, per i quali vengono individuate le aree soggette a rischio R4 (molto elevato); R3 (Elevato), R2 (medio) ed R1 (Moderato).

L'unico Comune dotato di Piano nel comprensorio in esame e che rientra nell'allegato A è il Comune di Lercara Friddi, per il quale non si rilevano interferenze tra l'opera e le aree di rischio individuate e approvate.

3.2.6 Tutela del Paesaggio

La Regione Sicilia ha redatto, nel 1997, le Linee Guida per la redazione di Piani Paesistici. Alla data attuale sono stati redatti 2 piani paesistici per le isole minori (al vaglio della Commissione regionale ad hoc) e da circa un semestre si sono avviate le analisi e le strategie per la redazione dei piani d'ambito.

Nel territorio preso in considerazione sono dunque attive le norme di salvaguardia discendenti dalle Linee Guida.

Insieme alla diagnosi del PTP, le Linee Guida del Piano Paesistico Regionale, oltre che supporto e riferimento normativo, sono state il riferimento per la redazione della CARTA DELLE VALENZE ARTISTICHE, ARCHITETTONICHE, ARCHEOLOGICHE E STORICHE e per aggiornare, con informazioni acquisite presso la Soprintendenza BB.CC.AA. di Palermo, l'elenco dei vincoli, confluiti e rappresentati nella CARTA DEI VINCOLI.

Il contesto d'interesse risulta fortemente antropizzato e le matrici ambientali, seppure di elevato interesse, sono state minacciate dalle attività agricole e dal degrado derivato dall'abbandono delle attività tradizionali e dagli sparsi insediamenti produttivi.

La marca paesaggistica è complessa ed è individuata dai seguenti ambiti:

1. [L'area del palermitano](#)
2. [L'area dei Monti Sicani](#)
3. [L'area di Vicari e di Lercara Friddi](#)

L'area del palermitano. Percorrendo l'attuale strada, che da Palermo conduce ad Agrigento, ci si ritrova in un contesto paesaggistico essenzialmente cangiante e tendenzialmente antropizzato nelle zone più vicine ai capoluoghi e propenso alla rarefazione della componente antropica man mano che ci si addentra nell'entroterra.

I motivi che concorrono alla costituzione di tale configurazione del territorio, si individuano nel graduale incremento dell'altitudine, e quindi al mutarsi delle colture, al quale è associato il progressivo mutamento del carattere tipicamente costiero e urbanizzato, in favore di un aspetto territoriale sempre più vicino al tipo dell'entroterra.

L'ambito relativo all'area del palermitano (per quanto di interesse, sino a Villafrati), è prevalentemente collinare ed è caratterizzato da paesaggi fortemente differenziati: le aree costiere costituite da strette strisce di terra, racchiuse tra il mare e le ultime propaggini collinari; i rilievi calcarei, derivanti dalle deformazioni della piattaforma carbonatica panormide e che emergono dalle argille eoceniche e mioceniche; le strette e brevi valli dei corsi d'acqua a carattere prevalentemente torrentizio.

Questi paesaggi hanno caratteri naturali ed agricoli diversificati: il paesaggio della pianura, è legato all'immagine tradizionale e piuttosto stereotipata della "Conca d'oro", ricca di acque, fertile e dal clima mite, coltivata ad agrumi e vigneti, che nel dopoguerra ha rapidamente e profondamente cambiato connotazione per effetto dell'espansione incontrollata e indiscriminata di Palermo e per il diffondersi della residenza stagionale; il paesaggio collinare ha invece caratteri più tormentati ed aspri, che la coltura estensiva ha certamente accentuato.

Nel secondo dopoguerra l'intenso processo di urbanizzazione, che da Palermo si è esteso nei territori circostanti, tende a formare un tessuto urbano ed edilizio uniforme e a cancellare le specificità storico – ambientali. Tuttavia, essa non presenta ancora condizioni di densità tali da costituire un unicum indifferenziato, ed i centri urbani si differenziano solo per i caratteri delle strutture insediative originali.

Il sistema urbano è dominato da Palermo, capitale regionale, per la sua importanza economico – funzionale e per la qualità del patrimonio storico – culturale.

La concentrazione di popolazione e di costruito, di attività e di funzioni all'interno della pianura costiera e delle medie e basse valli fluviali (Eleuterio, Milicia, San Leonardo) è fonte di degrado

ambientale e paesaggistico e tende a depauperare i valori culturali ed ambientali specifici dei centri urbani e dell'agro circostante.

Il fiume Eleuterio, lungo 30 km, con un bacino di 200 km² nella Provincia di Palermo, è conosciuto anche come Fiume Ficarazzi. Dal versante nord della Rocca Busambra, sfocia nel Tirreno presso l'abitato di Ficarazzi, ad ovest del promontorio di Capo Zafferano. Molte derivazioni ne utilizzano le acque a scopo irriguo, specie nel tratto che corre a valle del paese di Misilmeri, sicchè presso la foce il suo alveo, nella stagione estiva, appare quasi completamente asciutto.

Le colline costiere si configurano come elementi isolati o disposti a corona intorno alle pianure o come contrafforti inclinati rispetto alla fascia costiera.

La vegetazione di tipo naturale interessa ambienti particolari e limitati, in parte non alterati dall'azione antropica (Lotto 1-a).

Il paesaggio aspro e contrastato dei rilievi interni è completamente diverso da quello costiero, il paesaggio agrario, un tempo caratterizzato dal seminativo e dal latifondo è sostituito oggi da una proprietà frammentaria e dal diffondersi delle colture arborate (vigneto ed uliveto).

L'insediamento è costituito da centri agricoli di piccola dimensione, di cui però si sono in parte alterati i caratteri tradizionali a causa dei forti processi di abbandono e di esodo della popolazione. (Lotto 1-b)

L'area dei Monti Sicani. L'ambito relativo all'area dei rilievi dei Monti Sicani, ed in particolare quella che include i paesi di Mezzojuso, Castronuovo di Sicilia, S. Giovanni Gemini, Cammarata, è caratterizzato dalla valle del S. Leonardo e dalla dorsale dei Monti Sicani, con la cima emergente di Monte Cammarata (m1578).

La compenetrazione dei due tipi di rilievo fortemente contrastanti caratterizza il paesaggio: una successione confusa di dolci colline argillose o marnose plioceniche; masse calcaree dolomitiche di età mesozoica, distribuite in modo irregolare, isolate e lontane oppure aggregate, ma senza formare sistema. Queste masse calcaree assumono l'aspetto di castelli imponenti (rocche) e possono formare rilievi collinari (300-400 m) o montagne corpose e robuste (1000-1500 m), che emergono dalle argille, distinguendosi per forma e colori e che si impongono da lontano con i loro profili decisi ed aspri, come l'imponente Rocca Busambra (m1613).

La presenza pregnante del versante meridionale della Rocca Busambra caratterizza il paesaggio dell'area nell'orbita del Corleonese e definisce un luogo di importante carattere ambientale.

L'ambito ha rilevanti qualità paesistiche che gli derivano dalla particolarità delle rocche, dalla morfologia ondulata delle colline argillose, dalla permanenza delle colture tradizionali dei campi aperti e dai pascoli di altura, dai boschi, dalla discreta diffusione di manufatti rurali e antiche masserie, dai numerosi siti archeologici.

I ritrovamenti archeologici tendono ad evidenziare la presenza di popolazioni sicane e sicule, respinte sempre più verso l'interno dalla progressiva ellenizzazione dell'Isola.

Quest'area geografica abbondante di acque, fertile e ricca di boschi è stata certamente abitata nei diversi periodi storici.

Tuttavia le tracce più consistenti di antropizzazione del territorio risalgono al periodo dell'occupazione musulmana. La ristrutturazione del territorio in seguito all'affermarsi del sistema feudale provoca profonde trasformazioni e lo spopolamento delle campagne. A partire dal sec. XV° il fenomeno delle nuove fondazioni, legato allo sviluppo dell'economia agricola, modifica l'aspetto del paesaggio urbano e rurale e contribuisce a definire l'attuale struttura insediativa, costituita da borghi rurali isolati, allineati sulla direttrice che mette in comunicazione l'alta valle del Belice con l'alta valle del Sosio.

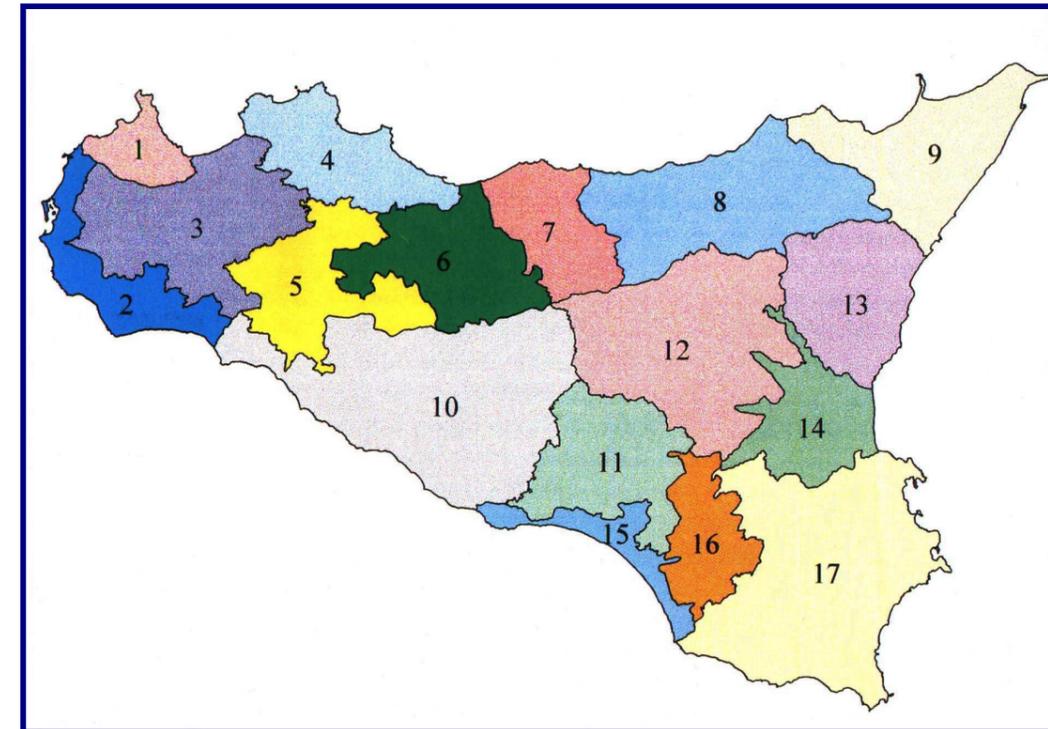
Il paesaggio agricolo tradizionale, i beni culturali e l'ambiente naturale poco compromesso da processi di urbanizzazione, sono risorse da tutelare e salvaguardare (Lotto 2-a).

L'area di Vicari e di Lercara Friddi. L'area circostante ai comuni di Vicari e Lercara Friddi, è caratterizzata dalle valli del S. Leonardo, del Torto e dalla valle del Platani, del Gallo d'Oro e del Salito.

Il paesaggio è in prevalenza quello delle colline argillose mioceniche, arricchito dalla presenza di isolati affioramenti calcari (rocche) ed estese formazioni della serie gessoso – solfifera.

Il paesaggio della fascia litoranea varia gradualmente e si modifica addentrandosi verso l'altopiano interno. Al paesaggio agrario ricco di agrumeti ed oliveti della zona costiera e delle valli, si contrappone il seminativo asciutto delle colline interne, che richiama in certe zone il paesaggio desolato dei terreni gessosi.

L'insediamento, costituito dai borghi rurali, risale alla fase di ripopolamento della Sicilia interna (fine del XV° sec. – metà del XVIII° sec.), con l'esclusione di Vicari, che ha origini medievali (Lotto 2-b, 3-a, 3-b).



- | | |
|--|--|
| 1) Area dei rilievi del trapanese. | 10) Area delle colline della Sicilia centro – meridionale. |
| 2) Area della pianura costiera occidentale. | 11) Area delle colline di Mazzarino e Piazza Armerina. |
| 3) Area delle colline del trapanese. | 12) Area delle colline dell'ennese. |
| 4) Area dei rilievi e delle pianure costiere del palermitano. | 13) Area del cono vulcanico etneo. |
| 5) Area dei rilievi dei monti Sicani. | 14) Area della pianura alluvionale catanese. |
| 6) Area dei rilievi di Lercara, Cerda e Caltavuturo. | 15) Area delle pianure costiere di Licata e Gela. |
| 7) Area della catena settentrionale (Monti delle Madonie). | 16) Area delle colline di Caltagirone e Vittoria. |
| 8) Area della catena settentrionale (Monti Nebrodi). | 17) Area dei rilievi e del tavolato ibleo. |
| 9) Area della catena settentrionale (Monti Peloritani). | 18) Area delle isole minori. |

Figura 7. Articolazione degli ambiti

L'elemento visivo prevalente è il paesaggio agrario che, dall'area costiera del palermitano, al complesso dei Sicani e di Vicari-Lercara ha la seguente successione.

Il paesaggio dell'agrumeto:

Il paesaggio dell'agrumeto, caratteristico anche delle aree del palermitano interessate dal nuovo collegamento Palermo-Agrigento, è principalmente diffuso sulle superfici pianeggianti in prossimità delle zone costiere, nelle condizioni ambientali più favorevoli per gli aspetti climatici, insediato sui fertili suoli alluvionali o sulle terre rosse mediterranee, nelle aree con maggiore disponibilità di acqua irrigua. In tali territori è entrato decisamente nella composizione di quei paesaggi storici, che trovano soprattutto nella Conca d'Oro la loro espressione iconica più ricorrente, subendo una forte competizione con l'ampliamento dei centri urbani e la realizzazione di infrastrutture proprio nei territori pianeggianti, molto appetibili dal punto di vista insediativo e industriale.

L'agrumicoltura siciliana, dopo una lunghissima fase storica, che ha visto dapprima l'introduzione del limone e dell'arancio amaro, successivamente quella dell'arancio dolce e solo nel corso dell'800 di una coltura importante e rapidamente affermata come quella del mandarino, ha conosciuto una forte espansione fino agli anni '70, sia in dipendenza dell'ampliamento di richiesta sul mercato interno, che dell'assenza di concorrenza con le produzioni di altri paesi mediterranei, che della maggiore estensione delle superfici irrigate. Negli anni successivi si è registrato un decremento delle superfici agrumetate, concentrate oggi nell'area del catanese e del siracusano.

Il paesaggio degli agrumeti tradizionali, che in qualche caso rappresenta la cornice delle aree di espansione dei centri urbani, con frammenti ormai talvolta inclusi nel tessuto cittadino, limitato nel suo sviluppo economico da vari ed importanti fattori limitanti, o, come nel caso del palermitano, contesto di ville e parchi storici, assume un ruolo importante dal punto di vista ecologico e urbanistico, oltre a mantenere un rilevante ruolo dal punto di vista testimoniale. Questo tipo di copertura rischia di perdere la sua identità, perché trasformato in impianti ornamentali, che raramente riescono a contemperare le esigenze della fruizione pubblica con quelle della conservazione dei contenuti del paesaggio agrario.

Paesaggio dei mosaici colturali:

Sotto questa denominazione sono incluse varie classi di uso del suolo, accomunate dalla caratteristica di presentarsi sotto forma di appezzamenti frammentati e irregolari, situati prevalentemente in prossimità dei centri abitati, dove la presenza di infrastrutture, e in generale di accentuata pressione antropica, tende alla parcellizzazione delle proprietà e alla diversificazione delle colture.

Vi sono dunque inclusi le colture agrarie miste, il seminativo, le colture orticole, il vigneto in associazione con il seminativo, e in generale tutti quegli aspetti cui il carattere dominante è impartito dalla diversificazione delle colture e dalla presenza di appezzamenti di ridotta dimensione e di forma irregolare.

Le zone agricole eterogenee sono particolarmente diffuse nell'agrigentino.

Paesaggio delle colture erbacee:

Include i paesaggi dei seminativi, e in particolare della coltura dei cereali, in avvicendamento con foraggere, rappresentata quasi esclusivamente dal frumento duro; vi sono inclusi, inoltre, i terreni collinari, in cui la frequenza di legnose - in particolare ulivo, mandorlo e carrubo - è anche localmente alta, ma particolarmente frammentata, e le colture agricole in pien'aria. Sono inclusi nella denominazione i pascoli permanenti, definiti come pascoli polifitici asciutti non falciabili.

Il grano duro, che all'interno della classe delle colture erbacee rappresenta la parte più cospicua della produzione e conseguentemente della superficie impegnata, viene coltivato prevalentemente nelle parti interne o svantaggiate.

Le colture ortofloricole sono, invece, localizzate in prevalenza negli ambiti climatici e pedologici più favorevoli e caratterizzati da una maggiore disponibilità idrica.

Caratteristica generale del paesaggio del seminativo semplice, in asciutto, è la sua uniformità: la coltivazione granaria estensiva impronta in modo caratteristico le ampie aree collinari interne con distese ondulate non interrotte da elementi e barriere fisiche o vegetali e conseguente bassa biodiversità e alta vulnerabilità complessiva, legata alla natura fortemente erodibile del substrato geopedologico. Gli elementi di biodiversità sono associati prevalentemente ai rilievi, alle rare zone umide e agli invasi, alle formazioni calanchive che ospitano talvolta specie rare e specializzate, alle alberature.

Paesaggio delle colture arboree:

La coltura dell'olivo caratterizza in modo rilevante l'economia rurale e il paesaggio agrario di tutta l'Isola, essendo particolarmente diffusa nelle aree interne e collinari, prevalentemente con le varietà da olio, e in quelle da pianura, con le varietà da mensa. Oltre ad avere un importante significato produttivo e una identità storica, caratteristica dal punto di vista paesaggistico, questa coltura svolge una funzione molto importante nella difesa del suolo contro l'erosione, anche nelle aree più marginali e degradate. Limiti allo sviluppo economico della olivicoltura sono posti, oltre che dall'età degli esemplari, dalla difficoltà di meccanizzazione nei territori, caratteri che peraltro risultano importanti per gli aspetti testimoniali ed ecologici della coltura.

Notevole interesse riveste inoltre la coltura della frutta secca: mandorlo, nocciolo, pistacchio.

Il mandorlo caratterizza fortemente il paesaggio agrario, raggiungendo in alcuni territori (ad esempio la Valle dei Templi di Agrigento) un elevatissimo potere di connotazione e di identificazione; grazie alla capacità di adattamento a diverse condizioni pedoclimatiche, svolge una importante funzione di conservazione del suolo nelle zone collinari, dove è spesso presente in forma promiscua. Il mandorleto è fortemente presente nelle zone dell'agrigentino e nella provincia di Caltanissetta.

La coltura del nocciolo non è molto diffusa nel territorio oggetto dell'indagine, mentre è diffuso il pistacchio nelle province di Agrigento e Caltanissetta.

Una parte marginale è occupata da altri fruttiferi, quali il pesco, il pero, il melo, il carrubo e il frassino da manna, diffusi in altre aree dell'Isola.

3.2.7 Pianificazione Urbanistica e Paesistica

La Regione Sicilia non ha, a tutt'oggi, elaborato il Piano Urbanistico Regionale. Infatti, ai fini della elaborazione dei contenuti, dell'attuazione di strategie e di definizione di obiettivi, la Regione Sicilia ha definito un percorso, attraverso la Circolare D.R.U. (Direzione Regionale Urbanistica) dell'11 aprile 2002, orientato all'attuazione di un bottom-up istituzionale: saranno i Piani Urbanistici delle Province regionali, e le diagnosi e le strategie confluite nel S.I.T.R. (Sistema Informativo Territoriale Regionale) a definire – su un sistema di coerenze programmatiche con il POR Sicilia – i contenuti della pianificazione di livello regionale. La piramide rovesciata dei livelli di programmazione e pianificazione di area vasta troverebbe conforto, come si evince peraltro dalla Circolare citata, nel bottom-up generato dall'esperienza e dalla gestione di strumenti di programmazione partecipata, complessa e integrata ormai attiva da un decennio (Patti territoriali, PRUSST, PIT, LEADER, ecc.).

Di fatto, dopo l'emanazione della suddetta circolare, soltanto tre Province su nove ha avviato le procedure di redazione dei Piani Urbanistici Provinciali (normati, si ricorda, dalla L.R. 9/86 e configurati, nelle modalità e nei contenuti, come Piani Territoriali di Coordinamento, sempre dalla Circolare citata, in analogia ai principi della L. 267/2000). La complessità del meccanismo posto in essere dalla Direzione Urbanistica Regionale ha determinato un ulteriore ritardo soprattutto in ordine alla valorizzazione delle risorse destinate alle regioni Obiettivo 1 (PON e POR), in quanto, in assenza di strumenti di pianificazione di area vasta, è praticamente impossibile generare Programmi di Sviluppo Economico e Sociale.

Seppure è innegabile il contributo offerto dalla Programmazione dello Sviluppo a scala comprensoriale definita dai Patti Territoriali e dai PIT, non si può non evidenziare la carenza di strategie e di piani e programmi di livello regionale e provinciale anche ad integrazione di strumenti e principi di sviluppo sostenibile e di piani e programmi settoriali.

L'analisi dello scenario provinciale e regionale non offre elementi certi e definiti e gli unici documenti di riferimento sono i Programmi Triennali della Provincia e il POR Sicilia.

Per ciò che concerne i primi - e dato l'ambito locale dell'intervento – si sono analizzati il complesso degli interventi d'interesse del territorio interessato dall'infrastruttura, data anche la competenza provinciale nel settore della viabilità.

L'unico elemento per la verifica di coerenza effettuata al livello della programmazione e per lo scenario indagato è rappresentato dalla condizione che l'ammodernamento o la reinterpretazione dell'asse di comunicazione Palermo-Agrigento rientra tra le priorità provinciali, pur se attraverso corridoi o soluzioni alternative indagati fino al livello di una prefattibilità.

3.2.8 Piano Forestale Regionale

Nel novembre 2003 il Dipartimento Regionale delle Foreste dell'Assessorato Regionale Agricoltura e Foreste vara il documento *Linee guida del Piano Forestale regionale*.

Le *Linee guida* contengono la descrizione sommaria dell'ambiente biotico e abiotico in riferimento alle aree boschive regionali, l'elenco dei parchi e delle riserve, la zonizzazione dei vincoli riferiti all'area vasta. Il documento è improntato all'obiettivo della gestione sostenibile e contiene indirizzi generali sui principi e i metodi dell'educazione ambientale.

Non vengono individuati ambiti o zonazioni per le quali possano essere forniti indirizzi di gestione che invece sono generalmente riferiti alle tipologie dei boschi regionali compresi o meno all'interno di aree protette e alle associazioni di pregio che rappresentano fattori significativi per il popolamento a boschi.

Gli elementi dell'analisi ambientale come la cartografia dei vincoli regionali attingono alla bibliografia e alle analisi condotte dalla Regione Sicilia e che sono contenute e rappresentate nel presente Progetto (vegetazione, temperatura, precipitazioni, parchi e riserve, desertificazione, rischio incendi, vincolo idrogeologico, vincolo paesaggistico).

In questa sede, data la settorialità a cui vengono riferite le analisi e le prescrizioni generali di salvaguardia e gestione – il biotopo bosco e la macchia mediterranea – vanno fatte le seguenti osservazioni.

Le *Linee guida* rappresentano uno strumento di pianificazione transitorio per approdare al Piano Regionale e fanno scaturire un regime di salvaguardia comunque relativo al contesto di riferimento e all'oggetto della salvaguardia.

Nel contesto di riferimento dell'infrastruttura e alla quota di riferimento le analisi già condotte fanno rilevare, soprattutto in ordine ai fattori e agli elementi ambientali come in ordine ai vincoli (visualizzati e analizzati nelle carte tematiche relative al paesaggio, alla vegetazione, agli ecosistemi, ai vincoli idrogeologici e paesaggistici come nel tematismo "mosaico dei piani

regolatori”) l’assenza di interazione negativa o interferenza con il sistema boschivo e con gli elementi di macchia.

Il contesto di riferimento non viene coinvolto neanche nell’ambito delle aree di reperimento per l’attività vivaistica di ripopolamento forestale.

Infatti, a pag. 178 delle *Linee Guida* si legge:

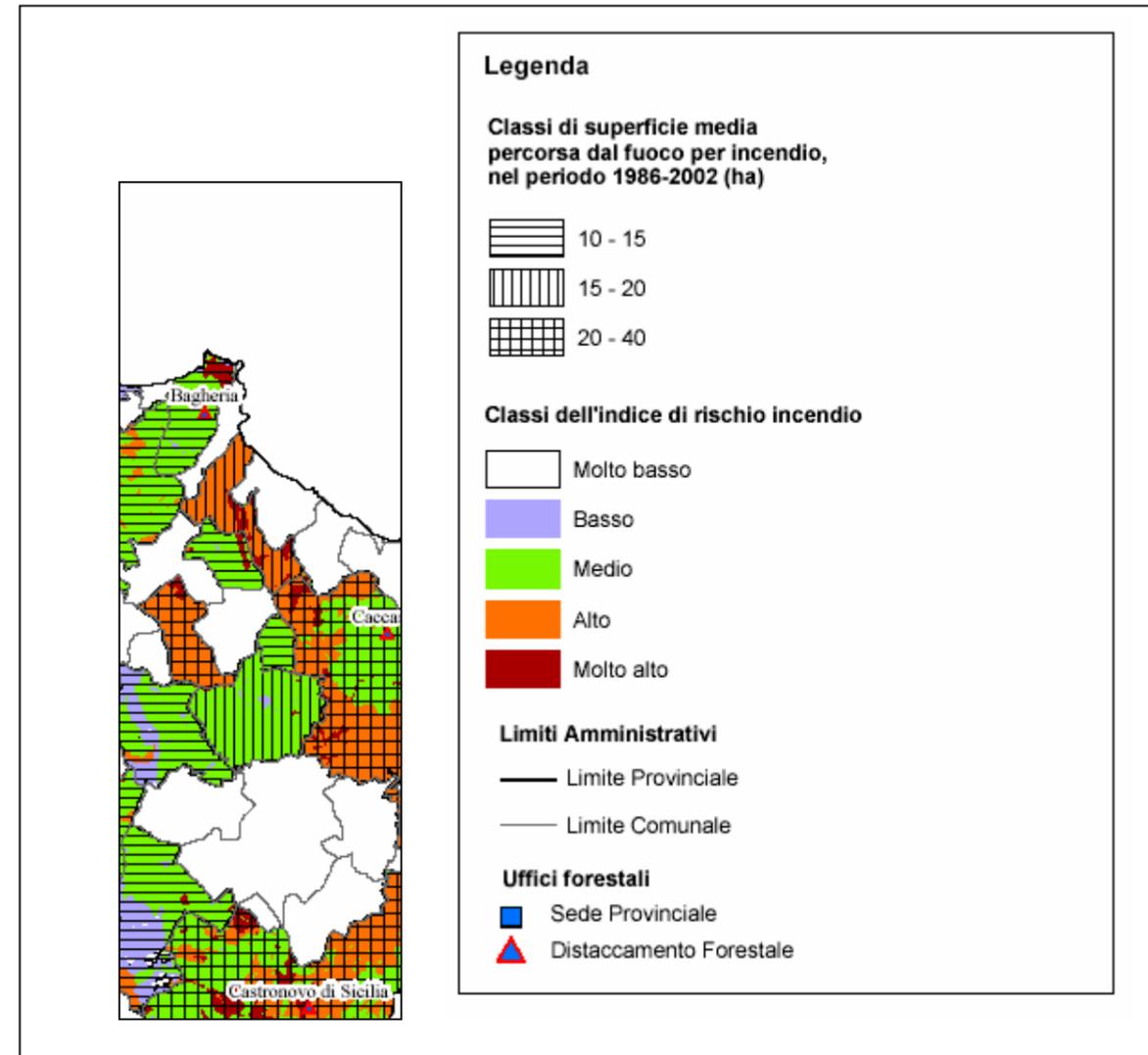
“Gli studi effettuati dal C.V.R. negli anni 1995-1999 hanno attestato l’utilità di attenzionare in prima istanza le seguenti nove specie: pino laricio dell’Etna (*Pinus nigra Arn. var. calabrica-aetnensis*), pino marittimo di Pantelleria (*Pinus pinaster Ait. var. cossyra*), pino d’Aleppo (*Pinus halepensis Mill.*), faggio (*Fagus sylvatica L.*), cerro (*Quercus cerris L.*), sughera (*Quercus suber L.*), castagno (*Castanea sativa Mill.*), roverella (*Quercus pubescens Wild.*), leccio (*Quercus ilex L.*).

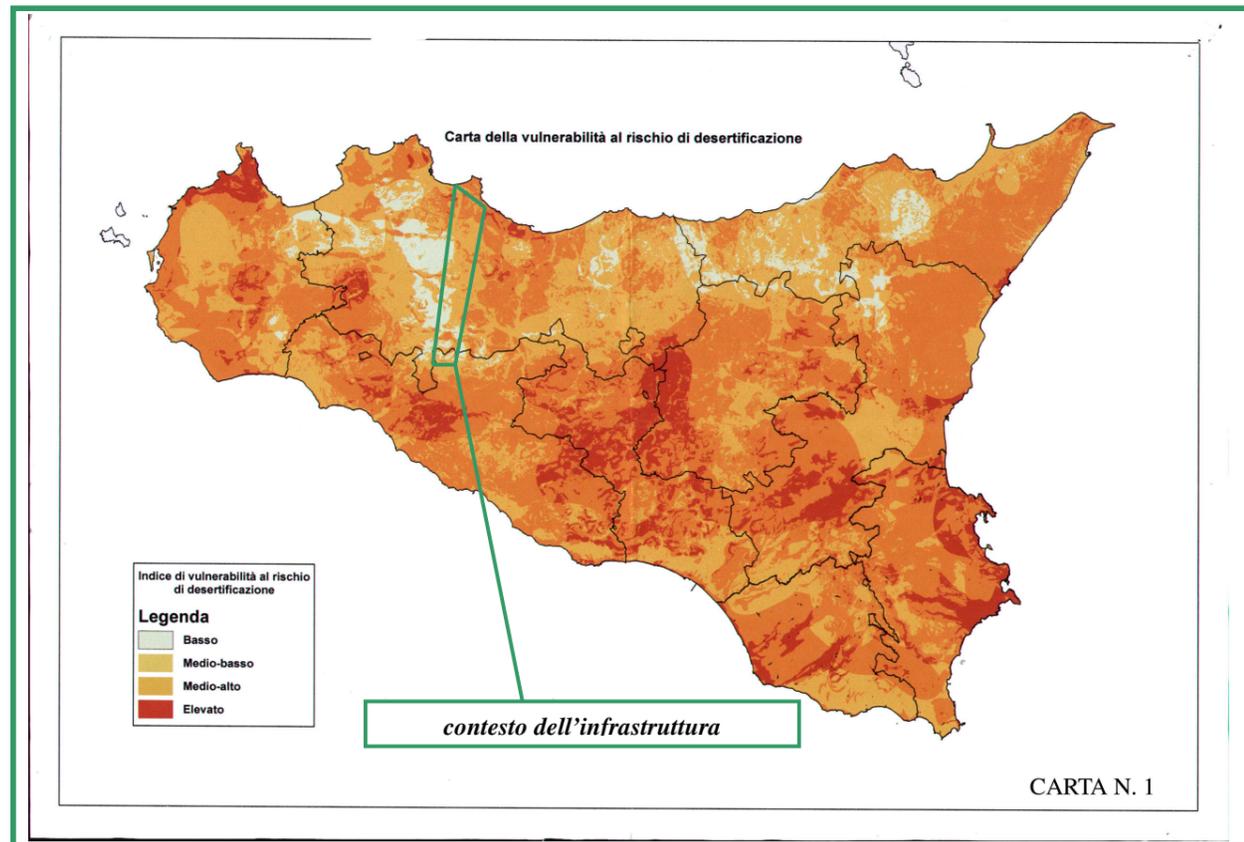
Ad esse se ne potrebbero aggiungere altre già considerate anche nell’allegato A della 269/73 e, nell’art.2 della 404/66: pino domestico (*Pinus pinea L.*), eucalitti (*Eucalyptus sp.*), pioppi (*Populus sp.*). Partendo da questo dato si rende necessario operare per gradi, attraverso le seguenti fasi:

- 1) Perimetrazione di idonee aree di saggio da scegliersi con i dovuti accorgimenti nel cuore dei boschi di seguito riportati:
- 2)

SPECIE	LOCALITA'	COMUNE
pino laricio dell’Etna	Monte Furno	Adrano (CT)
pino marittimo	Montagna Grande	Pantelleria (TP)
pino d’Aleppo	Buffa	Vittoria (RG)
Faggio	Piano palma	Tortorici (ME)
Cerro	Mafauda	Capizzi (ME)
sughera	Sant’Andrea	Caronia (ME)
Castagno	Pirao	Randazzo (CT)
Roverella	Donna Vita-P.Ila Caverna	Linguaglossa (CT)
leccio	Monte Minando c.da Bosco-Prato Fiorito	Adrano (CT)

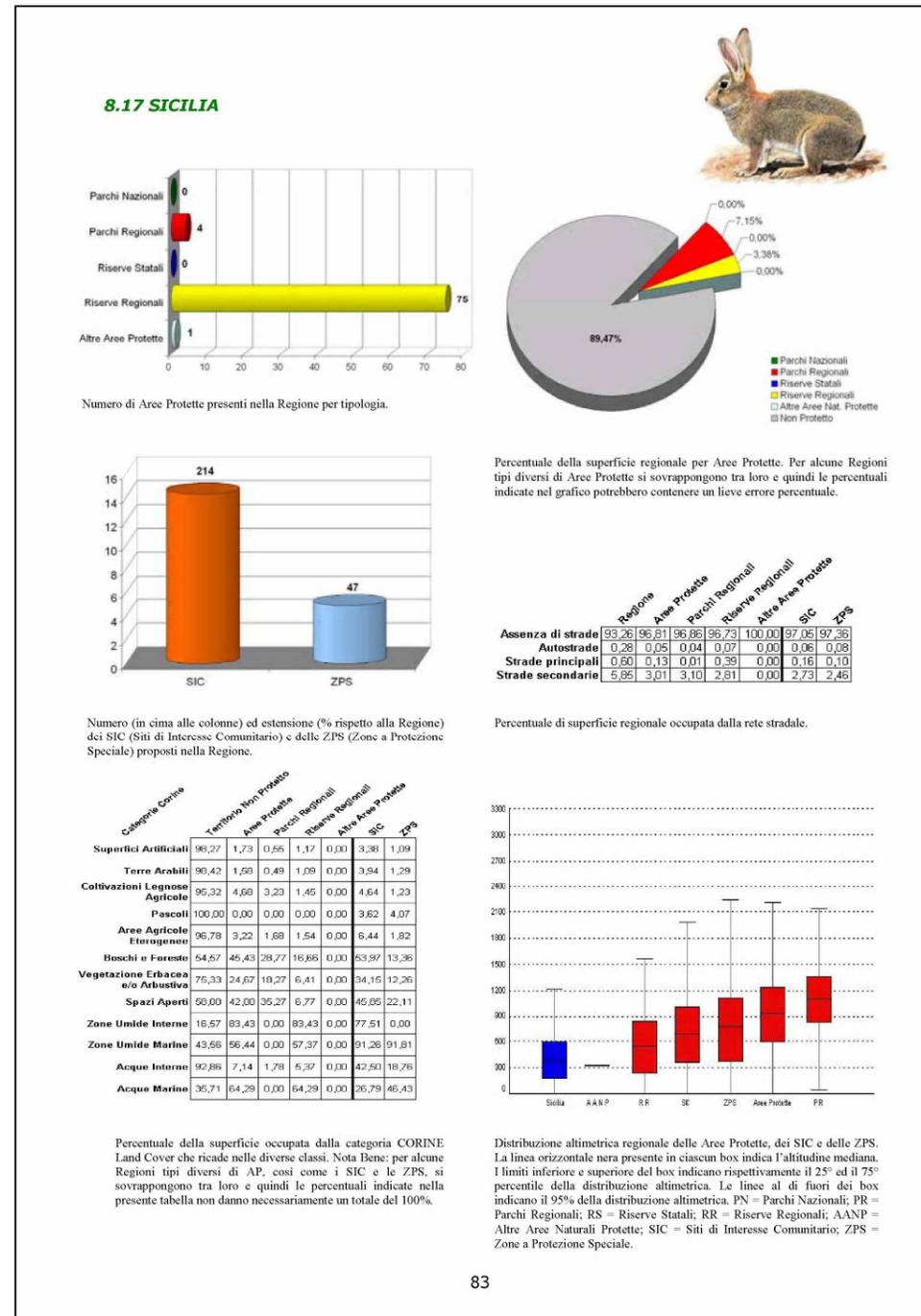
Per quanto concerne i settori “rischio incendio” e “desertificazione” analizzati e rappresentati nell’ambito delle Linee Guida, l’area in esame presenta le classi più basse come si può osservare dalle figure successive:





Carta del rischio di desertificazione. Le classi di rischio riferite al contesto vanno dal “basso” al “medio basso”

In conclusione non sono da riferirsi interazioni negative, interferenze o pregiudizi in ordine al modello, ai contenuti e alle finalità di gestione suggeriti dal documento regionale, né impatti con il regime transitorio di salvaguardia. Inoltre, il complesso delle opere di mitigazione previste dal progetto e basate sull'inserimento di specie boschive e di macchia, inserisce, nel corridoio in esame, un micropaesaggio vegetale con evoluzioni positive e coerenti con le Linee guida regionali.



Solo lo 0,39% delle Riserve Regionali è attraversato da strade principali, mentre il 96,73% di quest'ultime non presenta strade di alcun tipo.

FONTE: “Rete Ecologica Nazionale il ruolo delle Aree Protette nella Conservazione dei Vertebrati” L.Boitani, A Falcucci et alri.

3.3 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE

3.3.1 Il PTP (Piano Territoriale Provinciale)

In Sicilia le competenze della Provincia sono regolate dalla L.R. 9/1986, la quale, nell'ambito delle funzioni di programmazione, di indirizzo e di coordinamento spettanti alla Regione Siciliana, assegna alla Provincia Regionale le seguenti materie:

• **i servizi sociali e culturali, attraverso:**

- a) la realizzazione di strutture e servizi assistenziali di interesse sovracomunale;
- b) la distribuzione territoriale, la costruzione, la manutenzione, l'arredamento, la dotazione di attrezzature, il funzionamento e la provvista del personale degli istituti di istruzione media di secondo grado;
- c) la promozione ed attuazione, nell'ambito provinciale, di iniziative ed attività di formazione professionale;
- d) iniziative e proposte agli organi competenti in ordine all'individuazione ed al censimento dei beni culturali ricadenti nel territorio provinciale, nonché alla tutela, valorizzazione e fruizione sociale degli stessi beni, anche con la collaborazione degli enti e delle istituzioni scolastiche e culturali; acquisto di edifici o di beni culturali.

Per l'esercizio delle funzioni suddette, la provincia si avvale degli organi periferici dell'Amministrazione regionale dei beni culturali e ambientali, cioè delle Soprintendenze ai BB.CC.AA.;

- e) promozione e sostegno di manifestazioni e di iniziative artistiche, culturali, sportive e di spettacolo, di interesse sovracomunale;

• **lo sviluppo economico, attraverso:**

- a) la promozione dello sviluppo turistico e delle strutture ricettive, compresa la concessione di incentivi e contributi;
- b) realizzazioni di opere, impianti e servizi complementari alle attività turistiche, di interesse sovracomunale;

• **l'organizzazione del territorio e la tutela dell'ambiente, attraverso:**

- a. la protezione del patrimonio naturale e la gestione di riserve naturali, anche mediante intese e consorzi con i comuni interessati;
- b. la tutela dell'ambiente ed attività di prevenzione e di controllo dell'inquinamento.

Il quadro delle competenze che emerge disegna la possibilità che la Provincia possa attuare una pianificazione integrata dei settori di sua competenza, potendo correlare le politiche di tutela, conservazione e valorizzazione delle risorse territoriali con quelle di formazione ed istruzione (attuando una diffusione della conoscenza sulle risorse), con le politiche di produzione culturale

(immettendo il governo del patrimonio storico nel più vasto circuito del governo culturale del territorio), con le politiche di sviluppo economico e sociale legate al turismo, ed infine con quelle di controllo ambientale e di sostenibilità ecologica dello sviluppo.

Il PTP della Provincia Regionale di Palermo è al suo start-up. E' stata completata la fase di diagnosi territoriale e di individuazione delle strategie. Il livello di rappresentazione del territorio provinciale nelle sue componenti fisiche e infrastrutturali è soddisfacente. Pertanto lo Studio di Impatto utilizzerà le informazioni provenienti dalla diagnosi territoriale del Piano per aggiornare e confrontare i dati provenienti dagli strumenti vigenti e come elementi di sussidio per la redazione della Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico.

3.4 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

Oggetto della verifica di coerenza e sostenibilità dell'infrastruttura sono le finalità e i contenuti discendenti dai **Piani Regolatori Comunali, Piani Comprensoriali, Programmi di Fabbricazione e Varianti urbanistiche approvate**. E' stata redatta apposita cartografia alla scala 1:10.000 che contempla le indicazioni provenienti dagli strumenti vigenti. Lo Studio tiene comunque conto anche degli strumenti (Piani e Varianti) che hanno un iter istituzionale e amministrativo avanzato per la prefigurazione di uno scenario di almeno un decennio di esercizio dell'infrastruttura e per porsi nella condizione più cautelativa per la scelta della soluzione progettuale.

L'infrastruttura si inserisce nel contesto geografico e amministrativo di 12 Comuni:

- Ficarazzi,
- Bagheria,
- Misilmeri,
- Ciminna,
- Cefalà Diana,
- Villafrati,
- Bolognetta,
- Mezzojuso,
- Campofelice di Fitalia,
- Roccapalumba,
- Vicari,
- Lercara Friddi.

Molte delle amministrazioni coinvolte dall'ammodernamento dell'infrastruttura hanno solo di recente avviato le procedure per la revisione degli strumenti urbanistici. Data la vetustà degli strumenti e l'attesa di vita dell'infrastruttura in esame si sono indagati, senza comunque considerarli vincolanti ai fini dello studio, ma comunque utilizzandoli come indicatori di crescita fisica e culturale dei territori, anche gli elementi e i fattori della pianificazione in itinere. Il riferimento alla pianificazione in itinere si è reso necessario anche per la significativa dinamica in atto di trasformazione degli assetti

programmatici e territoriali e per la pluralità di azioni programmatiche e progettuali avviate alla scala provinciale da almeno un decennio. L'atteggiamento più cautelativo adottato nell'analisi di settore si è rivelato l'approccio metodologico più corretto proprio per le ragioni esposte. Infatti il monitoraggio continuo delle azioni di trasformazione dell'assetto territoriale ha consentito di prevedere eventuali interferenze con gli strumenti e, altresì, di individuare quelle interferenze che possono tradursi in impatti.

Di fatto solo alcuni Comuni hanno redatto dei Piani attenti alla sensibilità ambientale, in primo luogo il Comune di Bagheria, che – dato il livello di occupazione del suolo e di aggressione antropica all'ultimo lembo della Conca d'Oro palermitana – ha individuato un'ampia porzione di recupero e di tutela ambientale nel bacino dell'Eleuterio e ha conformato il proprio strumento alle Linee-Guida del Piano Paesistico.

Il Comune di Villafrati ha aggiornato il P.R.G. – al vaglio del C.R.U. (Comitato Regionale Urbanistica) e ancora non approvato (vigenti le norme di salvaguardia) - e ha orientato molte delle scelte nel processo di riqualificazione del territorio, seppure in ridotte porzioni dello stesso e ha adottato metodiche di intervento di riqualificazione sostenibili (vedi la proposta del parco fluviale). Peraltro proprio nel territorio di Villafrati insiste la Riserva di Chiarastella e Terme di Cefalà Diana.

Infine è da segnalare l'attenzione al paesaggio per ciò che concerne il Comune di Lercara Friddi che tende a tutelare gli spetti percettivi della componente geologica. A sud ovest del Comune è in corso l'iter per il costituendo Parco Integrato dei Sicani

Come però evidenziato, la situazione locale e del bacino di riferimento regionale, in ordine alla gerarchia dei Piani è complessa sia per la particolare condizione amministrativa della Regione (a statuto speciale), espressa dalle potestà attribuite dalla normativa e dallo statuto, sia per l'intervento di strumenti e finanziamenti che hanno consentito alle unità amministrative minime – gli Enti Locali – di dotarsi di autonomia finanziaria e di indirizzo programmatico e progettuale (Cfr. Patti Territoriali, PRUSST, LEADER, PIT).

Inoltre, proprio le condizioni di autonomia e potestà in ordine all'assetto e alla pianificazione territoriali hanno generato, negli anni, una piramide rovesciata della gerarchia dei piani. Invece di procedere dal livello regionale, sub-regionale, provinciale e d'ambito, l'impianto delle azioni di programmazione e pianificazione ha proceduto dal livello inferiore, sganciandosi di fatto da una visione territoriale, paesistica e partendo da un approccio puntuale, localistico e comprensoriale.

L'approccio alla pianificazione di scala vasta è esperienza e dato recente. Solo del 1997 sono le Linee Guida del Piano Paesistico Regionale e solo nell'ultimo anno si è avviata la redazione dei Piani d'ambito paesistici. Su nove province regionali, solo tre - Palermo, Trapani e Ragusa hanno

avviato le procedure di redazione dei Piani Territoriali Provinciali. Il Piano Territoriale Regionale è in fase di redazione.

L'assenza di una corretta gerarchizzazione dei piani e dei programmi e l'avvio di azioni e processi "dal basso" (il *bottom-up* degli strumenti complessi, partecipati e integrati), anche per ciò che concerne la razionalizzazione e l'ottimizzazione delle risorse, ha di fatto generato il ricorso a strumenti di normazione e gestione del territorio sostitutivi degli strumenti di piano (decreti, circolari, disposizioni transitorie e temporanee, ecc.).

Strumenti ordinari, partecipati, complessi e integrati

Nel corso dello studio è stata effettuata la ricognizione, presso gli Enti Locali e le Agenzie e Società di Sviluppo, dei Patti territoriali, degli interventi finanziati dai Patti generalistici e tematici, dal POR Sicilia 2006 e dal PIT (Progetti Integrati Territoriali) della Valle del Torto e dell'Alto Belice Corleonese. Nell'ambito dell'area di studio in atto non si rilevano interferenze né impatti negativi fra i tracciati in analisi e le azioni e i processi generati dalla programmazione ordinaria strategica (POR 2000-2006) e da quella straordinaria : Patto Territoriale, P.R.U.S.S.T., P.I.T.

L'analisi condotta all'interno delle aree omogenee di programmazione straordinaria, "Alto Belice Corleonese" e "Valle del Torto e dei Feudi", ha fatto emergere la coerenza dell'infrastruttura con i progetti di carattere infrastrutturale anche di respiro provinciale.

L'elenco degli interventi è il seguente:

POR 2000-2006

LERCARA FRIDDI

Località	Comune	Titolo dell'intervento	Misura	Macro azione POR	Sub azione POR	Soggetto intestatario	Importo
Colle Madore	Lercara Friddi	Scavo e restauro di opere murarie dell'abitato indigeno ellenizzato di Colle Madore	2.01	Circolo delle aree archeologiche	Campagne di scavi archeologici, restauro, manutenzione, conservazione del patrimonio archeologico e interventi interni all'area, finalizzati alla valorizzazione, fruizione e alla messa in sicurezza	Soprintendenza BCA di Palermo	€ 258.228,00

PIT

Villafraati e Cefalà Diana		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale dei "Bagni di Cefalà Diana e Chiaristella"	PIT Alto Belice Corleonese 1.11.00	€ 774.685,00
Piana degli Albanesi e Monreale		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della Riserva Naturale di "Serra della Pizzuta"	PIT Alto Belice Corleonese 1.11.00	€ 516.456,00
Palazzo Adriano e Chiesa Solafani		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della Riserva Naturale dei "Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio"	PIT Alto Belice Corleonese 1.11.00	€ 1.032.914,00
Ris. Nat. Or. Di Monte San Calogero		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale orientata "Monte San Calogero"	PIT Valle del Torto e dei Feudi 1.11.00	€ 774.685,00
Ris. Nat. Or. "Bosco della Favara e Bosco Granza"		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale orientata di "Bosco della Favara e Bosco Granza"	PIT Valle del Torto e dei Feudi 1.11.00	€ 1.032.914,00
Castronuovo di Sicilia		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale orientata di "Monte Carcaci"	PIT Valle del Torto e dei Feudi 1.11.00	€ 516.457,00

Ricadono nella fascia di studio i seguenti interventi:

- A) POR 2000 – 2006
- Lercara Friddi, Colle Madore: Campagna di scavi archeologici;
- B) PIT
- Villafrati e Cefala: Intervento per la valorizzazione “Bagni di Cefala Diana e Chiaristela”;

Tali interventi non interferiscono con il progetto in esame e non risultano ulteriori indicazioni di tipo infrastrutturali nell’ambito dell’intervento.

L’indagine effettuata sugli strumenti urbanistici vigenti, pur in ambiti sensibili e suscettibili di tutela e conservazione, non ha rilevato interferenze con l’ambiente della programmazione e della pianificazione capaci di determinare variazioni nell’assetto territoriale e socio-economico.

Si può concludere che l’infrastruttura non presenta interferenze di rilievo con la pianificazione comunale per ciò che concerne il Quadro indagato. Anche nell’ambito di una prospettiva decennale – tale è il periodo medio di vita dei Piani - e nell’ipotesi di realizzazioni di interventi in deroga o in variante agli strumenti vigenti in forza di strumenti non ordinari, si può affermare che persiste, anche per le finalità di sviluppo socio-economico sostenibile, una coerenza e una sostenibilità istituzionale e amministrativa.

3.5 IL COMPLESSO DEI VINCOLI

Il Quadro ha analizzato i seguenti vincoli:

- aree tutelate per legge - vincolo fiumi torrenti, corsi d’acqua ecc., D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera c, comma 1, art.142 (ex art. 146 lett. c D.L. 490/99);
- beni culturali - interesse archeologico, artistico, storico ecc., D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera a, comma 3, art.10 (ex L.1089/39, ex D.L. 490/99);
- beni culturali - ville parchi e giardini ecc, D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera f, comma 4, art.10 (ex L.1089/39, ex D.L. 490/99);
- immobili ed aree di notevole interesse pubblico, D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera d, comma 1, art.136 (ex L.1497/39, ex D.L. 490/99);
- aree tutelate per legge - territori coperti da boschi ecc, D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera g, comma 1, art.142 (ex L.431/85, ex D.L. 490/99);
- riserve ai sensi della L.R. 14/88;

e ha anche tenuto conto delle aree archeologiche segnalate e in via d’istruttoria, nonché delle aree della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) in sede d’istruttoria e dei vincoli paesaggistici segnalati dai PRG.

L’alternativa prescelta non determina impatti sulla vincolistica. In taluni tratti comporta alcune interferenze con il vincolo paesaggistico risolte con interventi di ingegneria naturalistica e con opportune opere di mitigazione e di riqualificazione del paesaggio attraverso l’architettura vegetale.

Anche in riferimento alle Riserve che insistono sul territorio di riferimento (Chiarastella e Bagni di Cefalà Diana; Serre di Ciminna) gestite dalla Provincia Regionale di Palermo, non sussistono elementi di interazione e conflitto.

L’infrastruttura in progetto non interferisce anche per il costituendo Parco Integrato dei Sicani, che ha il suo limite di perimetrazione molto a sud ovest del Comune di Lercara Friddi.

Attenzione particolare è stata rivolta alle indagini storiche e alla schedatura dei siti e dei manufatti dell’archeologia.

L’orientamento e la percorribilità delle valli dei fiumi Eleuterio, Milicia e S.Leonardo hanno, senza dubbio, da sempre rappresentato una realtà estremamente rilevante in relazione ai processi di antropizzazione di questa parte dell’isola. Tali processi appaiono oltremodo agevolati, tra l’altro, dalle caratteristiche orografiche, morfologiche, ed idrogeologiche del bacino.

La ricerca archeologica ha permesso, negli ultimi anni, di individuare alcune tra le più importanti testimonianze archeologiche nell’area compresa nella media e alta valle dei fiumi Eleuterio e Milicia. L’indagine si è dimostrata particolarmente generosa per le preziose scoperte d’insediamenti archeologici che permettono di comprendere le dinamiche insediamentali di questa porzione dell’entroterra palermitano attraverso un lungo arco cronologico che dalla preistoria giunge sino all’età medievale.

L’areale da noi preso in esame a vasto raggio ricade anche sotto la giurisdizione dei comuni di Marineo, Villafrati, Cefalà Diana, Godrano e S. Cristina Gela, centri situati immediatamente a ridosso della costa tirrenica a Sud-Est di Palermo, caratterizzati da una vocazione essenzialmente agricola; all’interno dei paesi summenzionati, è circoscritto da un buon sistema viario, costituito da strade comunali e trazzere, il quale può facilmente essere raggiungibile dall’attuale S.S. 121 oggetto delle prossime opere d’ammodernamento. Il tratto della S.S. 121, contiguo ad alcuni siti, rappresentò, per lungo tempo, una delle principali vie di grandi comunicazioni da Palermo verso l’area agrigentina. L’esistenza di un’importante arteria tra le coste del Mediterraneo e quelle tirreniche è inoltre documentata con certezza già in età romana, grazie al rinvenimento del noto miliarium, databile al III secolo a.C., nei pressi della cittadina di Corleone, fino ad ora l’unico che l’isola ci abbia restituito. Per quanto riguarda l’età medievale e post-medievale non possediamo

prove documentarie del suo tracciato, ma il fortuito rinvenimento di una carta delle “Regie Trazzere” relativa al tratto stradale compreso tra i centri di Misilmeri e Villafrati che transitava da Bolognetta, conferma ulteriormente che il sistema viario non ha mai cambiato sostanzialmente il suo percorso dal periodo romano all’età moderna. A sostegno di quest’asserzione, va citata una mappa di età borbonica, prodotta da un anonimo “regio agrimensore”, in cui è visibile lo stradone di “Ogliastro” che nel documento viene anche denominato “stradone consolare”, a probabile reminiscenza dell’antica via consolare di età romana.

L’antica strada ha perlopiù sfruttato la morfologia collinare dei luoghi, utilizzando al meglio i valichi, le portelle e soprattutto le vallate dei fiumi Milicia, Eleuterio e Bagni, veri e propri corridoi naturali. La zona prossima ai siti archeologici nell’area oggetto d’indagine è caratterizzata anche dalla presenza di pregevoli emergenze architettoniche di notevole interesse, quali i bagni d’età musulmana ed i ruderi del trecentesco castello di Cefalà Diana. Dal luogo forte di Cefalà, ricordato soprattutto da alcune vicende di guerra legate al suo assedio nel 1349, ricorderemo il vicino Pizzo Chiarastella che si eleva per metri 668 s.l.m., custode di testimonianze di grande rilievo storico e archeologico, la cui vita si protrasse ininterrottamente dal neolitico al periodo arabo normanno. Esso è noto per la presenza di frequentazioni preistoriche delle grotte Buffa 1 e Buffa 2 e della Grotta Porcospino che hanno restituito materiali attribuibili all’età eneolitica. Lungo i versanti del rilievo si rinvenono diversi frammenti di tegole e di ceramiche databili ad età classica e medievale. Recentemente sulla sua sommità sono state rilevate tracce di un castrum trecentesco documentato nel 1349. Dai dati in nostro possesso possiamo affermare che buona parte delle testimonianze archeologiche, che ricadono nell’areale preso in esame, sono riferibili a centri indigeni ellenizzati e di età romana, soprattutto pertinenti alla fase tardo-romana e alto-medievale, anche se non mancano significativi elementi di frequentazione greca di età ellenistica. Per quanto riguarda le problematiche legate all’articolarsi degli insediamenti indigeni è possibile riconoscere, almeno per il VI sec. a.C., alcuni siti, come quello della Montagnola di Marineo, di C/da Capezzana, di Pizzo Chiarastella, di Monte Porcara e di Pizzo Parrino, che possiamo definire veri e propri centri urbani in relazione alla superficie occupata e alla posizione preminente e naturalmente difendibile all’interno della vallata, attorno ai quali dovevano distribuirsi una serie di insediamenti minori, posti su rilievi collinari o addirittura nel fondovalle con evidente funzione di sfruttamento agricolo intensivo del territorio. L’evidenza archeologica rappresentata dai suddetti siti s’inserisce pienamente nella problematica legata ai processi di ellenizzazione che coinvolsero i centri indigeni all’indomani dell’arrivo dei Greci. Dal punto di vista archeologico questa fase è documentata dal ritrovamento di materiali ceramici riferibili alla produzione greca e dall’imitazione di forme vascolari tipiche dell’orizzonte ellenico da parte di fabbriche indigene. Le testimonianze più numerose rinvenute all’interno del territorio in esame, attestano, come in altre zone della Sicilia, una frequentazione riferibile al periodo tardo-romano, e più precisamente ai secoli che vanno dal II al V

d.C. L’analisi dei dati a nostra disposizione sembrerebbero ricondurci alle note vicende storiche che nel corso del II secolo d.C. riguardarono l’intera isola.

A partire da questo arco cronologico sembra accentuarsi la crisi dei centri urbani con un conseguente disintegrarsi del latifondo schiavistico, introdotto all’indomani della conquista romana della Sicilia. La pax romana, insieme ai benefici effetti materiali, portò anche un pesante fardello di tributi e di soprusi a danno della popolazione isolana, e stando alla testimonianza di Cicerone, in presenza stessa del latifondo come struttura portante dell’economia della Sicilia. Tuttavia il miglioramento delle condizioni generali di vita, avrebbe senza dubbio contribuito ad una distribuzione geografica della popolazione, con una conseguente modifica dell’insediamento rurale e della sua tipologia nel senso di una sua progressiva frantumazione dell’abitato nelle campagne. I ritrovamenti archeologici nella zona fanno ipotizzare che le campagne fossero ben popolate e costellate da casolari, fattorie, villaggi. La presenza umana, così numerosa e significativa, testimonia ad un tempo l’intenso sfruttamento della vallata.

I materiali che si rinvenono con maggiore frequenza negli insediamenti presenti nell’area si riferiscono a vasellame in terra sigillata africana ed ad una vasta produzione di vasellame comune da mensa dalle forme più svariate insieme ad anfore da trasporto di produzione nord-africana cronologicamente inquadrabili nei secoli II- V d.C.

In conclusione è possibile affermare che nonostante l’area interessata dai prossimi lavori di ammodernamento della SS 121sia inserita all’interno di un territorio che presenta numerose evidenze archeologiche, nessuna di queste, allo stato attuale delle ricerche, ricade direttamente all’interno del tracciato proposto. Tuttavia va precisato che l’attuazione di una grande opera, come il suddetto ammodernamento, presenta frequentemente il rischio di interessare giacimenti di interesse archeologico allo stato sconosciuti. Proprio in virtù di ciò sarebbe auspicabile un continuo contatto tra la direzione dei lavori e l’archeologo.

In ordine infine al complesso delle valenze artistiche, architettoniche e archeologiche il tracciato prescelto giace oltre i limiti delle aree di salvaguardia e di inedificabilità assoluta dai manufatti individuati dalle Linee Guida del Piano Paesistico Regionale.

Coerenza dell’intervento con gli strumenti di programmazione e pianificazione

Pertanto, alla luce delle superiori considerazioni e con riguardo ai livelli di programmazione e pianificazione, l’intervento risulta coerente e integrato anche con le finalità e gli obiettivi discendenti dalla programmazione e dalla pianificazione straordinaria e complessa .

In particolare l’intervento attiva la sua coerenza con:

- il PON Trasporti 2000-2006;
- il Programma di Sviluppo del Mezzogiorno;
- il Piano Generale dei Trasporti;

- l'Intesa Istituzionale di Programma del 1999;
- la programmazione ANAS;
- l'Accordo di Programma Ministero per l'economia e le finanze, Ministero dei Trasporti, Regione Siciliana e Anas del 28/12/2006;
- il POR Sicilia 2000-2006;
- il Piano Regionale dei Trasporti Regione Siciliana (Piano Direttorio);
- Piano attuativo delle quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo
- il Piano Territoriale Provincia regionale di Palermo (Linee guida);
- la pianificazione comunale del territorio interessato;
- la difesa del suolo (Piano Stralcio per il rischio Idrogeologico e redigendi PAI);
- il complesso dei vincoli territoriali.

ITINERARIO PALERMO - AGRIGENTO (SS121-SS189)
Ammodernamento del tratto Palermo – Lercara

PROGETTO PRELIMINARE

RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

SOMMARIO

PREMESSA.....3

1. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO4

2. IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE4

2.1 BACINO DI RIFERIMENTO, BACINO D'INTERESSE E SCENARIO TERRITORIALE. DESCRIZIONE DELLO SCENARIO FISICO4

2.2 L'AREA METROPOLITANA DI PALERMO.....5

2.3 L'AREA INTERNA.....9

2.4 OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DEL PROGETTO12

2.5 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO NELL'AREA VASTA ...16

2.5.1 Premessa 16

2.5.2 La viabilità principale 18

2.5.3 La viabilità di competenza provinciale 19

2.5.4 I trasporti ferroviari 20

2.5.5 La rete dei servizi di trasporto extraurbano su gomma 20

3. ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE AL PROGETTO.....21

3.1 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE21

3.1.1 Il Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno 21

3.1.2 Il Piano Generale dei Trasporti 22

3.1.3 Programmazione ANAS 25

3.1.4 Legge Obiettivo, Primo Programma Infrastrutture strategiche, Delibera CIPE 121/2001 25

3.2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE.....26

3.2.1 Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 26

3.2.2 Piano Regionale dei trasporti e della mobilità – Piani attuativi 27

3.2.3 Accordo di Programma Quadro 28

3.2.4 Sviluppo regionale (POR) 29

3.2.5 Salvaguardia e risanamento ambientale 29

3.2.6 Tutela del Paesaggio 29

3.2.7 Pianificazione Urbanistica e Paesistica 33

3.2.8 Piano Forestale Regionale 33

3.3 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE36

3.3.1 Il PTP (Piano Territoriale Provinciale) 36

3.4 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE36

3.5 IL COMPLESSO DEI VINCOLI39

ELENCO DELLE FIGURE

Figura 1. L'Area Metropolitana di Palermo (in grassetto i Comuni interessati dall'intervento)5

Figura 2. Rapporto tra Area Metropolitana e territorio di Palermo16

Figura 3. Rete stradale di primo livello dello SNIT attuale.....23

Figura 4. Flussogrammi del traffico privato passeggeri di media e lunga percorrenza 24

Figura 5. Flussogrammi del traffico merci di media e lunga percorrenza.....25

Figura 6. Rappresentazione dei flussi sulla rete stradale (tratta dal PIANO DIRETTORE Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia).....27

Figura 7. Articolazione degli ambiti.....31

ELENCO DELLE TABELLE

Tabella 1. Scheda sintetica del Patto Territoriale di Bagheria7

Tabella 2. Scheda sintetica del Patto Territoriale per l'Occupazione dell'Alto Belice Corleonese.....8

Tabella 3. Area metropolitana di Palermo: dati territoriali.....16

Tabella 4. Estensioni dei territori appartenenti all'area metropolitana.....17

Tabella 5. Principali caratteristiche della rete autostradale della provincia18

Tabella 6. Le caratteristiche geometriche delle strade statali.....19

Tabella 7. Tratte ferroviarie ricadenti nell'Area metropolitana.....20

PREMESSA

Il quadro di riferimento programmatico descrive e analizza gli obiettivi di progetto, verifica e descrive gli eventuali interventi correlati realizzati o in oggetto, analizza e valuta la coerenza dell'intervento in ordine ai contenuti e agli obiettivi degli atti di pianificazione e di programmazione attuali e previsti, esaminati in ordine gerarchico e in riferimento al contesto nazionale, regionale e locale; effettua l'analisi dei vincoli paesaggistici/ambientali e le eventuali interferenze con aree protette e tutelate.

In riferimento alla programmazione e alla pianificazione, la verifica di coerenza si applica a due tipologie di programmazione e pianificazione: gli strumenti programmatici generali e i riferimenti programmatici specifici, laddove ovviamente esistenti e/o attivi.

Per gli *strumenti programmatici generali* si è fatto riferimento a:

1) Pianificazione Territoriale:

- Pianificazione territoriale regionale;
- Pianificazione territoriale provinciale;
- Pianificazione comunale (P.R.G.; P.d.F; P.C.; Varianti Generali vigenti).

2) Pianificazione settoriale di interesse generale:

- Linee guida del Piano Paesistico regionale;
- Piani di ambito

L'indagine inerente i *riferimenti programmatici specifici* ha contemplato il livello nazionale e il livello regionale analizzando i contenuti dei seguenti strumenti:

- Piano decennale grande viabilità;
- Piano triennale ANAS;
- PON Trasporti;
- Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità;
- POR Sicilia 2000-2006.

L'approccio metodologico adottato nel S.I.A. ha definito l'insieme delle indagini e il corpus delle relazioni e delle cartografie inerenti l'assetto e la programmazione territoriale e ha individuato bacini e contesti di riferimento per la tipologia dell'intervento e commisurati alla complessità degli attori istituzionali e di processo d'interesse per la definizione delle sostenibilità e fattibilità ambientali.

I **bacini di riferimento** individuati sono riferiti alla scala nazionale per quanto concerne gli indirizzi del Piano dei Trasporti e la programmazione discendente dalla "legge obiettivo" 443/01. Il bacino di

riferimento nazionale rimanda, di fatto, alle strategie e agli obiettivi superiori e riferiti agli orientamenti comunitari contenuti nell'articolazione dei Fondi Comunitari (PON e VAS di programma).

A tale sistema, riferito all'attuazione, su scala nazionale, di una strategia europea delle comunicazioni e dei trasporti che tiene conto del più ampio sistema delle reti europee, compresa la rete ecologica, si aggancia di fatto il bacino di riferimento regionale.

Gli strumenti attivi sul territorio regionale, d'interesse per il contesto locale, si riferiscono:

- a) alla programmazione e alla pianificazione della rete dei trasporti (Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità) varato nel Febbraio 2003;
- b) alla pianificazione Paesistica (PTP, Linee Guida e redazione dei Piani d'Ambito);
- c) all'assetto idrogeologico (Piano Straordinario e Norme di Salvaguardia del 2001 e redigendi P.A.I.);
- d) al completamento della Rete Ecologica Regionale;
- e) all'assetto territoriale regionale.

La discesa di scala di bacino, al livello provinciale, tiene conto delle competenze della Provincia regionale di Palermo (L.R. 9/86) e delle innovazioni apportate dalla Circolare D.R.U. dell'11 aprile 2002, che amplia le competenze delle Province Regionali in ordine alla redazione dei Piani Urbanistici di area vasta e che coinvolge un vasto partenariato, anche non istituzionale, nella costruzione del processo e nell'approvazione delle linee guida. Ulteriore innovazione e complessità viene introdotta dalla quasi contemporanea redazione del Sistema Informativo Territoriale Regionale (S.I.T.R.) e dei Sistemi Informativi a scala provinciale e locale.

L'analisi puntuale del contesto locale comporta l'analisi e la valutazione di strumenti ordinari e straordinari di pianificazione e programmazione.

E' da premettere che lo stato dell'arte della pianificazione urbanistica locale presenta elementi di criticità riferiti all'iter burocratico dei Piani Regolatori e delle Varianti Generali.

Va aggiunto che l'innesto di strumenti di programmazione concertata e integrata (Patti e PIT) attivi sul territorio dal 1995, hanno variato (anche in deroga) l'assetto del territorio definito nei Programmi di Fabbricazione e nei Piani Regolatori Generali, utilizzando dispositivi normativi combinati, e definiti dalle Disposizioni Programmatiche e Finanziarie della Regione Sicilia dal 2001 al 2003.

Pertanto la documentazione riferita al contesto locale di riferimento tiene conto:

- a) degli strumenti urbanistici vigenti (la maggior parte dei quali in revisione);

b) delle varianti e deroghe di destinazione urbanistica generate dagli strumenti straordinari e reperite presso le Società di gestione dei Patti e gli Uffici Comuni dei PIT);

c) dalle previsioni di Piano in itinere.

Ovviamente, l'analisi dello scenario della programmazione e della pianificazione territoriale, nonché degli aspetti puntuali ed estesi di tutela e vincolo, ha comportato la ricognizione e l'elaborazione dei dati che si riferiscono anche a strumenti e processi discendenti dalla programmazione e pianificazione concertata, complessa e integrata (Patti Territoriali Generalisti, Patti Territoriali tematici, Progetti Integrati Territoriali).

Rientrano infine nel Quadro di Riferimento programmatico la descrizione e l'analisi delle condizioni di funzionalità dell'infrastruttura espresse dall'analisi del traffico, dei livelli di servizio ante e post-operam e dell'incidentalità, nonché gli aspetti sociali ed economici indagati attraverso l'Analisi Costi Benefici, gli scenari trasportistici e i benefici ambientali ottenibili in termini quali-quantitativi.

1. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

L'intervento oggetto del presente studio riguarda l'ammodernamento dell'itinerario Palermo-Agrigento (S.S. 121 - Catanese) nel tratto costituito dal tronco Palermo-Roccapalumba della strada statale 121 (Catanese) e dal tronco Roccapalumba-Lercara della SS 189 il cui sviluppo complessivo è pari 56,1km.

L'intervento è sostanzialmente finalizzato alla riqualificazione della S.S.121 sia in termini di sicurezza, per la riduzione dell'alta incidentalità dell'infrastruttura esistente, sia in termini di potenziamento della capacità della strada a sopportare l'aumento di traffico generato dallo sviluppo dei due capoluoghi collegati (Palermo-Agrigento)

L'alternativa selezionata, denominata "Alternativa A", è suddivisa in tre diversi lotti in relazione alle caratteristiche geometriche ed ai volumi di traffico.

Il lotto 1, suddiviso a sua volta in "1a" e "1b", prevede l'ammodernamento del tracciato fuori sede con doppia carreggiata, sezione stradale categoria B.

La suddivisione è necessaria in quanto il lotto 1a è stato già approvato dalla CSVIA in data 17-01-2006 nell'ambito del progetto di "Ammodernamento a quattro corsie della S.S. 121 e della S.S. 189 – Tratto Palermo – Lercara".

Il lotto 1b, sempre a due carreggiate, rappresenta il tratto di collegamento fra il tracciato ammodernato e l'attuale infrastruttura SS121, in corrispondenza dell'attuale svincolo di Bolognetta Sud.

Successivamente il tracciato viene adeguato in sede per uno sviluppo di circa 24,8 km (lotto 2a) con carreggiata singola, categoria C1, e per altri 8,5 km, a due carreggiate (lotto 2b).

L'intervento di adeguamento in sede si basa principalmente sui seguenti criteri: miglioramento geometrico-funzionale del tracciato, ammodernamento delle intersezioni stradali, adeguamento delle opere d'arte esistenti e realizzazione delle nuove, eliminazione degli accessi diretti sulla strada principale e canalizzazione degli stessi verso viabilità alternativa esistente o di progetto, che garantisca il raggiungimento degli svincoli.

Il progetto di adeguamento si estende fino all'attuale svincolo "Bivio Manganaro".

Un tratto di raccordo fuori sede di circa 1.2 km (lotto 3a), consente di collegare il tronco adeguato in sede a quello ammodernato fuori sede (lotto 3b), dello sviluppo di circa 7.2 km.

2. IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE

2.1 Bacino di riferimento, bacino d'interesse e scenario territoriale. Descrizione dello scenario fisico

Il bacino di riferimento dell'intervento è l'intera regione. Come si evince dal Piano Direttore, l'ammodernamento è intervento correlato e integrato rispetto alla pianificazione strategica regionale:

9.1.1.2. Interventi sulla rete stradale trasversale

Gli interventi che potenziano e adeguano le strade trasversali di connessione dei principali centri tra loro e con l'entroterra ed in grado di mettere in comunicazione i versanti tirrenico e ionico riguardano:

- *l'itinerario nord-sud Santo Stefano di Camastra-Gela;*
- **l'itinerario Palermo-Agrigento;**
- *l'itinerario Ragusa– Lentini – Catania;*
- *il collegamento tra la SS189 e Valledlunga;*
- *la strada a scorrimento veloce (SSV) Licodia-Eubea;*
- *l'itinerario Gela - Caltanissetta;*
- *l'itinerario Agrigento – Caltanissetta;*
- *l'itinerario Licata – Caltanissetta;*
- *l'itinerario Gela - Agrigento – Castelvetrano – Mazara del Vallo Trapani;*
- *l'itinerario Patti –Taormina.*

(...) *Itinerario Palermo-Agrigento*

L'itinerario Palermo-Agrigento, costituito dal tronco Palermo-Roccapalumba della strada statale 121 e dal tronco Roccapalumba-Agrigento della SS 189 Catania-Palermo, rappresenta la connessione dei due capoluoghi, dei relativi entroterra e dei due opposti versanti costieri. Per tale itinerario sono da considerarsi prioritari l'adeguamento della sezione stradale alle caratteristiche del tipo 3° del CNR, l'intervento per il miglioramento delle condizioni di sicurezza di un tratto di 4 km della SS 189 nel comune di Castronovo ed i lavori in corso sulla SS 121."

Il bacino d'interesse dell'intervento si estende all'intera area provinciale e contempla due comprensori socio-economici: l'area metropolitana e l'area interna (ex comunità montana, soppressa dalla L.R. 9/86, istitutiva delle Province regionali siciliane).

2.2 L'area metropolitana di Palermo

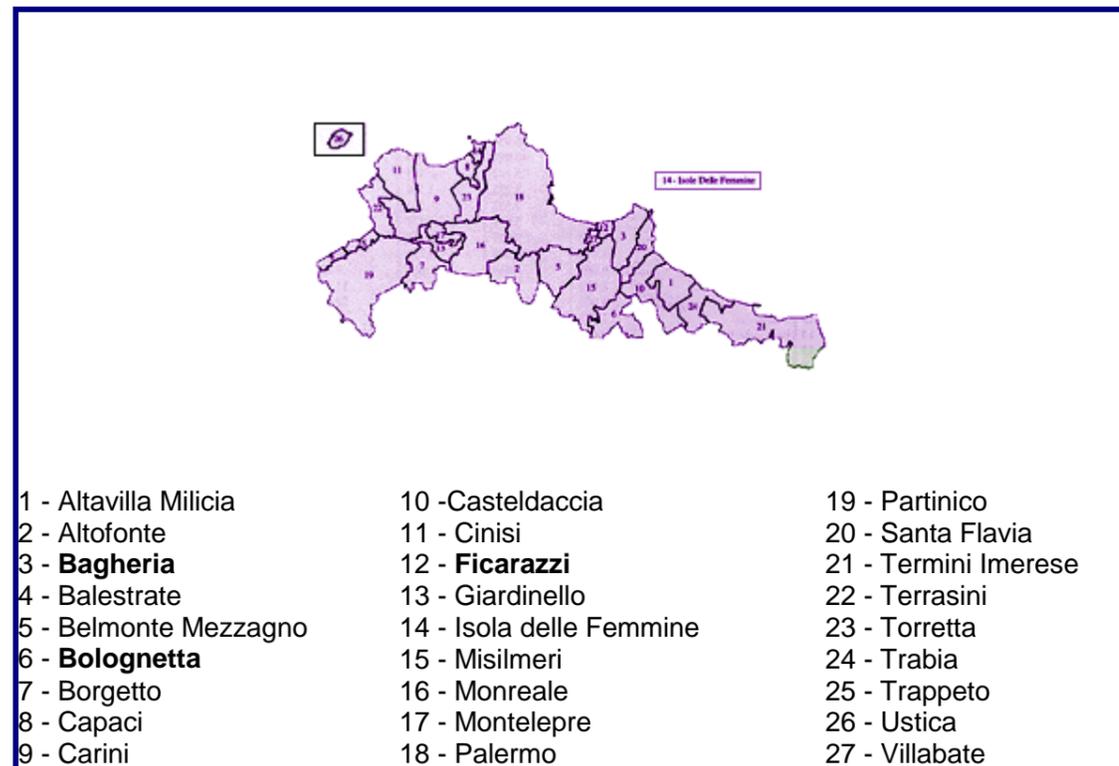


Figura 1. L'Area Metropolitana di Palermo (in grassetto i Comuni interessati dall'intervento)

La perimetrazione dell'area metropolitana di Palermo deriva dalla considerazione che gli scambi nel sistema palermitano interessano un'ampia area che va dal territorio del comune di Termini Imerese

al territorio del comune di Partinico, coinvolgendo anche i comuni più interni delle prime pendici dei monti di Palermo.

Le attività principali sono segnate dall'esistenza di due aree industriali abbastanza consolidate, quasi agli estremi dei territori dell'AM, definite dal nucleo di Carini e dall'area di Termini Imerese

Queste due localizzazioni inducono spostamenti per occasioni di lavoro, erogazione di servizi e localizzazione della residenza di carattere quotidiano, ormai di notevole entità. Il patrimonio abitativo dell'area, oltre a contare sulla realtà delle grandi concentrazioni urbane, ha definito una consistente presenza di abitazioni stagionali, utilizzate appieno per un periodo variabile dai quattro ai cinque mesi dell'anno. Ciò accresce gli spostamenti ed i fenomeni di pendolarismo interno nei periodi dell'anno con temperatura più elevata ed ha avviato abitudini stanziali diffuse che tendono a radicarsi nel costume corrente ed a crescere.

Il forte peso definito dalla realtà della città di Palermo quale polo erogatore dei principali servizi di attività commerciali e di occasioni di lavoro nelle attività terziarie, condiziona fortemente i flussi verso una direzione centripeta che tende a crescere nonostante l'incapacità di Palermo di definire una politica adeguata al centro capoluogo della Sicilia.

Il peso della città di Palermo è rappresentato da una popolazione di 698.556 residenti, mentre, i comuni gravitanti hanno una popolazione di 302.795 residenti. Complessivamente, i comuni gravitanti crescono del 13,53% nel decennio 1981/91 ed il capoluogo decresce di 3.226 unità nello stesso periodo, mentre si registra un modesto calo tra il 1991 e il 2001.

Alcuni comuni dell'area presentano un incremento percentuale che raggiunge il 35,32%, come Isola delle Femmine, o, comunque, supera il 15%, come Terrasini (20,70%), Bagheria (17,49%), Bolognetta (22,91%), determinando una realtà dove essenzialmente il capoluogo, Palermo, perde, seppure in modo limitato, popolazione a vantaggio dei comuni gravitanti. Questa mobilità interna della popolazione va riferita alla crescita dei rapporti tra capoluogo e comuni gravitanti e, inoltre, alla domanda di abitazioni a costo più accessibile, oltre che ad un modello di vita meno complesso e caotico di quello delle grandi concentrazioni urbane. L'ampiezza demografica delle città, pur se il peso di Palermo rimane preponderante, dimostra come si configuri un'articolazione di ben sei cittadine che, quasi con geometrica equidistanza, determinano ciascuna una dimensione di abitanti superiore alle 15mila unità; di queste, quattro superano i ventimila residenti ed una (Bagheria) i quarantamila. La rete delle infrastrutture dei trasporti, pur non essendo ottimale, attraverso alcuni recenti miglioramenti, essenzialmente nel nodo palermitano e in alcune iniziative ferroviarie, ha accresciuto l'offerta di possibilità di movimento e, quindi, aperto anche nuove occasioni di stanzialità.

La rete delle infrastrutture dei trasporti, pur non essendo ottimale, attraverso alcuni recenti miglioramenti, essenzialmente nel nodo palermitano e in alcune iniziative ferroviarie, ha accresciuto l'offerta di possibilità di movimento e, quindi, aperto anche nuove occasioni di stanzialità. Il fascio delle linee di costa appare dominante, mentre i collegamenti con le aree più interne sono in buona parte affidati alla vecchia struttura viaria. Si configura un sistema prevalentemente lineare con qualche penetrazione ed apprendimento che accentua le potenzialità di crescita del sistema costiero a svantaggio di una effettiva salvaguardia delle valenze ancora presenti lungo la fascia marina e di un riequilibrio delle funzioni e dei servizi.

Mentre lo sviluppo complessivo della rete stradale principale è di circa Km. 224, la distanza tra gli estremi dell'area (Termini-Balestrate è di Km. 97, divisi in Km. 48 tra Termini e Palermo, Km. 11 di circonvallazione palermitana e di Km. 38 fra Palermo e Balestrate. Le distanze complessive appaiono, comunque, misurate da tempi di percorrenza minimali che consentono una capacità di relazioni tra servizi, residenza e lavoro adeguati ai livelli di vita contemporanei.

Oltre alle funzioni direzionali e dei principali servizi che Palermo offre, anche se complessivamente carenti rispetto al peso della popolazione esistente e gravitante, l'area metropolitana contiene un sistema delle attività industriali principalmente dislocate lungo la costa, dove trova posto in alternanza anche il sistema delle principali aree turistiche e/o a vocazione turistica. Al polo turistico un poco spinto verso l'interno, costituito dalla realtà di Monreale, si aggiunge quello costiero tra Termini e Campofelice di Roccella che spinge l'asse delle economie verso il comprensorio delle Madonne.

L'agricoltura permane ancora come attività delle aree più interne, configurando un sistema economicamente molto debole, fortemente sollecitato a dipendere dalle attività dislocate nel sistema costiero e, quindi, con una tendenza all'incremento dei fenomeni di pendolarismo quotidiano.

L'inclusione del territorio comunale dell'isola di Ustica nell'area metropolitana di Palermo è apparsa azione opportuna, oltre che per istanza diretta del consiglio comunale (d.c. n°8260 del 17/11/94) e del consiglio della Provincia regionale di Palermo (d.c. n°0138/3/C del 5/11/1994), anche perché la sua collocazione, i caratteri della sua economia, le potenzialità d'uso esprimibili nel suo territorio (prevalentemente attività legate al turismo) e la dipendenza da attrezzature e servizi di carattere intercomunale lo consentono.

Infatti, mentre le sue principali economie erano una volta l'agricoltura e la pesca, con presenze anche di attività artigiane (fabbricazione di ceste e ceramica), oggi l'attività principale è il turismo stagionale, ampiamente connesso con i servizi offerti nell'ambito dell'area metropolitana e, inoltre,

per quanto attiene i servizi di scale territoriale, l'insediamento umano di Ustica è fortemente dipendente dall'area palermitana, essendo l'isola legata essenzialmente al porto di Palermo con corse giornaliere di navi ed aliscafi.

La delimitazione individuata, oltre a costituire un sistema dove l'integrazione degli scambi quotidiani raggiunge livelli interni oltremodo superiori a quelli che lo stesso sistema possiede con l'esterno, permette di individuare, nell'ambito del territorio provinciale, tre grandi ambiti spaziali dalla forte identità per caratteri specifici e valenze di risorse ed opportunità legate all'insediamento umano.

E' possibile, infatti, individuare, insieme al territorio dell'area metropolitana, il territorio madonita, con terminale a mare, il centro di Cefalù, ed il territorio del corleonese, determinando nell'ambito della provincia di Palermo un principio d'integrazione tra i grandi sistemi che la compongono. Essi, per essere valorizzati, vanno compresi ed analizzati, esaltati nelle loro varietà e differenze, perché solo dalle differenze e dalla valorizzazione delle specifiche identità emergere un'adeguata complementarietà delle risorse.

I Comuni interessati dall'intervento sono:

BAGHERIA

Il comune conta 53.247 abitanti e ha una superficie di 2.968 ettari per una densità abitativa di 1.794 abitanti per chilometro quadrato. Sorge in una zona litoranea collinare, posta a 76 metri sopra il livello del mare.

Il municipio è sito in corso Umberto I, tel. 091-904664 fax. 091-902093.

Popoloso centro commerciale in dolce pendio fra verdi distese di agrumi, nespoli e ulivi, di fronte al mare e al monte Catalano.

Il nome Bagheria deriva dalla parola araba Bacar che significa vaccheria. L'origine del centro si ebbe nella seconda metà del XVII secolo con l'edificazione della dimora del principe Giuseppe Branciforte e con la conseguente coltura dei terreni circostanti. Sorsero così altre ville accanto e nei dintorni e con il passare del tempo, l'insediamento aumentò progressivamente fino a determinare lo schema attuale della città

Bagheria è rinomata per i suoi palazzi settecenteschi e per le sue sontuose ville nobiliari come quella di Butera, di Valguarnera, di Ramacca, di Villarosa e soprattutto come Villa Palagonia, più nota come Villa dei mostri a causa delle 62 bizzarre sculture mostruose, volute dal principe Ferdinando Francesco Gravina di Palagonia nel 1715.

BOLOGNETTA

Le origini della città risalgono ad un seicentesco "fondaco" - un luogo di sosta lungo una regia trazzera -. Nella stessa località si trova la Chiesa Madre cittadina, monumento principale della città.

FICARAZZI

La città abbraccia circa 8.000 anime ed e' posta a 23 metri sul livello del mare.

Essa si presenta come un nucleo abitativo composto da case dal caratteristico color mattone o bianco arroccate a ridosso della Torre e circondato da limoneti ed aranceti.

Dopo un primo insediamento di coloni cretesi ed uno successivo di coloni punici, la storia cittadina si mescola con quella della vicina Misilmeri in quanto Ficarazzi rientrava nella sua baronia. Successivamente, il feudo fu diviso tra la famiglia Ajutamicristo ed il viceré Pietro Speciale. A quest'ultimo si deve l'introduzione della coltivazione della canna da zucchero e la costruzione della Torre già citata. Tale edificio fu la residenza del Viceré. La sua edificazione fu effettuata nel 1458; l'originaria struttura fu modificata nel 1700 dalla famiglia Giardina.

Ficarazzi vide successivi "padroni", a partire dai Padri Teatini ed il Marchese Luigi Giardina de Guevara dal 1733, anno in cui sorse realmente la città.

La visita culturale della città deve obbligatoriamente iniziare dalla già citata Torre-Villa. Come si e' detto, grazie alla famiglia Giardina la sua struttura originaria fu modificata con l'aggiunta di un'ala, di un doppio scalone d'ingresso, con l'ampliamento dei saloni e l'introduzione di balconcini nella cortina muraria del prospetto. Dopo vari passaggi di proprietà, attualmente l'edificio e' di proprietà delle suore Teatine che vi abitano e vi hanno introdotto una scuola materna.

Sempre d'origine quattrocentesca e' l'acquedotto finanziato da Pietro Campo per servire la piantagione di canna da zucchero. In questo caso, fortunatamente, l'originaria struttura si può ammirare nella sua quasi totalità, con le sue campate che sormontano il fiume Eleuterio.

Da ricordare, infine, la settecentesca Chiesa Madre intitolata a S. Atanasio, dal prospetto lineare e dalla semplice struttura interna che prevede una sola navata ed alcune opere d'arte come un cinquecentesco Crocifisso ligneo.

In riferimento al contesto analizzato e in ordine alle iniziative di sviluppo socio-economico, spicca sicuramente il Patto Territoriale di Bagheria, il Patto Territoriale per l'Occupazione dell'Alto Belice Corleonese e della Valle del Torto e dei Feudi e il PIT Alto Belice Corleonese.

Comuni	Popolazione	Superficie	Sottoscrittori	Occupazione e protocolli
Altavilla, Bagheria, Baucina, Casteldaccia, Ficarazzi, Misilmeri, S.Flavia, Ventimiglia, Villabate	115.000	Kmq. 229	Provincia di Palermo - Comuni - API - CISL - CISNAL - CIA -CNA - CASA - CONF COMMERCIO - CONF ARTIGIANATO - Lega Cooperative - Legambiente Sicilia.	numero nuovi addetti previsti 1.256 Data sottoscrizione primo documento : 3 dicembre 1996 Data sottoscrizione protocollo d'intesa : 13 maggio 1998
Obiettivi				
Recupero e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali e potenziamento dei servizi turistici anche attraverso la riqualificazione costiera disinquinando il mare, recuperando le torri rivierasche, realizzando il porticciolo di Aspra, riqualificando i parchi,recuperando i centri storici - Riorganizzazione del comparto agro-alimentare valorizzando le colture biologiche, abbattendo i costi di irrigazione , valorizzando i prodotti locali, riorganizzando la produzione ittica di Aspra- Riorganizzazione della P.M.I. manifatturiera attraverso il potenziamento dell'artigianato locale e realizzando economie di agglomerazione attraverso la realizzazione di apposite aree				
Prop.Progetto : Turismo - Commercio - Ambiente - Agrumicoltura - Viticoltura- Pesca - Lavorazione prodotti ittici - Lavorazione prodotti agricoli - Artigianato produttivo- Artigianato artistico - Imprese di servizi - Trasformazione agrumi - Produzioni locali				

Tabella 1. Scheda sintetica del Patto Territoriale di Bagheria

Il Patto ha avviato un primo processo di sviluppo integrato del territorio, enfatizzando le vocazioni produttive tradizionali del rapporto fascia costiera-area interna ed esaltando un mix di servizi per la promozione e valorizzazione turistica del comprensorio. Infatti nell'area del Patto ricadono anche comuni che appartengono al secondo contesto, quello delle aree interne (cfr § succ.): Baucina, Misilmeri e Villabate.

Comuni	Popolazione	Superficie	Sottoscrittori	Occupazione e protocolli
Altofonte, Belmonte Mezzagno, Bisacquino, Bolognetta, Campofiorito, Camporeale, Cefala Diana, Chiusa Sclafani, Corleone, Giuliana, Godrano, Marineo, Monreale, Piana degli Albanesi, Prizzi, Roccamena, S.Cipirrello, S. Giuseppe Jato, S. Cristina Gela, Villafrati	122.106	Kmq. 1.475	Provincia di Palermo - Comuni - E.A.S. - CGIL - CISL -UIL - UGL - CNA - ILMA - Confcommercio - Confesercenti - LegaCooperative - Unione Cooperative - Assindustria - API - CIA - Assolivo - Coldiretti - Un.Prov. Agricoltori - Consorzio Leader Valle del Sosio - Arcidonna	numero addetti 1.256 nuovi previsti Data sottoscrizione primo documento : 3 dicembre 1996 Data sottoscrizione protocollo d'intesa : 13 maggio 1998

Obiettivi

L'articolazione in misure del Piano di Azione rappresenta il risultato dell'incontro fra le idee forza che hanno guidato il Patto e la progettualità spontanea espressa dal territorio. I due livelli di orientamento alla progettazione (idee forza del Partenariato "dall'alto" e progettualità del territorio dal "basso") sono stati infatti calati nelle realtà concrete e specifiche dei vari settori.

Il risultato finale del processo seguito è rappresentato nella definizione di 5 obiettivi di sviluppo:

- 1) La filiera agroalimentare è uno degli obiettivi portanti della strategia del Piano di Azione in quanto rappresenta il settore attualmente prevalente nell'economia locale e in quanto assume una funzione multivalente: oltre al rafforzamento dell'economia locale, le sottomisure dedicate all'agricoltura rispondono infatti anche all'esigenza di tutela ambientale, riqualificazione paesaggistica e valorizzazione- anche a fini turistici- delle risorse locali.
- 2) La valorizzazione a fini turistici delle risorse naturali e culturali intende trasformare in opportunità occupazionale ed economica il principale punto di forza del territorio, rappresentato dal notevole patrimonio ambientalistico, architettonico, archeologico, culturale. Se opportunamente valorizzato, tale patrimonio, è caratterizzato da un ulteriore punto di forza individuabile nella vicinanza ad un bacino ampio di mercato turistico- escursionistico rappresentato dalla popolazione di Palermo.
- 3) Lo sviluppo del sistema artigianale e delle PMI risponde all'esigenza di rafforzare le attività imprenditoriali endogene all'area per valorizzare le vocazioni produttive locali. L'esperienza del mezzogiorno ha infatti insegnato che difficilmente si riesce ad innestare un processo di sviluppo autoalimentante se non si creano le basi per una crescita endogena.
- 4) Il settore del no profit è stato inserito fra le linee prioritarie di intervento in quanto si presta in maniera particolarmente efficace allo sviluppo di quell'offerta di servizi collettivi e al territorio, capaci di favorire lo sviluppo del tessuto sociale e ad alta intensità di manodopera che fino al momento non ha trovato la sua modalità di affermazione nell'ambito dei modelli imprenditoriali tradizionali.

Tabella 2. Scheda sintetica del Patto Territoriale per l'Occupazione dell'Alto Belice Corleonese

La concezione del territorio come risorsa per lo sviluppo secondo un'impostazione strategica finalizzata alla creazione di reti ha indotto il Partenariato all'individuazione delle " Idee Forza " intorno alle quali sono state analizzate le risorse locali e le iniziative progettuali spontaneamente espresse dal territorio:

- Valorizzazione a fini turistici del patrimonio naturalistico- culturale ed archeologico al fine di trasformare la notevole dotazione del territorio in opportunità economica ed occupazionale.
- Potenziamento e sviluppo delle attività economiche e delle forze imprenditoriali endogene all'area del Patto (filiera agroalimentare, artigianato, mestieri d'arte, PMI ecc.),valorizzando le vocazioni locali tramite azioni tese a incentivare e stimolare l'associazionismo e le politiche di qualità.
- Sviluppo del tessuto sociale nella sua più ampia eccezione, promuovendo l'offerta e la domanda di servizi collettivi alla persona ed al territorio per migliorare la qualità della vita e riqualificazione dell'ambiente per aumentare l'intensità occupazionale dello sviluppo socio-economico.

Lo sviluppo naturale e il rafforzamento della progettualità espressa dal Patto sono confluite nel PIT omonimo e nel PRUSST (Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio). Poiché la maggior parte degli interventi pubblici o di interesse pubblico sono traslati dal PRUSST al PIT, l'idea forza trainante è espressa dalle finalità e dagli obiettivi del PIT.

L'idea forza del PIT riguarda la realizzazione di un sistema di offerta integrata – prodotti e sistema ospitale – per la fruizione compatibile del territorio, in un'ottica di integrazione amministrativa e di concertazione, favorendo le possibilità di crescita e di formazione di imprese di produzione legate alle tipicità locali e di servizi turistici. Il Progetto Integrato Territoriale promuove la realizzazione di azioni ed interventi, secondo una logica di integrazione, per infrastrutture, funzioni e servizi destinati a segmenti specifici della domanda di fruizione del territorio. Il Progetto interviene nel territorio per valorizzare e mettere a sistema risorse e beni disponibili, costituiti dal ricco patrimonio di aree di pregio naturalistico, dai siti archeologici e dalle emergenze monumentali, dall'articolato sistema delle produzioni locali. Il PIT, pertanto, opera per valorizzare le risorse fisiche e umane del territorio.

- *Migliorare la qualità ambientale attraverso il completamento dei servizi a rete, l'adeguamento dei livelli di sicurezza fisica degli insediamenti residenziali, produttivi e infrastrutturali, il recupero di qualità dei sistemi naturali*
- *Valorizzare il patrimonio naturale, recuperare i beni monumentali, migliorare la qualità dell'offerta di beni e servizi ambientali e culturali, entro un'ottica di tutela e salvaguardia, aumentando il livello di fruizione, di integrazione con le comunità locali, di promozione delle attività connesse, anche realizzando un sistema di offerta turistica con servizi e attrezzature per lo sport e il tempo libero*
- *Promuovere le pari opportunità per l'accesso al mercato del lavoro, favorire la formazione continua, aiutare la qualificazione e il rafforzamento del capitale umano al*

fine di realizzare nel contesto locale una forza lavoro qualificata, competente e adattabile, disponibile all'innovazione

- *Favorire la crescita di nuove realtà produttive, migliorare la struttura di filiera dei sistemi agricoli e agro-industriali, sostenere le attività orientate alla valorizzazione innovativa di risorse e prodotti tradizionali entro un quadro di promozione della competitività locale e di aumento di produzioni e consumi turistici*
- *Promuovere il territorio attraverso azioni relative alla diffusione della società dell'informazione, al sostegno delle imprese locali rispetto a nuovi contesti e mercati, a migliorare la fiducia sociale, a sviluppare la cultura della legalità*

2.3 L'area interna

L'intervento interessa una porzione dell'area interna del comprensorio provinciale che interessa i territori comunali di:

- Misilmeri,
- Ciminna,
- Cefalà Diana,
- Villafrati,
- Mezzojuso,
- Campofelice di Fitalia,
- Roccapalumba,
- Vicari,
- Lercara Friddi.

Il contesto è dominato da forti elementi di discontinuità paesaggistica e da un significativo divario socio-economico con le altre aree interne della Sicilia, pur essendo presenti fattori ed elementi di propulsione allo sviluppo quali il turismo sostenibile, la gastronomia e i circuiti monumentali e naturalistici. La demarcazione territoriale maturatasi nell'ultimo decennio ad opera della formazione spontanea di comprensori di sviluppo ha definito la dominanza di due unità amministrative - Vicari e Piana degli Albanesi – che stanno però nuovamente confluendo in un unico comprensorio.

Il contesto risente di assenza di strategia programmatica e pianificatoria di scala vasta, nonostante i Patti, i PIT e il PRUSST e il territorio mostra punte di significativa bellezza e qualità ambientale miste al degrado discendente dall'occasionalità e dalla precarietà delle destinazioni d'uso.

Il territorio attraversato dall'attuale SS 121 e interessato dall'Alternativa A mostra i segni di un'alterazione paesaggistica irreversibile anche nelle sue emergenze naturali (soprattutto il reticolo idrografico) e un caos urbanistico e pianificatorio.

Il sistema delle unità amministrative (comuni interni interessati dall'infrastruttura) è descritto nel seguito.

MISILMERI

Misilmeri è posta sulla ex statale n.121, dista da Palermo 15 Km ed è a 129 metri sul livello del mare. Fu eretta a Comune nel 1812 a seguito della abolizione dei diritti feudali e prima si reggeva quale Ducato sotto i signori Bonanno, Principi di Cattolica. E' posta sui pendii di alcune collinette, tra cui spiccano la "Rocca di Ciavole" e quella detta "Villalonga, sulla cui ultima esistono i ruderi del castello arabo-normanno, detto dell'Emiro. Poco lungi dal caseggiato comincia la pianura della ubertosa riviera dell'Eleuterio, fiume navigabile fin sotto Marineo certamente fino al 1540, di cui è cenno in tempi lontanissimi, avendolo riportato nelle sue carte anche il celebre ed insigne geografo Tolomeo. La vallata dell'Eleuterio era molto nota nell'antichità perché racchiudeva in sé la celebre fortezza dei Sa'd, in seguito comunemente detta "castello di Bassano", con la sua fonte araba (Aymzel el Mugnunak), la Porcara con le sue vestigia elime o la celebre Cannita, dove, a cavallo tra il '600 ed il '700 vennero rinvenuti i due sarcofagi greco-punici, che ancora si ammirano al Museo archeologico di Palermo.

E' un paese prettamente agricolo, ricco d'acque, è abbastanza fertile e produttivo, dalla coltura varia ed intensiva e dalla lussureggiante vegetazione. Sede di importanti uffici, il suo territorio raggruppava alcuni paesi vicini, quale paese capo-circondario e di distretto. Uno dei primi orti botanici d'Europa fu in Misilmeri, ideato da Duca Giuseppe Bosco, e realizzato dall'insigne botanico Padre Francesco Cupani nel 1962 a ridosso di un celebre giardino zoologico, detto Serraglio, con accesso nell'odierno Chiasso Verde. La piazza principale del paese ebbe nel suo seno la sede del Governo Provvisorio di Sicilia, instaurato nel maggio 1860 da Garibaldi. In questa piazza, sulla fine del '700 sorse e visse per un quarantennio uno dei primi Convitti riservati alla nobiltà siciliana: il Real Convitto Ferdinando, retto dai Gesuiti. Forse il celebre Galeno, insigne medico di Pergamo, è sepolto nel territorio di Misilmeri.

Tra le opere d'arte che si possono ammirare in Misilmeri fanno spicco: la Fontana Monumentale sita in piazza Comitato, opera di Benedetto Civiletti e della sua scuola; la Crocifissione, bassorilievo in alabastro posto nella Chiesa delle Anime Sante, opera comunemente attribuita al Gagini ed alla sua Scuola; l'Immacolata, dipinto su tela, posta sull'altare maggiore della Matrice, opera di Vito D'Anna; la Fontana Nuova, opera settecentesca posta ad ornamento della piazza Cosmo Guastella; il Campo di Gibilrossa, calco in gesso esposto nella ex sala consiliare del Comune, oggi stanza del Sindaco, opera di G.B. Portanova; gli stucchi della Matrice, eseguiti tutti da Ferrajolo e dalla scuola di Giacomo Serpotta. Pare che l'odierna Misilmeri fosse sorta nel sito dove una volta fu l'antica Cidonia, cittadella che profughi cretesi ebbero a costruire nel IV secolo d.C. dopo essere stati estromessi dalle loro città di provenienza: Eleutera e Cidonia, nell'Isola di Creta. L'origine del paese, quale primo agglomerato, si deve però agli arabi, di cui oltre ai ruderi del castello ed alle

notizie storiche pervenute, si tramandano ancora tanti nomi, ivi compreso quello della stessa denominazione di Misilmeri, antica Mùsuluméni. E' stata controversa da sempre la derivazione del nome in quanto alcuni lo fanno derivare da "Menzil el Amir" cioè villaggio dell'Emiro ed altri da "Masel Amer" cioè fiorente luogo bagnato dall'acqua. Deve molto della sua importanza storica al fatto che nel suo territorio ebbe luogo la celebre battaglia tra Ruggero Normanno e gli arabi, allorquando, questi ultimi furono sconfitti nel 1068 ed è legato al Risorgimento italiano per essere stata sempre all'avanguardia nei moti rivoluzionari del 1848 e del 1860, dando anche il contributo di sangue con Francesco Ventimiglia, una delle 13 vittime dell'Aprile 1860, in Palermo, e del celebre campo di Gibilrossa che, auspice il Gen.le La Masa, spianò a Garibaldi la via di Palermo. Fu sede baronale e ducale con concessioni e privilegi sin dal 1200 ed i suoi signori appartennero alle più nobili famiglie siciliane, come i Caltagirone, gli Ajutamicristo, i Chiaramonte ed i Moncada, i Bosco ed i Bonanno. Qualcuno ritiene che tra i primi possessori del castello vi fosse addirittura Giorgio Antioscheno, Ammiraglio e Gran Visir di Ruggero. Il castello, sovrastante il paese fu costruito ab origine dai Normanni, che trasformarono il torrione arabo esistente, in fortezza. Nel 1520, Edris infatti, ce lo descrive quale fortilizio ragguardevole ma fu in seguito abbellito dai Chiaramonte e restaurato da Guglielmo Ajutamicristo a mezzo del celebre maestro notinese Matteo Carnalivari.

Poche e scarse notizie abbiamo sul numero della popolazione nei tempi antichi. Il censimento dell'imperatore Carlo V, nel 1548, ci porta che Misilmeri aveva 40 fochi, ossia 40 casati, il primo numero di persone, però, ce lo offre Vito Amico, riferendolo al censimento del 1595 con 463 abitanti. A metà del 1600 Misilmeri contava 1077 abitanti con 240 case e nel 1713 aveva già 2096 abitanti con 531 case, per pervenire ai 7.460 abitanti con il 1861 ed ai ventiquattromila attuali.

CIMINNA

Ciminna si trova in provincia di Palermo e a circa 530 metri sul livello del mare. La città si erge nei pressi di una conca a sud del Pizzo S. Anania. Essa conta più di 4.500 abitanti.

Storicamente si può affermare, grazie a dei reperti ritrovati nella zona, che il sito fu abitato in epoca punica e romana. In epoca normanna il borgo in questione conobbe una certa espansione urbana nei pressi del castello del quale oggi si trovano solo poche tracce. Durante il Medioevo la città conobbe la celebrità della cronaca visto che ospitò Matteo Scaflani, capo della fazione catalana e nemico di Manfredi Chiaramonte.

Nella prima metà del 1600 la città fu elevata al grado di ducato feudale posseduto da varie famiglie nobili come i Ventimiglia ed i Griffo dei Principi di Partanna.

Ciminna ha un discreto fascino naturalistico rappresentato dalla presenza, nelle campagne locali e precisamente nelle Serre di Ciminna, di curiosi gessi macrocristallini che si estendono da Pizzo Avvoltoio a Pizzo Serre e le cui creste sono abitate da uccelli rapaci.

La città conta una lunga tradizione agricola, oggi conservata non solo nei ricordi degli anziani, ma anche in un Museo Civico che conserva non solo la testimonianza delle antiche usanze, ma anche numerosi attrezzi agricoli e pastorali.

La Chiesa Madre cittadina e' intitolata a Santa Maria Maddalena. Essa fu edificata nel Medioevo, ma nel 1500 conobbe una radicale riedificazione e ricostruzione. Anche successivamente la Chiesa fu in parte rimodellata e gli esempi dell'originaria costruzione sono il rosone gotico presente nella facciata ed il cinquecentesco campanile.

Il suo interno barocco e' suddiviso in tre navate ed arricchito dalla presenza di varie opere d'arte, a partire dalle seicentesche statue in stucco realizzate dai Li Volsi, il coro ligneo intagliato, la seicentesca statua raffigurante la Vergine e la settecentesca statua lignea raffigurante S. Andrea.

La Chiesa dedicata a San Francesco va ricordata perché conserva parte di un polittico marmoreo di scuola gaginesca, una statua raffigurante la Madonna col Bambino ed un cinquecentesco Crocifisso realizzato sfruttando la cartapesta.

La seicentesca Chiesa dedicata a San Giovanni Battista per estensione e' seconda solo a quella Madre. Essa si fa notare, inoltre, per le opere d'arte che raccoglie, a partire dal trittico cinquecentesco con la Madonna dell'Udienza.

Tra le Chiese minori cittadine citiamo quella dedicata a Santa Lucia e quella intitolata a S. Domenico da ricordare perché custodisce due opere di Antonello Gagini, la cinquecentesca statua dedicata alla Madonna ed un ciborio.

CEFALÀ DIANA

Il paesino, di recente fondazione (fu abitato a partire dal 1755, quando il Duca Diana ricevette lo jus populandi), merita una visita soprattutto per i suoi bagni arabi, esempio unico di edificio termale risalente al X sec. in Sicilia. In paese, invece, vale la pena effettuare una breve sosta al castello, del XIII sec., di cui resta solo una robusta torre quadrangolare e ruderi delle mura di cinta. Costituiva in origine un baluardo difensivo sull'asse di collegamento rappresentato dalla strada Palermo-Agrigento, per divenire nei secoli successivi deposito di granaglie e infine nel XVIII sec. residenza nobiliare. Molto interessanti inoltre, nella piazza del paese, le espressive sculture in bronzo di Biagio Governali, artista corleonese contemporaneo: le formelle della Porta dei Miracoli

(Chiesa di S. Francesco di Paola), il Monumento ai Caduti e il Monumento agli Emigranti, di intensa drammaticità.

I bagni - Si trovano a poco più di 1 km a nord del paese, presso il torrente Cefalù, all'interno di un suggestivo baglio restaurato, di cui non è possibile stabilire la datazione, ma che è sicuramente anteriore al 1570. Probabilmente questi edifici esterni ai bagni servivano ad ospitare gli ammalati che ricorrevano a queste terme di acque sulfuree per la cura dei reumatismi. L'edificio a pianta rettangolare, in mattoni, è costituito da una grande sala coperta da una bella volta a botte, nel cui pavimento si trovano tre vasche, dove un tempo ce n'era una sola molto ampia. Questa parte anteriore è separata dal fondo della sala, sopraelevato, da un elegante tribelon, triplice arcata ad arco rialzato del tipo arabo, da sottili colonnine in marmo, con capitelli in terracotta e pulvino. Dietro il tribelon si trova un'altra vasca più piccola, dove si raccoglievano le acque termali che sgorgavano naturalmente dal terreno e venivano poi convogliate alla vasca grande. La volta è punteggiata di fori per l'aerazione, mentre tutt'attorno alle pareti si trovano delle nicchie che servivano probabilmente a custodire gli indumenti dei bagnanti.

VILLAFRATI

Villafрати si sviluppa a 450 metri sul livello del mare ed ospita 3.400 abitanti. Il centro si sviluppò a partire dalla prima metà del XVIII secolo nel feudo dei Filangeri dei Conti di San Marco.

CAMPOFELICE DI FITALIA

Campofelice di Fitalia rientra nel comprensorio provinciale palermitano. Il piccolissimo borgo che comprende circa 700 abitanti va ricordato essenzialmente come borgo agricolo originariamente sorto come frazione di Mezzojuso e divenuto comune in epoca recente, cioè dal 1952.

MEZZOJUSO

Mezzojuso rientra nella provincia di Palermo. Il centro si sviluppa a 534 metri sul livello del mare alle pendici del colle La Brigna. Esso raccoglie quasi 3.100 abitanti.

La città divenne un centro albanese intorno al '400 e subì il dominio della famiglia Corvino dei Duchi di Villavaga.

Mezzojuso prevede la presenza di due Chiese Madri: la Chiesa d'origine normanna adibita al rito latino ed intitolata all'Annunziata e la cinquecentesca Chiesa intitolata a S. Nicolò adibita al rito greco.

Tra gli altri monumenti della città occorre ricordare la cinquecentesca Chiesa intitolata a Santa Maria delle Grazie con annesso convento. Essa è adibita al rito greco ed al suo interno si possono ammirare, tra l'altro, dei medaglioni raffiguranti i dottori della Chiesa greca ed il sarcofago di A. Reres, fondatore del seicentesco convento.

ROCCAPALUMBA

Roccapalumba si sviluppa a 538 metri sul livello del mare e rientra nella provincia di Palermo. La città raccoglie 3.300 abitanti.

Il borgo cominciò a svilupparsi presso il feudo della Palumba a partire dal 1639. Signori della città furono gli Ansalone e successivamente i Principi di Larderia.

Dal punto di vista culturale ed artistico la città si ricorda soprattutto per la seicentesca Chiesa Madre e per il Santuario della Madonna della Luce che preserva ancora ruderi dell'originaria Chiesetta seicentesca. Quest'ultimo edificio sacro si ricorda soprattutto per una miracolosa immagine della Vergine.

VICARI

Vicari si sviluppa a 700 metri sul livello del mare presso una sella del Monte Sant'Angelo ed in una posizione dominante sulla vallata del San Leonardo.

La città ospita quasi 3.400 abitanti.

Dal punto di vista storico, Vicari si ricorda perché in passato ospitò numerosi lombardi arrivati al seguito dei normanni e perché fu un feudo dei Chiaramonte e successivamente della famiglia Bonanno dei Principi di Cattolica.

Dal punto di vista artistico Vicari offre la possibilità d'ammirare innanzitutto il Castello edificato dal Conte Ruggero e successivamente modificato da Manfredi Chiaramonte nel XIV secolo. Dell'edificio attualmente resta ben poco come i resti dei bastioni e dei muri della Cappella di S. Maria di Boycos. Da ricordare, inoltre, la Chiesa Madre intitolata a San Giorgio, edificio sacro d'origine normanna. Al suo interno si possono ammirare alcune interessanti opere d'arte, a partire dalla tela raffigurante Santa Rosalia realizzata da Pietro Novelli, dalla cinquecentesca statua marmorea rappresentante la Madonna col Bambino e l'ancona marmorea rappresentante la Crocifissione, la Risurrezione e Santi realizzata da Antonello Gagini.

LERCARA

Lercara Friddi si sviluppa a 660 metri sul livello del mare presso le pendici del Pizzo Lanzone e nella zona collinare che separa i bacini del Fiume Torto e del Fiume Platani.

La fondazione del paese fu attuata nel 1605 dal nobile spagnolo Baldassarre Gomez de Amescua presso il feudo Friddi. Successivi signori della città furono Benedetto de Mayada, i Villalba, i Ventimiglia, gli Scamacca ed i Gravina. Agli inizi del XIX secolo la città conobbe una grossa espansione economica grazie alla fiorente estrazione dello zolfo ed alla presenza nella zona di svariate miniere, fase che purtroppo termina alla fine della seconda guerra mondiale a causa della forte concorrenza degli altri centri siciliani più competitivi e della scarsa struttura viaria della zona.

Dal punto di vista artistico Lercara si fa notare soprattutto per la settecentesca Chiesa Madre, per la Chiesa intitolata a San Giuseppe con l'adiacente Collegio di Maria, per la settecentesca Chiesa di San Matteo o del Purgatorio e per svariati palazzi signorili edificati tra il XVIII ed il XIX secolo.

Per ciò che concerne il complesso delle azioni e dei processi di sviluppo in atto nel contesto analizzato, si fa riferimento al PIT della Valle del Torto e dei Feudi.

L'idea forza del PIT consiste nel definire una forte immagine territoriale unitaria, così da facilitare il processo di identificazione dei prodotti e dei servizi offerti nell'area. L'intento è quello di costituire un DISTRETTO RURALE di qualità coeso al suo interno e riconoscibile all'esterno, facendo di tale distretto lo strumento per perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile sul territorio della Valle del Torto e dei Feudi:

- ridurre la compromissione ambientale
- assicurare la fruibilità delle risorse naturali e culturali del comprensorio;
- creare le condizioni economiche per lo sviluppo imprenditoriale in un contesto di distretto rurale, puntando su prodotti di qualità ed assicurando la sostenibilità ambientale dello sviluppo produttivo; a tale fine, è individuato come strumento principale la politica di marchio dei prodotti e di certificazione di qualità ed ecocompatibilità delle imprese;
- aumentare la competitività sui mercati del sistema economico locale;
- migliorare il livello di formazione delle risorse umane; valorizzare le risorse femminili; ridurre la marginalità sociale;
- migliorare le condizioni di contesto (sicurezza) per lo sviluppo territoriale; favorire i processi di recupero della fiducia sociale

Seppure il contesto analizzato mostri i segni di degrado e divario, talune attività presenti nel contesto analizzato rappresentano la punta di eccellenza del sistema socio-economico dell'intera provincia palermitana, pur non configurando in maniera completa la condizione di distretto. Spiccano le attività industriali e manifatturiere, mentre il comparto dell'agricoltura e della zootecnia ha solo di recente avviato processi di razionalizzazione nella produzione, nella distribuzione e nella commercializzazione. Tutti i settori citati richiedono una rete di infrastrutture e di comunicazione nuova, sicura ed efficiente.

2.4 Obiettivi e motivazioni del progetto

A seguito della costruzione dell'autostrada A19 PA-CT, sia la SS 121 sia la SS 189, risultano sostanzialmente prive di flusso veicolare da e per Catania, assicurando, invece, funzioni di raccolta e di smaltimento dei traffici provenienti dai comprensori interni della Sicilia centro-occidentale verso l'area metropolitana di Palermo e di Agrigento.

Il tratto di strada in oggetto si colloca nella porzione occidentale della Sicilia collegando, con direttrice Nord-Sud i due capoluoghi Palermo ed Agrigento ed è a servizio di infrastrutture quali l'aeroporto di Punta Raisi ed i porti di Palermo, Porto Empedocle e Licata, oltre che a servire come infrastruttura di trasporto prioritaria per il collegamento degli Agglomerati Industriali di P. Empedocle, Aragona, Favara e Casteltermini-Valle del Platani con gli Agglomerati Industriali di Lercara Freddi e Termini Imerese.

L'infrastruttura ha inoltre un effetto di dreno per i flussi di traffico da e per i territori interni della Sicilia centro-occidentale essendo l'unica arteria in grado di garantire oggi l'accessibilità (nel duplice significato di più o meno facile raggiungibilità di una certa localizzazione, e di interesse attrattivo che tale localizzazione suscita) a importanti centri urbani quali Marineo, Corleone, Baucina, Cimina Roccapalumba, Alia, oltre a quelli direttamente serviti dalla strada interessando pertanto una ampia porzione di territorio importante nell'economia isolana.

I ruoli e gli obiettivi assegnati a tale progetto sono sostanzialmente quattro:

1. infrastrutturare in maniera più adeguata un'area economicamente importante e che può aspirare ad uno **sviluppo economico** forte;
2. realizzazione di un vero e proprio asse di collegamento trasversale **Nord-Sud**;
3. riduzione del tasso di **incidentalità** nel tratto di statale esistente ormai ridotto in molti tratti a strada intercomunale ad eccessivo traffico di mezzi pesanti o a lunga percorrenza;
4. Riduzione dell'**inquinamento** acustico e atmosferico nei tratti a forte congestione prossimi ai principali centri abitati (Villabate, Misilmeri, Bolognetta, Villafrati e Lercara Friddi).

Il raggiungimento di tali obiettivi, nel lungo periodo, genererà effetti positivi nelle seguenti tre grandi aree:

- sistema dei trasporti nell'isola;
- attività economica
- ambiente

In relazione al primo obiettivo risulta chiaro che lo sviluppo economico di una zona non può prescindere da un sistema di trasporti adeguato alle sfide di un mercato sempre più globalizzato e

che permetta di collegare le attività agricole, commerciali ed imprenditoriali in maniera rapida ed economicamente conveniente con i mercati isolani, nazionali ed internazionali.

Questi concetti validi in generale e diffusamente trattati in tutte le pianificazioni dei trasporti, sono quanto mai attuali, urgenti ed indifferibili per un territorio che già si impone nel mercato in alcuni settori trainanti per l'economia della Sicilia come il turismo, il vino ed il pesce.

Per quanto riguarda il secondo obiettivo è evidente che la porzione della SS 121 e della SS 189 in progetto fa da naturale collegamento tra l'asse autostradale Nord (Trapani-Palermo-Messina-Catania) ed il corridoio sud (Castelvetrano-Agrigento-Gela).

Il collegamento diretto tra i centri produttivi della provincia di Agrigento con quelli della provincia di Palermo potrà consentire l'integrazione dei servizi e delle attività industriali, nell'ottica di una crescita globale del sistema produttivo per la possibile nascita anche di nuovi fattori incentivanti delle attività indotte e per la conseguente promozione dell'imprenditoria locale.

L'asse viario in progetto genererà inoltre effetti socio-economici di portata più generale nei confronti delle aree interne che insistono sulla direttrice Nord-Sud in conseguenza dell'accresciuta accessibilità del territorio e della riqualifica funzionale che l'ammodernato collegamento potrà esercitare, attraverso un'azione di riequilibrio, nei confronti della porzione di rete che ne subisce le influenze da cui potrà derivare un ampliamento delle possibilità di valorizzazione e commercializzazione dei prodotti in generale anche per l'accrescimento dei punti di contatto tra le economie interne e quelle esterne nonché più ampie possibilità di integrazione e scambio, di sviluppo tecnologico e di aggregazione sociale e civile oltre che produttiva.

Sulla base di queste e anche di più ampie considerazioni la programmazione regionale in materia di infrastrutture stradali ha da tempo individuato come obiettivo prioritario la realizzazione dell'itinerario Palermo-Agrigento, associandolo alla realizzazione della chiusura dell'anello costiero e al completamento degli altri assi trasversali (itinerario nord-sud Santo Stefano di Calabro-Gela, itinerario Ragusa-Lentini-Catania, collegamento tra la SS 189 e Valledlunga, strada a scorrimento veloce Licodia-Eubea, itinerario Gela-Caltanissetta, itinerario Licata-Caltanissetta, itinerario Gela-Agrigento-Castelvetrano-Mazara del Vallo-Trapani, itinerario Patti-Taormina). In questo contesto risulta chiaro il ruolo assegnato al tratto di strada in progetto.

Il tratto terminale dell'itinerario Palermo-Agrigento (da Lercara ad Agrigento) sarà oggetto di un futuro studio di fattibilità finalizzato alla valutazione della redditività dell'investimento nelle due ipotesi possibili di ammodernamento alla categoria B (doppia carreggiata) o alla categoria C1 (singola carreggiata).

In relazione al terzo obiettivo la realizzazione di questo progetto con una sezione stradale a quattro/due corsie e la previsione di svincoli tutti a livelli sfalsati risulta ormai indispensabile e urgente in quanto come detto in premessa l'attuale statale Palermo-Agrigento è diventata a pieno titolo una infrastruttura di massimo rischio considerato che gli indici di mortalità e di ferimento sono molto alti e in talune sezioni molto superiori alla media delle altre Strade Statali siciliane. Il costante tributo di vite umane, infatti, non può attendere oltre la soluzione di un problema divenuto tra i più assillanti per i trasporti in Sicilia.

Il sistema di rilevazione degli incidenti gestito dall' ISTAT e i dati dell'ACI confermano tale assunzione.

Non è possibile un adeguamento ed ampliamento in sede nei lotti 1 e 3 dove necessariamente si realizzerà una nuova sede per allontanare il traffico veicolare pesante e di lunga percorrenza dai centri abitati, mentre risulta opportuno l'adeguamento in sede del lotto 2.

Come riportato nel rapporto "Traffico e Analisi costi-benefici", la valutazione economica ha tenuto conto dei benefici che si avranno per effetto della riduzione degli incidenti.

La variazione di sicurezza è espressa in termini differenziali tra lo scenario trasportistico "con progetto" e quello "di riferimento" come variazione dell'incidentalità;

Il numero di incidenti, di incidenti con feriti e di incidenti con morti, sono stati valutati nei due scenari per le principali infrastrutture ricadenti nella provincia di Palermo ed Agrigento in funzione dei dati sul numero di incidenti, feriti e morti e delle percorrenze stimate da modello.

I dati ACI 2003 sull'incidentalità stradale sono stati posizionati sugli archi del modello di offerta ed attraverso i valori dei flussi di traffico simulati nella configurazione di rete e di domanda attuale sono stati utilizzati (arco per arco) per il calcolo dei tassi di incidentalità (incidenti/milioni di veicolixkm) associati agli archi.

A valle di una analisi critica dei risultati ottenuti e della conseguente rimozione di alcuni casi particolari difficilmente caratterizzabili con la modellistica implementata, tali tassi sono stati utilizzati per la valutazione del numero di incidenti nelle differenti configurazioni di rete ai diversi anni di analisi.

Sulle tratte in variante del tracciato di progetto (Bolognetta-Autostrada) di categoria B sono stati adottati i tassi di incidentalità medi calcolati sulla rete autostradale.

Il relativo costo economico è calcolato con i seguenti valori unitari:

- 5.165 €/Incidente
- 25.823 €/Incidente con feriti
- 1.033.000 €/Incidente con morti

Nella tabella seguente, si riporta la variazione annuale in termini economici relativa all'incidentalità.

Anno	EFFETTI SULLA SICUREZZA			Benefici non Attualizzati
	Benefici Parziali			
	Incidenti	Incidenti con feriti	Incidenti con morti	Sistema Stradale
€	€	€	€	
2012	190.175	2.320.197	134.290	2.644.662
2013	190.366	2.336.104	138.422	2.664.892
2014	190.558	2.352.010	142.554	2.685.122
2015	190.749	2.367.917	146.686	2.705.352
2016	190.940	2.383.824	150.818	2.725.582
2017	191.131	2.399.731	154.950	2.745.812
2018	191.322	2.415.638	159.082	2.766.042
2019	191.513	2.431.545	163.214	2.786.272
2020	191.704	2.447.452	167.346	2.806.502
2021	191.895	2.463.359	171.478	2.826.733
2022	192.086	2.479.266	175.610	2.846.963
2023	194.690	2.508.446	177.676	2.880.812
2024	197.293	2.537.626	179.742	2.914.661
2025	199.896	2.566.806	181.808	2.948.510
2026	202.499	2.595.986	183.874	2.982.359
2027	205.102	2.625.166	185.940	3.016.208
2028	207.705	2.654.346	188.006	3.050.057
2029	210.308	2.683.526	190.072	3.083.907
2030	212.912	2.712.706	192.138	3.117.756
2031	215.515	2.741.886	194.204	3.151.605
2032	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2033	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2034	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2035	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2036	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2037	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2038	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2039	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2040	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2041	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454
2042	218.118	2.771.066	196.270	3.185.454

Per quanto riguarda infine il quarto obiettivo, con la nuova infrastruttura, per effetto dell'evidente decongestionamento delle diverse aree urbane oggi attraversate dal tracciato esistente, si osserva, come risulta dagli elaborati progettuali, che: l'incremento delle velocità medie di percorrenza determina complessivamente nell'intera giornata una variazione in aumento delle emissioni, seppur molto limitata. Di contro nell'ora di punta, a maggiore concentrazione veicolare, la maggiore capacità delle infrastrutture in progetto determina una riduzione delle emissioni. Diminuisce inoltre, per effetto delle varianti di progetto, il valore delle emissioni in ambito urbano. La variazione economica complessiva di tutte le emissioni ai vari anni è riportato nella tabella seguente.

Le variazioni di inquinamento atmosferico sono state valutate come variazioni delle emissioni sulla rete stradale di riferimento tra gli scenari "di Progetto" e "di Riferimento". Il modello utilizzato è il CORINAIR. I flussi sugli archi di ciascuna rete sono stati disaggregati nelle classi veicolari esaminate dal modello, adottando una composizione percentuale media conforme ai dati ANFIA 1998.

La valutazione ha riguardato le emissioni di CO, CO₂, VOC, NO_x e PM₁₀. di seguito sono riportati i valori economici attribuiti ad ogni singolo inquinante, diversificando il valore economico attribuibile alla collettività tra ambito urbano ed extraurbano:

- 0.0004 €/grammo, per il CO in ambito extraurbano;
- 0,0001 €/grammo, per il CO₂ in ambito urbano ed extraurbano;
- 0.0021 €/grammo, per il VOC in ambito extraurbano;
- 0,0046 €/grammo, per il NO_x in ambito extraurbano;
- 0.0795 €/grammo, per il PM₁₀ in ambito extraurbano;
- 0.0011 €/grammo, per il CO in ambito urbano;
- 0.0063 €/grammo, per il VOC in ambito urbano;
- 0,015 €/grammo, per il NO_x in ambito urbano;
- 0.2443 €/grammo, per il PM₁₀ in ambito urbano.

Anno	Inquinamento (€)		Benefici non Attualizzati
	Urbano	Extraurbano	TOTALE (€)
2010			Non Attualizzati
2011	6.386.487	-3.640.914	2.745.573
2012	6.460.479	-3.705.665	2.754.814
2013	6.535.372	-3.771.569	2.763.802
2014	6.611.178	-3.838.648	2.772.530
2015	6.687.909	-3.906.921	2.780.987
2016	6.836.063	-4.004.079	2.831.983
2017	6.844.193	-4.047.140	2.797.053
2018	6.923.769	-4.119.128	2.804.641
2019	7.004.319	-4.192.399	2.811.919
2020	7.085.854	-4.266.976	2.818.877
2021	7.168.386	-4.342.882	2.825.504
2022	7.281.291	-4.380.261	2.901.030
2023	7.395.976	-4.417.961	2.978.015
2024	7.512.471	-4.455.986	3.056.485
2025	7.630.804	-4.494.339	3.136.464
2026	7.751.003	-4.533.023	3.217.981
2027	7.873.099	-4.572.039	3.301.060
2028	7.997.122	-4.611.392	3.385.730
2029	8.123.101	-4.651.084	3.472.017
2030	8.251.068	-4.691.118	3.559.950
2031	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2032	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2033	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2034	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2035	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2036	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2037	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2038	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2039	8.381.054	-4.731.497	3.649.557
2040	8.381.054	-4.731.497	3.649.557

2.5 Il sistema infrastrutturale e trasportistico nell'area vasta

2.5.1 Premessa

All'interno del territorio provinciale il polo di Palermo è senza dubbio il principale generatore di mobilità tanto che, per dimensione dell'area di influenza e per entità di flussi interessati, si parla di Area Metropolitana piuttosto che di agglomerato urbano.

La Legge Regionale n. 9 del 6 marzo 1986 istituisce la provincia regionale e, in modo particolare, regola i caratteri, l'individuazione, la delimitazione e le funzioni delle aree metropolitane. La legge istitutiva prevede, tra l'altro, che l'Autorità preposta alla gestione dell'Area svolga un'attività di pianificazione e di programmazione, anche nel campo dei servizi di trasporto, in certo senso autonoma rispetto a quella dell'Ente Provincia Regionale. E ciò per le specificità, non solo dimensionale e demografico, ma soprattutto socio-economico che caratterizzano l'Area Metropolitana.

Il dimensionamento territoriale dell'Area Metropolitana assume caratteri di particolare complessità in quanto corrisponde a soglie di valori minimi e massimi del raggio d'influenza del "centro principale" dell'area sull'"area di gravitazione", non disgiunti da analoghi valori relativi alla concentrazione demografica.

Nel caso specifico di Palermo la maggiore complessità è data dalla presenza a ridosso del suo hinterland di centri che, per le loro caratteristiche insediative, funzionali ed economiche, sono generatori ed attrattori di mobilità. A ciò si aggiunge che lo sviluppo dell'area palermitana è avvenuto a scapito di molti comuni limitrofi con la conseguenza di un fenomeno parallelo ma di segno opposto a quello di crescita urbana, costituito dallo spopolamento e dall'impoverimento delle aree interne. La trasformazione economica di Palermo ha portato ad una nuova e diversa mobilità; da quella tradizionale legata alle attività economiche di tipo industriale si è così passati alla mobilità legata alle attività terziarie con connotazioni di maggiore diffusione ed irregolarità.

La perimetrazione dell'Area fa riferimento al Decreto Presidenziale 10/8/95 della Regione Siciliana, e comprende i comuni di Altavilla Milicia, Altofante, Bagheria, Balestrate, Belmonte Mezzagno, Bolognetta, Borgetto, Capaci, Cinisi, Carini, Casteldaccia, Ficcarazzi, Giardinello, Isola delle Femmine, Misilmeri, Monreale, Montelepre, Palermo, Partinico, Santa Flavia, Termini Imerese, Terrasini, Torretta, Trabia, Trappeto, Ustica e Villabate.

L'estensione territoriale dell'Area emerge dai dati più significativi sintetizzati in *tabella 3* e da quelli più dettagliati in

totale	1395,95	100,00
---------------	----------------	---------------

tabella .

Territorio	Sup. Territoriale (Km ²)	Pa / A.M.	A.M. /Prov.
Palermo	158,88	11,38%	27,96%
Area Metrop.	1395,95		
Provincia	4992,25		

Tabella 3. Area metropolitana di Palermo: dati territoriali

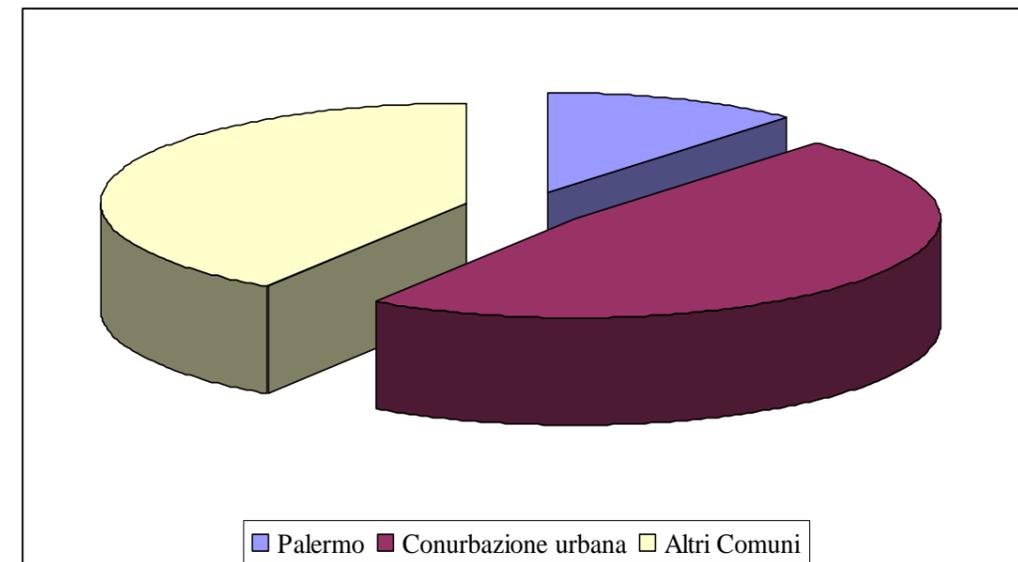


Figura 2. Rapporto tra Area Metropolitana e territorio di Palermo

COMUNE	kmq	%
Altavilla Milicia	23,79	1,70
Altofonte	35,27	2,53
Bagheria	29,68	2,13
Balestrate	3,87	0,28
Belmonte Mezzano	29,20	2,09
Bolognetta	27,58	1,98
Borgetto	25,95	1,96
Capaci	6,12	0,44
Carini	76,86	5,50
Casteldaccia	33,98	2,43
Cinisi	33,16	2,37
Ficarazzi	3,56	0,25
Giardinello	12,49	0,89
Isola delle Femmine	3,54	0,25
Misilmeri	69,21	4,96
Monreale	529,20	37,91
Montelepre	9,89	0,71
Palermo	158,88	11,38
Partitico	110,32	7,90
Santa Flavia	14,46	1,03
Termini Imprese	77,58	5,56
Terrasini	19,44	1,39
Torretta	25,41	1,82
Travia	20,46	1,46
Tappeto	4,13	0,30
Ustica	8,09	0,58
Villabate	3,83	0,27
TOTALE	1395,95	100,00

Tabella 4. Estensioni dei territori appartenenti all'area metropolitana

I dati commentati sono indicativi di un fenomeno comune a molte realtà italiane e straniere. Alla massiccia migrazione dai piccoli comuni verso la città si è contrapposta una generale lenta inversione di tendenza, con un progressivo ritorno, specialmente nel settore delle residenze, ai comuni vicini al grande centro urbano che, grazie allo sviluppo della motorizzazione e dei trasporti in generale, hanno assunto caratteristiche di più facile accessibilità..

L'importanza che riveste il problema della mobilità nella formazione dell'Area Metropolitana fa assumere un significato primario all'analisi del sistema dei trasporti che garantisce l'accessibilità al suo territorio e gli spostamenti interni di merci e persone. Un rilievo particolare va riconosciuto al sistema di trasporto terrestre, cioè alle strade e alle ferrovie. L'analisi è mirata essenzialmente alla conoscenza della consistenza attuale delle due reti infrastrutturali, delle loro caratteristiche geometriche e planoaltimetriche, dei principali nodi che consentono di accedere ad esse e che, comunque, possono influenzare il loro utilizzo.

Il trasporto marittimo, poco significativo con riferimento alla mobilità all'interno dell'Area, assume, invece, un ruolo importante, pur nel quadro di una ripartizione modale squilibrata a favore del trasporto stradale, per l'accesso dei traffici passeggeri e merci nell'Area Metropolitana, principalmente attraverso il porto di Palermo e di Termini Imerese. Per quanto attiene all'aspetto della accessibilità all'Area, specialmente nel settore passeggeri, va sottolineato pure il ruolo del trasporto aereo che, attraverso l'aeroporto di Punta Raisi, garantisce la rilevante mobilità, in entrata e uscita, sulle lunghe distanze.

Uno studio più dettagliato dei diversi modi di trasporto, ed a una più ampia scala, è stato condotto in occasione dello Studio propedeutico alla redazione del Piano Provinciale dei trasporti redatto da questo Istituto e già prodotto all'Amministrazione Provinciale e al quale si farà riferimento soprattutto per il trasporto marittimo ed aereo.

La rete viaria si è sviluppata adeguandosi alle esigenze manifestate dal trasporto su gomma, sia nel settore passeggeri che in quello merci, anche se a netto vantaggio della rete autostradale e della grande viabilità in generale, dovuto sostanzialmente alla spinta dell'industria legata all'autotrasporto e all'evoluzione dei mezzi, determinando un sensibile divario rispetto alla viabilità minore, nata al servizio di singole realtà insediative e produttive locali con la funzione di supporto per la viabilità principale per la diffusione sul territorio ma che, per lo stato di manutenzione e per le caratteristiche di tracciato, in molti casi non consente accettabili livelli di servizio.

La rete viaria è classificabile in due tipologie differenti:

- la grande viabilità costituita da autostrade, strade statali e a scorrimento veloce;

- la viabilità minore formata da strade di competenza provinciale e comunale.

I dati riguardanti le dimensioni geometriche relative alle strade statali ed alle autostrade sono stati messi a disposizione dall'ANAS e dalle Società Concessionarie, mentre quelli relativi alla viabilità provinciale sono stati forniti dalla Provincia Regionale di Palermo.

2.5.2 La viabilità principale

Della rete di grande viabilità fanno parte le due autostrade A19 e A29, che fanno capo entrambe su Palermo, le strade a scorrimento veloce Palermo- Agrigento e Palermo-Sciacca.

Autostrada A19 Palermo-Catania

Costituisce un collegamento diretto tra i capoluoghi di Palermo e Catania, ed inoltre, attraversando l'Area da Ovest ad Est, rappresenta un asse viario principale su cui convergono gran parte dei rimanenti rami della viabilità locale.

Si estende per circa 45 km nell'Area con svincoli in prossimità dei centri costieri (Villabate, Bagheria, Casteldaccia, Altavilla Milicia, Trabia, Termini Imerese) dai quali è possibile raggiungere i rispettivi centri abitati con percorrenze dell'ordine di un chilometro.

Gli altri comuni del versante orientale dell'Area non sono serviti da autostrada o comunque la loro distanza dallo svincolo più vicino è tale da non renderne vantaggiosa la utilizzazione, almeno per i collegamenti con il capoluogo. Eccezione costituisce il comune di S. Flavia che, sebbene non abbia un proprio svincolo, tuttavia dista solo 3 km dall' ingresso più vicino della A19.

Per le caratteristiche geometriche della sezione e per quelle plano-altimetriche si rimanda alla *tabella*

Autostrada A29 Palermo-Mazara del Vallo-Punta Raisi

Attraverso l'asse di circonvallazione di Palermo, costituisce il prolungamento naturale della A19. Assicura il collegamento tra il capoluogo regionale ed il territorio della Sicilia occidentale, inoltre, costituisce l'unica via di accesso agevole all'aeroporto di Punta Raisi.

Il tratto di interesse è lungo circa 52 km. Mediamente la distanza tra i centri abitati e i relativi svincoli autostradali è maggiore di quella riscontrata lungo la A19, tuttavia è sempre dell'ordine di pochi chilometri. L'unico comune della fascia occidentale della provincia non servito direttamente da uno svincolo autostradale è Torretta, la cui distanza dallo svincolo più vicino,

quello di Carini, è di circa 8 km. I comuni delle aree più interne del versante occidentale non sono serviti da autostrada o comunque la loro distanza dallo svincolo più vicino è tale da non renderne vantaggiosa l'utilizzazione, almeno per i collegamenti con il capoluogo.

Arteria	Tronco	Carreggiata (m)	Numero corsie	Banchine (m)	Lunghezza tronco (Km)
A19	Palermo-svincolo Termini Imerese	15	4	2.5	100
A29	Palermo-svincolo Balestrate	15	4	2.5	58,4
A29	Palermo-Aeroporto Punta Raisi	15	4	2.5	31

Tabella 5. Principali caratteristiche della rete autostradale della provincia

Per quanto riguarda le strade statali, l'Area Metropolitana di Palermo è interessata dai due rami della SS 113, lato est verso Messina e lato ovest verso Trapani, e dalle SS 121, SS 624 e 186

Strada Statale 113

La SS 113 lato est è una strada a due corsie, con una larghezza della carreggiata di 7,50 m e con banchine di larghezza media di 1,25 m. I valori di livelletta sono piuttosto contenuti, tali da considerare l'arteria ad andamento pianeggiante. Collegata da numerosi svincoli alla A19, cui corre parallela nel tronco fino allo svincolo di Buonfornello, costituisce una arteria di penetrazione nel capoluogo al servizio principalmente dei comuni limitrofi.

Le caratteristiche geometriche della sezione stradale dal ramo occidentale della SS 113 sono molto simili a quelle del ramo orientale:

- larghezza della carreggiata 7,5 m,
- numero di corsie 2,
- larghezza media della banchina m 1,5.

Il tracciato, nel suo complesso, è da considerarsi pianeggiante.

Questa arteria costituisce per i comuni di Isola delle Femmine e Capaci una valida alternativa di accesso al capoluogo rispetto alla A29, in relazione però all'ubicazione dei luoghi di origine e destinazione dello spostamento, mentre per gli altri comuni costituisce asse di collegamento con le aree limitrofe; attorno a tale asse, infatti, si sono sviluppati nel tempo importanti insediamenti abitativi e produttivi.

Strada Statale 121 (scorrimento veloce Palermo-Agrigento)

Altra arteria di comunicazione è la SS 121, che da Villabate costituisce, insieme alla SS 189, l'itinerario Palermo-Agrigento. Tale infrastruttura rappresenta il collegamento diretto tra Palermo e la provincia di Agrigento e rappresenta l'unico accesso al capoluogo per i comuni di Misilmeri, Belmonte Mezzagno. In particolare, sulla SS 121 confluiscono, in corrispondenza dello svincolo di Bolognetta, i volumi di traffico della SS 118 (Corleonese-Agrigentina) in direzione Palermo da Marineo e Corleone.

Le principali caratteristiche geometriche sono riassunte nella *tabella*. Per un maggior dettaglio si rimanda alla sezione A dello Studio Propedeutico alla redazione del Piano Provinciale dei Trasporti.

Strada	Carreggiata (m)	Banchine (m)	Lunghezza tronco (Km)
SS 113 occidentale	7,5	1,5	69,9
SS 113 orientale	7,5	1,5	89
SS 187	7	1	10
SS 121	7,5	1	68,7
SS 624	10,50	1	55
SS 285	7	1,5	51,4
SS 286	7	0,75	41,7

Tabella 6. Le caratteristiche geometriche delle strade statali

Strada Statale 624 Palermo-Sciacca

La SS 624 Palermo-Sciacca, in esercizio dal 1997, ha caratteristiche di scorrimento veloce di collegamento del capoluogo con l'area termale ed industriale di Sciacca. Inoltre è una rapida via di collegamento tra i centri urbani dell'entroterra e le zone costiere, rappresentando un asse principale di collegamento per l'Area Metropolitana.

A carreggiata unica con due corsie, la piattaforma ha una larghezza complessiva di 10,50 metri, corrispondenti ad una strada di tipo IV secondo la classificazione C.N.R.

Strada Statale 186

Il maggior peso dei collegamenti tra i diversi centri del vasto territorio di Monreale e Palermo è, tuttavia, affidato alla SS 186. Essa si presenta come strada a due corsie con caratteristiche geometriche della piattaforma assimilabili al tipo IV C.N.R. fino all'esterno del centro abitato di Monreale. Da qui la strada prosegue con una larghezza della carreggiata piuttosto ridotta, con

curve strette e con un andamento altimetrico caratterizzato da pendenze anche notevoli. Complessivamente, per le caratteristiche del tracciato, valori delle livellette e raggi di curvatura, il tronco in esame si può considerare ad andamento prevalentemente montagnoso (circa 85%) e solo per piccoli tratti ondulato (15%).

2.5.3 La viabilità di competenza provinciale

Considerando il complesso della rete stradale dell'Area risulta evidente come le arterie che fanno parte della grande viabilità ne rappresentino solo una piccola parte. La maggior aliquota è costituita dalla viabilità provinciale, che assieme alle strade comunali, di bonifica, le ex trazzere etc., assolve l'importante funzione socio-economica di penetrazione nelle aree interne e di collegamento alla rete di livello superiore. Buona parte della viabilità minore, nata quale elemento di supporto alle attività agricole delle zone interessate, è stata caratterizzata da un rapido invecchiamento legato alla sua nascita dalla rete delle vecchie trazzere, con tracciati molto tortuosi, quasi sempre a mezza costa, con carenti opere d'arte sussidiarie e conseguenti diffusi fenomeni di scivolamento e instabilità che non possono quindi garantire la costante percorribilità e l'accesso alle zone servite. La possibilità di disporre di strutture viarie più idonee imporrebbe sicuramente un programma di assidua manutenzione sui tracciati esistenti quale presupposto per una costante fruibilità da parte della comunità, con particolare cura per le opere d'arte (viadotti e gallerie). Su tali strutture, infatti, sono manifesti i segni del degrado dovuti all'invecchiamento naturale e gli effetti delle sollecitazioni da traffico, in considerazione dell'incremento quasi esponenziale del tasso di motorizzazione degli ultimi decenni.

Non a caso, quindi, la maggior parte degli interventi di manutenzione eseguiti o in corso di esecuzione, a parte l'ordinario rifacimento del manto stradale, riguardano opere d'arte di consolidamento e sistemazione del terreno, opere di bonifica da frane e la realizzazione di opere a corredo, segnaletica e sistemazione delle intersezioni a raso, tutti interventi miranti a garantire una maggiore sicurezza alla circolazione.

L'obiettivo finale dovrebbe però essere quello della modernizzazione della rete, abbandonando totalmente, o quanto meno modificando, i tracciati attuali. Gli elementi fondamentali di cui tenere conto si possono dividere in fattori interni, quali la situazione orografica e geologica delle zone attraversate, i flussi di traffico, e in fattori esterni, come le condizioni socio-economiche della fascia attraversata dalla via in esame e le relative possibilità di sviluppo.

In sintesi, la rete stradale dell'Area Metropolitana è costituita da 62 strade provinciali.

2.5.4 I trasporti ferroviari

Nell'ottica di un "elevato grado di integrazione in ordine ai servizi essenziali, al sistema dei trasporti e allo sviluppo economico e sociale", come stabilisce la L.R. 9/86 art.19 per la definizione di area metropolitana, il trasporto su ferro viene ad assumere un ruolo fondamentale. Infatti, il trasporto su ferro, sia esso ferroviario o metropolitano, per la sua potenzialità, rappresenta la spina dorsale per tutti gli spostamenti che avvengono sia all'interno dell'A.M. che dell'area urbana. Esso è in grado di sopportare grandi flussi viaggiatori lungo le principali direttrici afferenti ai centri attrattori.

La rete ferroviaria ricadente all'interno della provincia di Palermo è di 206,03 km, pari al 14,2% di quella relativa all'intera Sicilia.

Di questi 206,03 km di linea ferrata, soltanto 102,81 km ricadono all'interno dell'Area metropolitana. Di essi 36,42 km, pari al 35,4%, sono a doppio binario e 46,42 km, che costituiscono il 45,1% del totale, elettrificati (3000 V c.c.).

La rete ferroviaria della provincia è costituita dalle seguenti linee:

- la linea Palermo-Fiumetorto-Messina, elettrificata ed a doppio binario nella tratta Palermo-Fiumetorto, facente parte della rete fondamentale;
- la linea Palermo-Alcamo-Trapani, a semplice binario non elettrificato;
- la linea Fiumetorto-Roccapalumba-Caltanissetta Xirbi/Agrigento, a semplice binario non elettrificato;
- la linea Palermo Centrale-Palermo Marittima, a semplice binario non elettrificato che attraversa le stazioni di Pa Brancaccio, Pa Notarbartolo e Pa Sampolo.

Linea	Tratta	Estensione (km)
Palermo - Messina Palermo - Catania Palermo - Agrigento	Palermo – Termini Imerese	36,42
Palermo - Trapani	Palermo - Balestrate	62,9
Palermo - Trapani	Palermo C.le - Palermo Not.lo	6,51
Palermo Not.lo - Giachery	Palermo Not.lo - Giachery	3,49

Tabella 7. Tratte ferroviarie ricadenti nell'Area metropolitana

2.5.5 La rete dei servizi di trasporto extraurbano su gomma

Il trasporto pubblico locale su strada, per la grande capillarità, accessibilità ed adattamento in tempi brevi alla mutevole struttura della domanda, costituisce un efficace strumento per il miglioramento dell'accessibilità alle aree metropolitane e per lo sviluppo delle attività produttive e turistiche insediate.

Le imprese pubbliche e private operanti nel settore del trasporto pubblico locale, nell'ambito dell'intera provincia di Palermo, alla data del 31.12.96 sono 29, di cui 2 pubbliche e 27 private, di queste 18 operano all'interno dell'Area Metropolitana.

Il numero di autobus circolanti adibiti al servizio pubblico extraurbano, appartenenti alle Aziende operanti nell'Area, ammonta a 90 bus, la maggior parte dei quali rientra nella fascia di anzianità 0-10 anni.

3. ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE AL PROGETTO

3.1 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

3.1.1 Il Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno

Il PSM , soprattutto sulle valutazioni che attengono il mercato del lavoro, conferma quanto già affermato nel documento sugli orientamenti: il Mezzogiorno come economia in bilico, con opportunità e rischi che vedono la programmazione del QCS 2000-2006 come riferimento decisivo per attestare le regioni meridionali nel loro insieme nell'ambito europeo.

Economia in bilico, necessità di un salto attraverso politiche coerenti con le indicazioni dell'Unione Europea, variabili di rottura e cambiamento attraverso la capacità di creare le condizioni ambientali per lo sviluppo: questi i riferimenti e le indicazioni di rotta del PSM per uno sviluppo che crei opportunità di impiego.

Gli esempi ed i segnali di vitalità e di una maggiore capacità di valorizzazione delle risorse e delle vocazioni del territorio meridionale costituiscono i riferimenti , le best practices su cui innestare l'azione di riforma. Un'azione che secondo il nostro Programma di sviluppo del Mezzogiorno non può che reggersi su :

- Una azione pubblica di impulso , promozione e coordinamento;
- Una forte discontinuità e rottura dei parametri del passato;
- La reale individuazione degli interventi che possono modificare il modello di crescita;
- Una azione incisiva e concertata volta a creare le condizioni ambientali tali da mutare le condizioni localizzative per gli investimenti.

Per la realizzazione di questi obiettivi il PSM individua , come linee di indirizzo della programmazione, un numero preciso di variabili di rottura, quali obiettivi intermedi ed elementi "indicatori dell'efficacia dell'intervento pubblico nel generare i meccanismi endogeni dello sviluppo".

Le variabili di rottura sono quindi gli indicatori chiave per migliorare le condizioni ambientali, sociali ed economiche del Mezzogiorno, la capacità di creare sviluppo ed occupazione, i punti critici di cambiamento.

Il PSM individua le seguenti VARIABILI DI ROTTURA

1. Capacità di esportare;
2. Grado di indipendenza economica;
3. Capacità di attrazione di consumi turistici;

4. Intensità di accumulazione del capitale;
5. Capacità di attrazione di investimenti esteri;
6. Partecipazione della popolazione al mercato del lavoro;
7. Capacità di offrire lavoro regolare;
8. Capacità dei sviluppo dei servizi sociali;
9. Capacità di esportare prodotti ad elevata o crescente produttività;
10. Capacità di sviluppo dei servizi alle imprese;
11. Capacità di finanziamento;
12. Condizioni di legalità e di coesione sociale.

Il PSM affronta successivamente l'analisi della struttura e dello stato di attuazione del QCS del precedente periodo 1994/1999.

La valutazione dei differenti Programmi Operativi POM e POP mostra nel periodo del QCS 1994/1999 i seguenti aspetti di rilievo:

- Costante accelerazione della capacità di spesa solo dal 1998;
- Buona performance dell'Asse 1, che riguarda le telecomunicazioni;
- Andamento meno positivo per le misure dell'Asse 2 relative all'artigianato e allo sviluppo locale;
- Buon incremento degli impegni , ma insufficiente livello di erogazione per l'Asse 3 sul sostegno al turismo;
- Basso livello di pagamenti anche per l'asse 4 che riguarda le risorse agricole e forti difficoltà per l'Asse 5 sulla Pesca;
- Ritardi di approvazione dei relativi POM hanno ostacolato la piena efficacia dell'Asse 6 che riguarda le infrastrutture di supporto per le attività produttive, fortemente richiesto e con una notevole performance nell'ultimo biennio;
- Problemi finanziari e gestionali per l'Asse 7 che riguarda la valorizzazione delle risorse umane ed il mercato del lavoro.

Rispetto alle indicazioni che derivano per la nuova fase 2000-2006 il PSM individua le aree in cui il Mezzogiorno presenta le maggiori opportunità di sviluppo, individuando gli ASSI STRATEGICI di intervento in questi settori così da sostenere più incisivi fattori di crescita:

1. Risorse naturali;
2. Risorse culturali;
3. Risorse umane;
4. I sistemi locali di sviluppo;
5. Le città;

6. Le reti ed i nodi di servizio.

3.1.2 Il Piano Generale dei Trasporti

Le sinergie con il Programma di Sviluppo del Mezzogiorno: i punti di forza e i punti di debolezza del Mezzogiorno e delle Isole

Il PGT affronta un complesso di criticità, soprattutto per il Mezzogiorno e le Isole (le macro-aree di cui al par.1.2.2.2), che connettono il tema trasporti allo sviluppo sostenibile e al divario socio-economico Nord-Sud. Dall'analisi condotta nella I Parte, emerge come l'economia del Mezzogiorno sia interessata da un profondo processo di trasformazione dell'attuale modello economico, caratterizzato da una forte dipendenza dai trasferimenti pubblici e da una presenza ancora troppo scarsa di imprese competitive in settori aperti alla concorrenza.

Redatto a valle del Programma di Sviluppo del Mezzogiorno, il PGT assume come principali elementi che possono concorrere a definire il quadro di sviluppo del Mezzogiorno per l'immediato futuro :

- l'identificazione dell'attuale mappa dei sistemi produttivi attualmente presenti o in via di ulteriore formazione;
- l'individuazione delle politiche di intervento previste nella politica economica del Governo e che riguardano in particolare i programmi di investimento e gli strumenti di incentivo per i nuovi insediamenti industriali nelle cosiddette aree agevolate.

Gli elementi che caratterizzano maggiormente le direttrici di sviluppo delle aree meridionali possono ricondursi a:

1. lo sviluppo di sistemi produttivi locali, rivolti prevalentemente ai mercati regionali, ma anche a quelli extra-regionali e nazionali, specializzati principalmente nelle attività di trasformazione agroalimentare e delle risorse del sottosuolo (chimica e petrolchimica) e nella produzione di beni di consumo;
2. la crescita ed il rafforzamento dei sistemi turistici esistenti nel Mezzogiorno ed in generale del settore dei servizi nel campo, ad esempio, della formazione e della ricerca applicata, della sanità, ecc. e che fanno tendenzialmente capo alle grandi aree metropolitane ;
3. la presenza di significative differenze di carattere regionale fra la dorsale tirrenica e quella adriatica e fra il continente e le isole.
4. il tendenziale mutamento nella capacità di proposizione progettuale da parte delle autorità di governo locale e la loro traduzione in Patti Territoriali, cui si affiancano interventi specifici, in particolare nelle aree depresse o in crisi, atti a creare requisiti e condizioni localizzative favorevoli all'insediamento di nuove imprese.

Complessivamente va registrato il sensibile aumento delle imprese attive nelle aree meridionali, soprattutto nell'ultimo quinquennio. Nella situazione attuale, il numero delle imprese registrate, al netto di quelle del settore agricolo, è pari a circa 1.300.000 (dato da considerare in difetto alla luce del consistente fenomeno dell'imprenditoria sommersa). Secondo i dati dell'ultimo rapporto Unioncamere sulla natalità e sulla

mortalità delle imprese, il Mezzogiorno da solo ha determinato il 33,4% del saldo complessivo, facendo registrare risultati positivi nella specifica sezione relativa alle attività manifatturiere (con un attivo di 464 unità rispetto alle 767 nazionali).

Si segnala invece come registri un forte calo l'export relativo ai prodotti agricoli e all'industria di base.

In collegamento con quanto è accaduto sul fronte delle esportazioni, va ricordato come possano giocare un ruolo di particolare rilievo per lo sviluppo economico anche gli investimenti diretti dall'estero. Da questo punto di vista, tuttavia, il Sud presenta un quadro ancora sostanzialmente negativo: secondo i dati più recenti, infatti, solo poco più dell'11% delle presenze estere in Italia si è localizzato nelle regioni meridionali. Gli attuali flussi di investimento diretto dall'estero evidenziano un afflusso di capitali sicuramente inadeguato a sostenere il percorso di consistente e, soprattutto, rapido allineamento del Sud alle aree di maggiore dinamicità presenti nell'UE. Tuttavia, risulta positivo l'incremento degli investimenti esteri riferiti all'ultimo triennio, pari complessivamente al 38%, di cui 30% nell'industria e 8% nei servizi (commercio e trasporti).

Nel caso del turismo, poi, la quota del Sud sul totale delle presenze turistiche internazionali nel Sud Europa, ha registrato negli ultimi cinque anni un aumento dell'1%, con un incremento complessivo pari a circa il 6%. A conferma di ciò, si consideri la correlata espansione del numero delle aziende agrituristiche che nel 1998 hanno raggiunto nel Sud il 30% dell'offerta complessiva italiana. Anche nell'ultimo Dpef si sottolineano le prospettive di consolidamento e di crescita del comparto turistico, soprattutto per quanto riguarda Campania, Sicilia e Sardegna. Per il prossimo triennio, le proiezioni disponibili confermano ulteriormente il trend positivo in atto.

All'interno, poi, delle singole realtà regionali, va rilevata la parallela presenza, soprattutto nelle regioni più densamente popolate come la Campania, la Puglia e la Sicilia, di aree a forte sviluppo accanto ad altre che registrano fenomeni di grave stagnazione. Le differenze nelle performances regionali riflettono le forti differenze nelle specializzazioni produttive e nelle caratteristiche dei sistemi d'impresa presenti sul territorio. Per quanto riguarda la grande impresa, l'attuale assetto riflette purtroppo il processo di riorganizzazione della grande industria

meridionale che ha comportato una contrazione del numero dei grandi stabilimenti localizzati nel Mezzogiorno: il numero di quelli con oltre 500 addetti chiusi negli anni '80 è stato pari a circa il 40% delle unità locali allora esistenti.

Le rete stradale SNIT

L'estensione della rete SNIT è elevata nelle regioni del Sud, (49,6% del totale nazionale), ma con elevata presenza di strade ad una corsia per senso di marcia (57,6% del totale nazionale). Nelle regioni del Centro la rete è costituita prevalentemente da strade con caratteristiche più elevate (autostrade e strade a due corsie per senso di marcia). Nelle regioni del Nord si concentra il 51% della rete autostradale nazionale. Le dotazioni unitarie per abitante e superficie, distinte per macroregioni, risultano maggiori nel Sud; nelle tre macroregioni lo scarto rispetto alla media nazionale è tuttavia contenuto, specie in relazione alla superficie.

Confrontando i rapporti tra l'estensione delle reti viarie e la domanda annuale totale passeggeri e merci terrestre, per la rete equivalente un maggiore utilizzo potenziale si verifica ancora una volta nelle regioni del Nord; il Centro presenta valori prossimi alla media nazionale, il Sud presenta indici molto più alti. Gli indici riferiti alla sola rete autostradale presentano un andamento analogo; gli scarti tra le tre realtà sono tuttavia meno accentuati.

All'interno della rete stradale dello SNIT, il PGT ha individuato una sottorete, chiamata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese. L'appartenenza alla rete di primo livello è stata stabilita esaminando la funzione che svolgono le diverse infrastrutture. Più in particolare, fanno parte di questa rete gli assi stradali e autostradali che collegano fra loro le varie regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi, e che sono quindi prevalentemente interessati da flussi di traffico a lunga percorrenza (> 300 km).

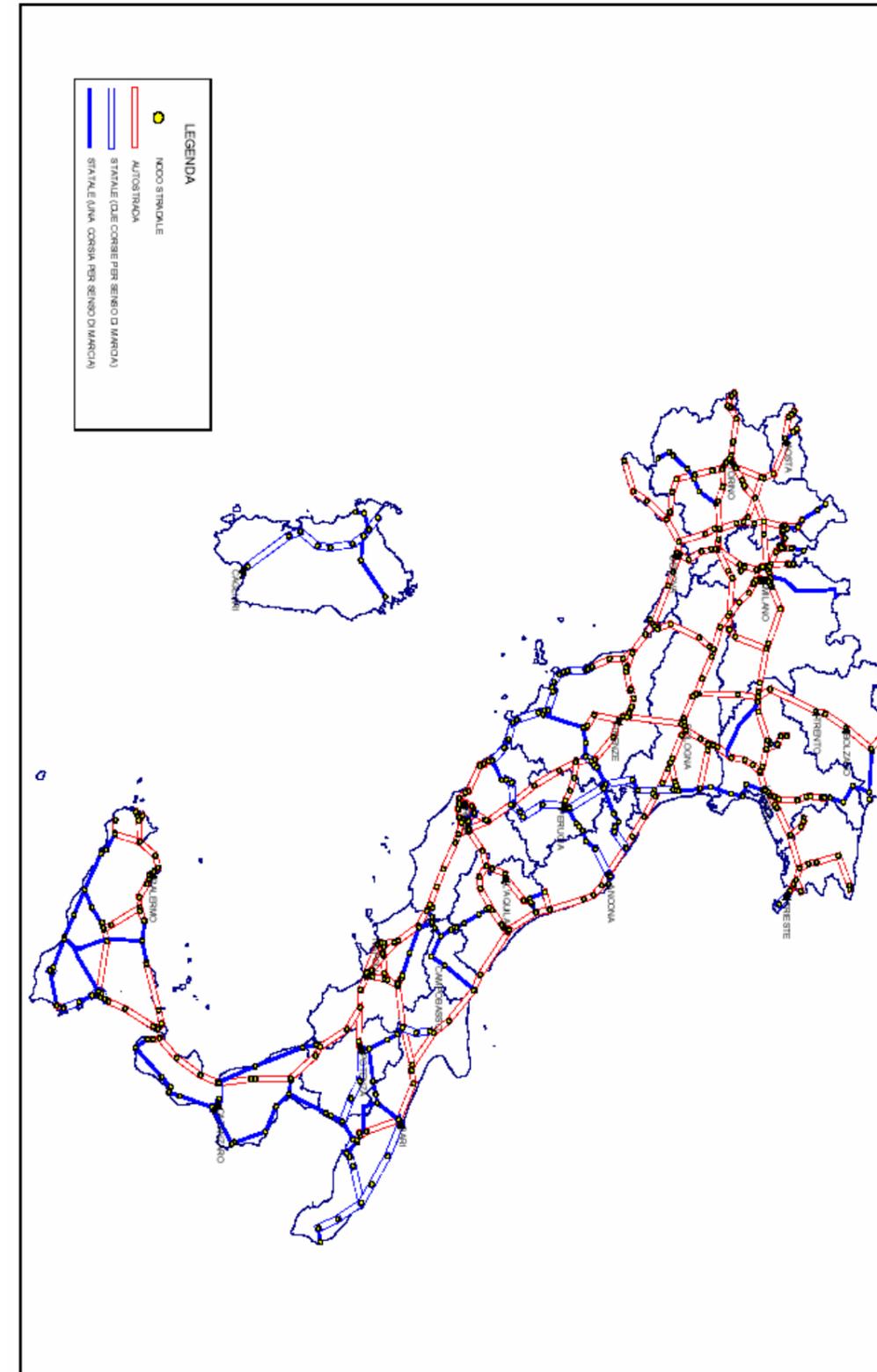


Figura 3. Rete stradale di primo livello dello SNIT attuale

Le dotazioni riferite sia alla superficie che al numero di abitanti, risultano molto simili per le tre macroregioni; il Nord presenta una maggiore dotazione di rete autostradale, il Sud una maggior dotazione di strade a due corsie; le dotazioni del Centro sono le più vicine alla media nazionale. I rapporti tra estensioni delle reti viarie e domanda annuale di passeggeri e merci risultano ancora crescenti da Nord a Sud.

Per le infrastrutture della rete SNIT di primo livello il PGT ha individuato gli interventi che sono necessari essenzialmente a garantire un accettabile grado di sicurezza e a mantenere la congestione entro livelli ammissibili, tenendo conto di diverse previsioni di evoluzione della domanda di trasporto su gomma.

La rete SNIT di primo livello in Sicilia è formata dalla successione degli assi stradali e autostradali che corrono lungo il perimetro dell'isola, dalla autostrada A19 Palermo-Catania, dalla SS 640 che costituisce il ramo di connessione della A19 con Agrigento e dalle strade statali S. Stefano di Camastra-Gela e Catania-Gela.

Le principali caratteristiche funzionali della rete SNIT di primo livello che interessano il PGT sono il grado di sicurezza (dato dalle caratteristiche geometriche) e il livello di congestione. Come si è visto le caratteristiche geometriche delle strade a due corsie della rete SNIT di primo livello sono generalmente molto scadenti. Per le strade a carreggiate separate le condizioni sono generalmente buone, mentre quelle della sezione trasversale sono su diversi tronchi scadenti essenzialmente per la ridotta larghezza delle banchine.

Nella *figura* e nella *figura* sono rappresentati i gradi di saturazione, misurati dal rapporto flusso/capacità, per i vari archi della rete SNIT di primo livello, per quanto riguarda il traffico passeggeri e merci. Da ciò si deducono i punti critici della rete da eliminare con sostanziali modifiche della geometria delle infrastrutture.

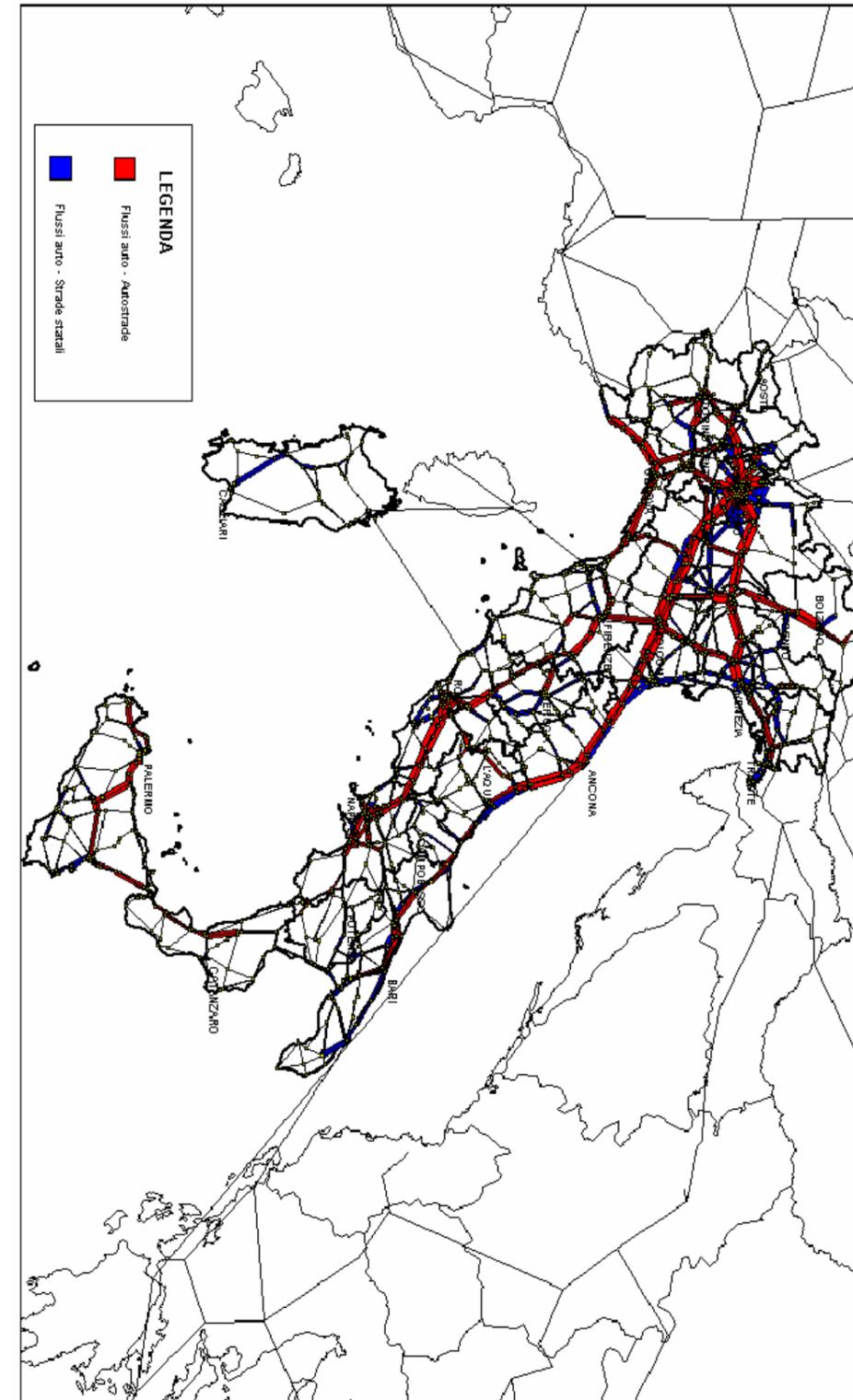


Figura 4. Flussogrammi del traffico privato passeggeri di media e lunga percorrenza

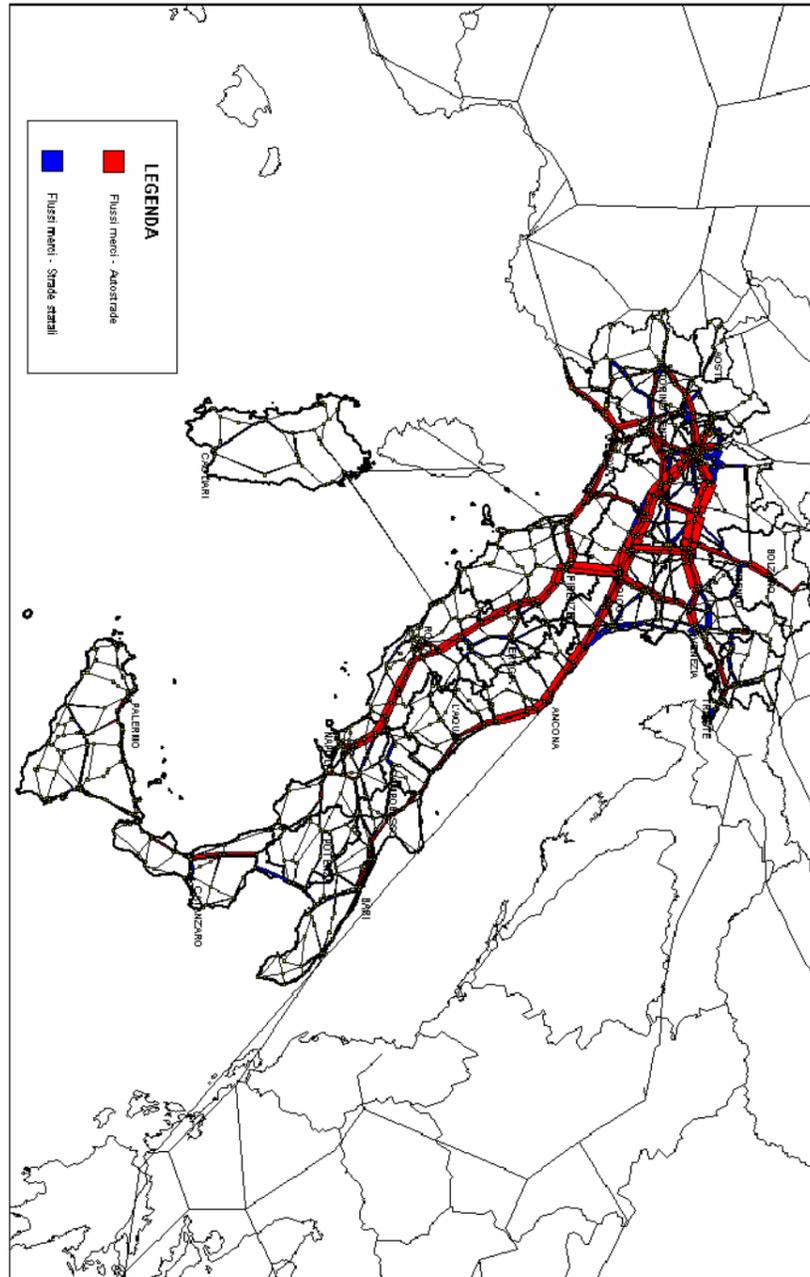


Figura 5. Flussogrammi del traffico merci di media e lunga percorrenza

3.1.3 Programmazione ANAS

Il Contratto di Programma 2007 è stato approvato dal Cipe con decreto interministeriale del 30 luglio, ed è attualmente in attesa della registrazione della Corte dei Conti.

L'Allegato A del suddetto Contratto di Programma, denominato "PIANO DEGLI INVESTIMENTI - Elenco opere infrastrutturali di nuova realizzazione per l'anno 2007 con proiezione programmatica fino al 2011" è articolato nelle seguenti sezioni:

- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione - Appaltabilità 2007 -2011, comprendente gli interventi finanziati dal Piano.
- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione - Area di inseribilità, comprendente gli interventi non coperti da finanziamento ancorchè caratterizzati sotto il profilo tecnico dal requisito di appaltabilità nel periodo di riferimento.
- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione. Legge Obiettivo- Appaltabilità 2007 -2011 comprendente gli interventi di Legge Obiettivo coperti da finanziamento e inseriti nel Piano.
- Opere infrastrutturali di nuova realizzazione - Contributi, comprendente gli interventi inseriti nel Piano la cui copertura finanziaria è assicurata a fronte di Convenzioni, Accordi, Protocolli con Enti diversi (Regioni, Enti Locali, etc...)
- Piano degli interventi da realizzare mediante finanza di progetto
- Piano di integrazione e manutenzione di opere esistenti - Appaltabilità 2007 -2011.

Nell'ambito della Legge Obiettivo fra gli interventi ricadenti in Sicilia è inserito l'intervento in oggetto denominato "PALERMO AGRIGENTO - TRATTO PALERMO - LERCARA FRIDDI" Adeguamento a Cat. B tratto Palermo (A19) – Bolognetta, Adeguamento a Cat. C1 tratto Bolognetta - Lercara Freddi, Importo 820.000.000 euro.

3.1.4 Legge Obiettivo, Primo Programma Infrastrutture strategiche, Delibera CIPE 121/2001

La legge 443/2001, o "Legge obiettivo" attribuisce al Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo.

A tal fine vengono introdotte procedure anche in deroga alla normativa vigente e particolari forme di gestione delle infrastrutture.

L'infrastruttura in oggetto è inserita come *Asse Palermo – Agrigento*, tra i Corridoi autostradali e stradali, nelle previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche individuate dalla Legge obiettivo di cui alla delibera CIPE del 21.12.2001 n. 121 di approvazione del 1° Programma delle Infrastrutture strategiche, con una previsione di costo di M€ 781.

3.2 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

3.2.1 Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia – Piano Direttore, redatto nel Giugno 2002 ed approvato dalla Giunta Regionale di Governo nel novembre 2002, recepisce gli indirizzi di politica dei trasporti delineati a livello nazionale e comunitario, e costituisce il documento predisposto dal Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, che tiene conto, per la parte infrastrutturale, della programmazione già avviata in sede regionale.

“Il Piano Direttore costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana, ed a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Le linee e le proposte del Piano Direttore recepiscono gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione e sono correlate allo scenario nazionale così come delineato nel Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) del gennaio 2001, approvato con delibera del Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 ed a quello Comunitario (Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006), nonché allo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, al Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed al Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

In relazione alla estensione temporale del processo di pianificazione, è significativo indicare le interrelazioni fra pianificazione strategica e pianificazione tattica, secondo le indicazioni di pianificazione a scala regionale indicate dal PGTL.

La pianificazione strategica si articola in un Piano Direttore, in Piani Attuativi e Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Il Piano Direttore, individua le scelte “macro” individuate per il riassetto dei trasporti regionali, di valenza istituzionale, gestionale e infrastrutturale, e prevede gli indirizzi generali per la pianificazione dei servizi di trasporto di competenza degli enti locali, al fine di garantire il coordinamento con i livelli di pianificazione e programmazione infraregionale (Piani Provinciali e di Bacino, Piani Comunali, Piani Urbani di Mobilità, ecc.)

I Piani Attuativi contengono le scelte di dettaglio, affrontando i temi specifici di ogni modalità di trasporto, nel rispetto delle scelte generali, integrabili secondo la logica di “processo”, già formulata nel Piano Direttore.

Lo Studio di Fattibilità, inteso come analisi specialistica, conclude il processo di pianificazione strategica, con la valutazione molto dettagliata degli interventi, con la conseguente accettazione o esclusione dell'intervento stesso. Tuttavia, sulla base di esigenze evidenziate nelle due tipologie di piano sopra indicate, lo Studio di Fattibilità anche riguarda interventi non indicati esplicitamente nel Piano Direttore e nei Piani Attuativi.

La Pianificazione tattica si riferisce alla programmazione degli interventi di breve periodo che hanno l'obiettivo di gestire ed ottimizzare l'uso dell'esistente (Piani Urbani del Traffico, Piani del Traffico Extraurbani Provinciali).

È evidente che le scelte inserite nella Pianificazione tattica devono presentare connotati di coerenza con gli indirizzi generali della pianificazione strategica.

Seguendo le indicazioni del PGTL, la pianificazione regionale dei trasporti viene configurata come “Progetto di sistema”, nel quale si parte dall'individuazione dei bisogni di mobilità, passeggeri e merci, per arrivare alla definizione del “Piano dei servizi integrati di trasporto” in grado di soddisfare la domanda con un adeguato livello di servizio ed, infine, alla individuazione delle nuove infrastrutture di trasporto necessarie alla attuazione del Piano dei servizi.

Il Piano dei servizi ed il Piano delle infrastrutture vengono definiti tenendo conto dei vincoli di bilancio degli Enti Locali di competenza rispettivamente in conto esercizio ed in conto capitale.

Il Piano Direttore è dimensionato sulla base delle effettive risorse finanziarie pubbliche attivabili sia per la realizzazione di infrastrutture che per la gestione della mobilità locale.

Il Piano, pertanto, non è visto come elencazione dettagliata, esaustiva e immutabile nel tempo degli interventi ritenuti necessari, ma quale insieme di regole, indirizzi ed obiettivi da seguire per individuare, a fronte di un quadro strategico complessivo, le scelte da fare secondo un criterio di dinamicità connesso alle necessità che si vanno presentando nel tempo sulla base della sostenibilità finanziaria anche con il coinvolgimento dei capitali privati nel rispetto della compatibilità con interventi già in atto e degli effetti sull'occupazione e la competitività delle imprese.

Il quadro degli indirizzi strategici sarà, quindi, dettagliato e arricchito seguendo una logica di “Piano processo”, che consenta di strutturare, progressivamente, il Piano attraverso una serie di documenti redatti con continuità nel tempo. Ciò consentirà di tradurre in scelte operative le scelte strategiche, eventualmente da riformulare in relazione ai mutamenti nel sistema (individuati da opportuni indicatori quali monitoraggio) che possono manifestarsi in conseguenza dell'attuazione di interventi nei diversi ambiti di riferimento, portatori di interessi nel settore dei trasporti.

L'integrazione e l'aggiornamento del Piano Direttore consente di intervenire, se e quando ritenuto necessario, sulle scelte individuate, in modo da adeguarle, introducendo gli opportuni correttivi, anche con il contributo di altri soggetti che hanno titolo per operare scelte nel settore dei trasporti (Enti Locali, Enti economici pubblici, Aziende di servizio, ecc.) conseguentemente all'evoluzione del sistema socio-economico e territoriale di riferimento”

Il Piano indica l'opera tra quegli interventi che potenziano e adeguano le strade trasversali di connessione dei principali centri tra loro e con l'entroterra ed in grado di mettere in comunicazione i versanti tirrenico e ionico. In particolare l'itinerario Palermo-Agrigento, costituito dal tronco Palermo-Roccapalumba della strada statale 121 e dal tronco Roccapalumba-Agrigento della SS 189 Catania-Palermo rappresenta la connessione dei due Capoluoghi, dei relativi entroterra e dei due opposti versanti costieri. La figura mostra la mappa della Sicilia con la individuazione del sistema infrastrutturale stradale della Sicilia (estratta dal Piano Direttore).

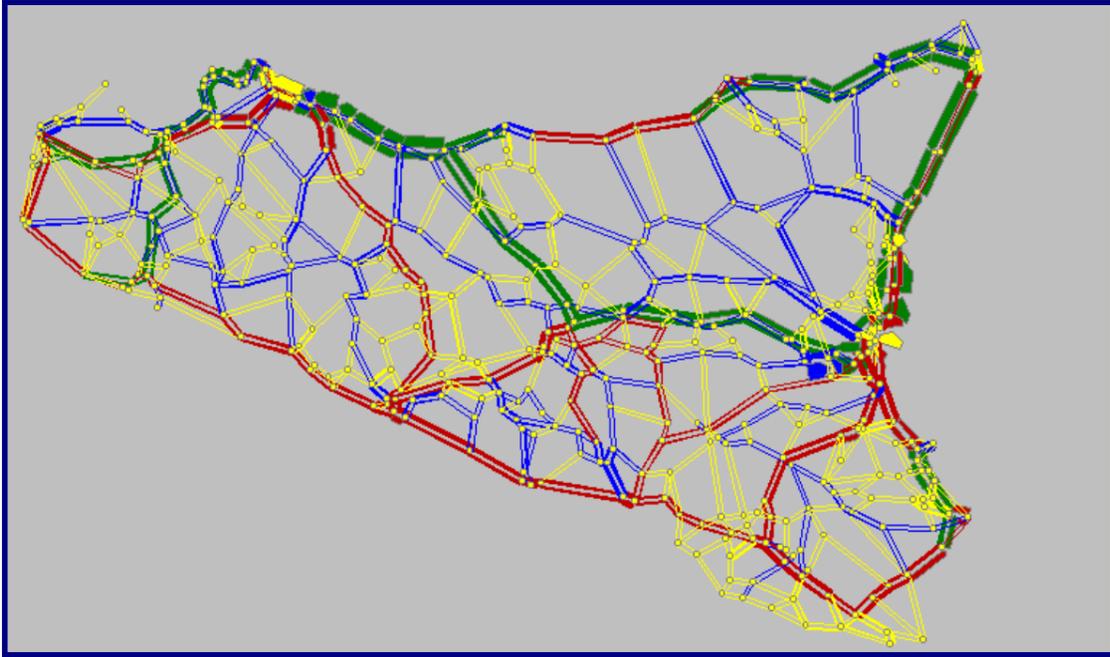


Figura 6. *Rappresentazione dei flussi sulla rete stradale (tratta dal PIANO DIRETTORE Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia)*

L'opera si presenta come parte di un vero e proprio progetto di sistema (stradale, ferroviario, portuale ed aeroportuale) oltre che integrata al massimo con il territorio.

L'arteria stradale in esame è infatti di grande importanza sia per il collegamento verso e da infrastrutture quali l'aerostazione di Punta Raisi (Falcone-Borsellino), il porto di P. Empedocle o di Licata, che per la raccolta e lo smaltimento del traffico veicolare proveniente dai territori interni della Sicilia centro-occidentale nonché di gran parte delle attività turistiche e produttive dell'agrigentino e del palermitano.

3.2.2 Piano Regionale dei trasporti e della mobilità – Piani attuativi

In attuazione con quanto previsto dal Piano Direttore sono stati redatti i seguenti Piani Attuativi:

- Piano attuativo delle quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo – Approvato dalla Giunta regionale di governo il 11/11/2004 con delibera n. 367;
- Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica - Approvato dalla Giunta regionale di governo il 02/02/2004 con delibera n. 33;

Il piano attuativo ha fissato i seguenti obiettivi settoriali per la modalità di trasporto stradale:

- Perequazione dell'accessibilità al territorio regionale - In condizioni di assetto insediativi fortemente eterogeneo come quello siciliano è impensabile immaginare di poter offrire un'accessibilità indifferenziata. Occorre selezionare direttrici e poli rispetto ai quali massimizzare l'accessibilità a livello comprensoriale.

- Classifica funzionale della rete stradale - Il Piano proporrà un'ipotesi di classifica funzionale della rete stradale regionale con l'obiettivo di porre le basi per una gestione razionale della rete e della pianificazione degli interventi di messa in sicurezza, adeguamento e potenziamento.

- Contestualizzazione degli interventi - Il Piano, nell'ambito delle procedure attuative, segnalerà gli interventi per i quali è opportuna una progettazione fortemente integrata con il contesto territoriale sia per tutelare la qualità ambientale che per massimizzare l'integrazione con la realtà economico sociale.

- Sicurezza - Il Piano, in sintonia con il Piano nazionale della sicurezza stradale, assume come obiettivo prioritario quello della riduzione delle cause passive d'incidentalità (eliminazione dei punti neri). A questo proposito, in seno alle procedure attuative, verranno indicate le modalità di raccordo con i Piani della viabilità extraurbana.

- Agibilità della rete in caso di calamità - Il Piano intende privilegiare l'adozione di tracciati e soluzioni costruttive e gestionali che tengano conto del rischio sismico. Si propone l'individuazione di aree ad elevato rischio sismico e morfologicamente d'interesse, per una prima sperimentazione in tal senso.

Per il raggiungimento degli obiettivi descritti, il piano definisce un quadro totale degli interventi infrastrutturali sul sistema stradale nel lungo periodo, selezionando poi tra essi quelli ritenuti prioritari sulla base dei risultati emersi dall'analisi compiuta per la redazione degli Accordi di Programma Quadro Stato-Regione.

Le indicazioni progettuali sono coerenti con le indicazioni del Piano attuativo della quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo. Infatti Tale piano attuativo per l'itinerario Palermo – Agrigento (cfr. paragrafo 18.3.1 "Interventi sulla rete infrastrutturale") recita:

“La necessità di una messa in sicurezza dell'asse è fuori discussione. Il Piano propone l'adeguamento di tale itinerario al tipo C1 tra Agrigento e Bolognetta (e non al tipo B come previsto da APQ), predisposto per essere adeguato al tipo B quando l'evoluzione dei carichi sull'asse imporrà un successivo potenziamento. Tale scelta è stata determinata da due valutazioni:

- o *nell'ottica del dichiarato approccio multimodale, la volontà progettuale è di non mettere in concorrenza diretta le diverse modalità trasporto, cosa che, nel caso della Palermo - Agrigento, è*

invece evidente, tenuto conto che i collegamenti ferroviari con Palermo verranno resi più rapidi di circa 30';

- o *l'adeguamento al tipo B della Agrigento - Caltanissetta -A19 metterà Agrigento in collegamento veloce con la rete primaria e renderà perciò disponibile un collegamento con Palermo con caratteristiche autostradali che comporta un allungamento di percorso di soli 55 Km sugli attuali 130.*

Fa eccezione il tratto iniziale sulla SS121 da Palermo a Bolognetta, che il Piano prevede di adeguare da subito al tipo B, alla luce dei carichi gravitanti sul capoluogo. Tale scelta è in linea con quanto previsto dalla programmazione ANAS per la S.S.118, strada di interesse regionale, che si innesta sulla S.S.121 in corrispondenza di Bolognetta.”

3.2.3 Accordo di Programma Quadro

L'opera rientra tra gli interventi concordati nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Siciliana e l'ANAS" firmato il 28 dicembre 2006.

L'Accordo costituisce strumento attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta in data 13 settembre 1999 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Siciliana e sostituisce abrogandoli sia l'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto stradale sottoscritto il 5/10/2001, che l'atto integrativo allo stesso Accordo sottoscritto il 29/07/2005.

L'Accordo ha per oggetto programmi di intervento finalizzati al riequilibrio territoriale, anche con riferimento alle aree interne più svantaggiate, all'accrescimento della competitività del sistema produttivo regionale, in coerenza con gli obiettivi indicati dal Piano Generale dei Trasporti e della logistica, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, con quelli del Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000/2006 formalmente approvato dalla commissione europea in data 14 settembre 2001 e dei Programmi triennali della viabilità nazionale per i periodi 1998/2000 e 2001/2003, approvati con i decreti del Ministro dei Lavori Pubblici emanati, rispettivamente, il 23 dicembre 2000 e il 25 maggio 2001, nonché con gli strumenti di programmazione in materia dei Trasporti della Regione Siciliana.

Le finalità generali dell'Accordo sono quelle di migliorare l'infrastrutturazione di contesti territoriali caratterizzati da rilevante deficit di collegamenti stradali, creando le condizioni necessarie per un possibile sviluppo, nonché di conseguire una sinergia tra le azioni promosse a livello nazionale e regionale.

Per il conseguimento delle citate finalità, l'Accordo prevede: la realizzazione di una efficiente e continua maglia viaria, costituita da una viabilità costiera connessa da itinerari "trasversali" in grado di assicurare un omogeneo livello di servizio nei confronti delle aree interne della regione; la

connessione dei più rilevanti centri a carattere turistico e produttivo con i principali nodi portuali ed aeroportuali; ad aumentare i livelli di sicurezza stradale, i livelli di servizio delle infrastrutture, il confort e ridurre i tempi di percorrenza.

Gli interventi prioritari individuati riguardano i seguenti sistemi infrastrutturali:

- A) completamento adeguamento e potenziamento della "grande viabilità" costiera;
- B) realizzazione, potenziamento e adeguamento delle strade costituenti la rete viaria principale così come individuata dalla programmazione nazionale e regionale di settore;
- C) adeguamento funzionale della viabilità secondaria.

I principali interventi di cui alla lettera A) sono costituiti da:

- completamento dell'autostrada A20 Messina-Palermo;
- completamento dell'autostrada Siracusa-Catania;
- completamento dell'autostrada Siracusa-Gela;

I principali interventi di cui alla lettera B) sono costituiti da:

- Adeguamento dell'itinerario Agrigento-Palermo;
- Realizzazione dell'itinerario Ragusa-Catania;
- Realizzazione dell'itinerario Agrigento - Caltanissetta;
- Completamento dell'itinerario Caltanissetta-Gela;
- Completamento dell'itinerario nord-sud Santo Stefano di Camastra-Gela;
- Adeguamento dell'itinerario di connessione della A19 e la SS189;
- Completamento della SSV Licodia-Eubea.

L'itinerario Palermo – Agrigento pertanto rientra nell'elenco B) nell'ambito dell'**Accordo di Programma Quadro Testo Coordinato ed Integrato per il trasporto Stradale (APQ 2006)**, firmato il 28 dicembre 2006; per tale intervento si indica che *“Per il tratto, dalla A19 a Bolognetta, dove si hanno flussi di traffico elevati il collegamento avverrà mediante doppia carreggiata e quattro corsie. Per il tratto da Bolognetta (PA) ad Agrigento l'intervento consisterà nell'ammodernamento e potenziamento dell'itinerario esistente con la realizzazione di strade di servizio complanari, al fine di regolamentare le intersezioni che saranno a livelli sfalsati, ed una terza corsia destinata ai mezzi pesanti in corrispondenza ai tratti a maggiore pendenza e rettifiche plano-altimetriche ove necessarie”.*

3.2.4 Sviluppo regionale (POR)

In riferimento al Quadro Comunitario di Sostegno, la Sicilia è regione Obiettivo 1 e pertanto è dotata del Programma Operativo Regionale (P.O.R.).

Nello specifico dell'infrastruttura, essa rientra nelle priorità del programma, come si evince nella sottomisura 4.6.1 Misura 6.1.1 - *Completamento, adeguamento e ammodernamento rete stradale*, 4.6, Asse 6, Reti e nodi di servizio

“La misura verrà attuata in stretta conformità con i criteri e indirizzi di attuazione previsti al Capitolo III del POR. Senza pregiudicare la possibile revisione del POR, in seguito all'adattamento dello strumento di programmazione regionale dei Trasporti, vengono ritenute prioritarie le tipologie di intervento di seguito elencate.

- Completamento dei principali itinerari trasversali al fine di interconnettere le reti stradali di interesse locale con le vie di grande comunicazione:-integrazione dell'itinerario Nord-Sud S. Stefano di Camastra-Gela con l'autostrada Messina-Palermo, Palermo - Catania e SS.115 Siracusa-Gela-Mazara del Vallo-Trapani; -SS. 626 Caltanissetta-Gela.
- *Adeguamento con caratteristiche di strada tipo 3° CNR dei principali itinerari di collegamento tra nodi urbani:- SS. 121-189 Palermo-Agrigento;- SS. 640 Agrigento-Caltanissetta; -lotti SS.115 Trapani-Mazara;- SS.514-194 Ragusa-Catania.*
- Ammodernamento delle dorsali longitudinali:-SS.120 Fiumefreddo-Cerda;- A19 Palermo-Catania.
- Realizzazione di sistemi di informazione telematica attraverso l'uso delle tecniche di teletrasmissione per il controllo del traffico.
- Realizzazione di segnaletica anche telecomandata con messaggio variabile per la sicurezza stradale.
- Interventi volti alla mitigazione degli impatti ambientali delle strade esistenti.

3.2.5 Salvaguardia e risanamento ambientale

In termini di salvaguardia e risanamento ambientale, il SIA ha analizzato la situazione di contesto relativamente alla presenza di aree tutelate e protette, unici riferimenti normativi attivi sul territorio.

In atto le uniche aree di tutela istituite ai sensi della L.R. 14/88 sono:

- la Riserva Naturale Orientata Chiarastella e Bagni di Cefalà Diana;
- la Riserva Naturale Orientata Serre di Ciminna;

gestite dalla Provincia Regionale di Palermo e

- la Riserva Bosco di Ficuzza

gestita dall'Azienda Foreste Demaniali.

L'alternativa prescelta non interferisce, come meglio dettagliato nel successivo Quadro di Riferimento Ambientale con le suddette aree di salvaguardia ambientale.

Per ciò che concerne i PAI (Piani di Assetto Idrogeologico), la Regione Sicilia ha pubblicato, con D.A. n. 298/41 del 4 luglio 2000 il “Piano Straordinario per l'assetto idrogeologico” e di recente redatto le Linee Guida per la redazione dei piani provinciali. Con D.A. n. 543 del 25.07.2002, la Regione ha approvato l'aggiornamento del Piano Straordinario di cui al D.A. n. 298/41 solo relativamente ai Comuni che fanno parte dell'Allegato “A” al Decreto, per i quali vengono individuate le aree soggette a rischio R4 (molto elevato); R3 (Elevato), R2 (medio) ed R1 (Moderato).

L'unico Comune dotato di Piano nel comprensorio in esame e che rientra nell'allegato A è il Comune di Lercara Friddi, per il quale non si rilevano interferenze tra l'opera e le aree di rischio individuate e approvate.

3.2.6 Tutela del Paesaggio

La Regione Sicilia ha redatto, nel 1997, le Linee Guida per la redazione di Piani Paesistici. Alla data attuale sono stati redatti 2 piani paesistici per le isole minori (al vaglio della Commissione regionale ad hoc) e da circa un semestre si sono avviate le analisi e le strategie per la redazione dei piani d'ambito.

Nel territorio preso in considerazione sono dunque attive le norme di salvaguardia discendenti dalle Linee Guida.

Insieme alla diagnosi del PTP, le Linee Guida del Piano Paesistico Regionale, oltre che supporto e riferimento normativo, sono state il riferimento per la redazione della CARTA DELLE VALENZE ARTISTICHE, ARCHITETTONICHE, ARCHEOLOGICHE E STORICHE e per aggiornare, con informazioni acquisite presso la Soprintendenza BB.CC.AA. di Palermo, l'elenco dei vincoli, confluiti e rappresentati nella CARTA DEI VINCOLI.

Il contesto d'interesse risulta fortemente antropizzato e le matrici ambientali, seppure di elevato interesse, sono state minacciate dalle attività agricole e dal degrado derivato dall'abbandono delle attività tradizionali e dagli sparsi insediamenti produttivi.

La marca paesaggistica è complessa ed è individuata dai seguenti ambiti:

1. [L'area del palermitano](#)
2. [L'area dei Monti Sicani](#)
3. [L'area di Vicari e di Lercara Friddi](#)

L'area del palermitano. Percorrendo l'attuale strada, che da Palermo conduce ad Agrigento, ci si ritrova in un contesto paesaggistico essenzialmente cangiante e tendenzialmente antropizzato nelle zone più vicine ai capoluoghi e propenso alla rarefazione della componente antropica man mano che ci si addentra nell'entroterra.

I motivi che concorrono alla costituzione di tale configurazione del territorio, si individuano nel graduale incremento dell'altitudine, e quindi al mutarsi delle colture, al quale è associato il progressivo mutamento del carattere tipicamente costiero e urbanizzato, in favore di un aspetto territoriale sempre più vicino al tipo dell'entroterra.

L'ambito relativo all'area del palermitano (per quanto di interesse, sino a Villafrati), è prevalentemente collinare ed è caratterizzato da paesaggi fortemente differenziati: le aree costiere costituite da strette strisce di terra, racchiuse tra il mare e le ultime propaggini collinari; i rilievi calcarei, derivanti dalle deformazioni della piattaforma carbonatica panormide e che emergono dalle argille eoceniche e mioceniche; le strette e brevi valli dei corsi d'acqua a carattere prevalentemente torrentizio.

Questi paesaggi hanno caratteri naturali ed agricoli diversificati: il paesaggio della pianura, è legato all'immagine tradizionale e piuttosto stereotipata della "Conca d'oro", ricca di acque, fertile e dal clima mite, coltivata ad agrumi e vigneti, che nel dopoguerra ha rapidamente e profondamente cambiato connotazione per effetto dell'espansione incontrollata e indiscriminata di Palermo e per il diffondersi della residenza stagionale; il paesaggio collinare ha invece caratteri più tormentati ed aspri, che la coltura estensiva ha certamente accentuato.

Nel secondo dopoguerra l'intenso processo di urbanizzazione, che da Palermo si è esteso nei territori circostanti, tende a formare un tessuto urbano ed edilizio uniforme e a cancellare le specificità storico – ambientali. Tuttavia, essa non presenta ancora condizioni di densità tali da costituire un unicum indifferenziato, ed i centri urbani si differenziano solo per i caratteri delle strutture insediative originali.

Il sistema urbano è dominato da Palermo, capitale regionale, per la sua importanza economico – funzionale e per la qualità del patrimonio storico – culturale.

La concentrazione di popolazione e di costruito, di attività e di funzioni all'interno della pianura costiera e delle medie e bassi valli fluviali (Eleuterio, Milicia, San Leonardo) è fonte di degrado

ambientale e paesaggistico e tende a depauperare i valori culturali ed ambientali specifici dei centri urbani e dell'agro circostante.

Il fiume Eleuterio, lungo 30 km, con un bacino di 200 km² nella Provincia di Palermo, è conosciuto anche come Fiume Ficarazzi. Dal versante nord della Rocca Busambra, sfocia nel Tirreno presso l'abitato di Ficarazzi, ad ovest del promontorio di Capo Zafferano. Molte derivazioni ne utilizzano le acque a scopo irriguo, specie nel tratto che corre a valle del paese di Misilmeri, sicchè presso la foce il suo alveo, nella stagione estiva, appare quasi completamente asciutto.

Le colline costiere si configurano come elementi isolati o disposti a corona intorno alle pianure o come contrafforti inclinati rispetto alla fascia costiera.

La vegetazione di tipo naturale interessa ambienti particolari e limitati, in parte non alterati dall'azione antropica (Lotto 1-a).

Il paesaggio aspro e contrastato dei rilievi interni è completamente diverso da quello costiero, il paesaggio agrario, un tempo caratterizzato dal seminativo e dal latifondo è sostituito oggi da una proprietà frammentaria e dal diffondersi delle colture arborate (vigneto ed uliveto).

L'insediamento è costituito da centri agricoli di piccola dimensione, di cui però si sono in parte alterati i caratteri tradizionali a causa dei forti processi di abbandono e di esodo della popolazione. (Lotto 1-b)

L'area dei Monti Sicani. L'ambito relativo all'area dei rilievi dei Monti Sicani, ed in particolare quella che include i paesi di Mezzojuso, Castronuovo di Sicilia, S. Giovanni Gemini, Cammarata, è caratterizzato dalla valle del S. Leonardo e dalla dorsale dei Monti Sicani, con la cima emergente di Monte Cammarata (m1578).

La compenetrazione dei due tipi di rilievo fortemente contrastanti caratterizza il paesaggio: una successione confusa di dolci colline argillose o marnose plioceniche; masse calcaree dolomitiche di età mesozoica, distribuite in modo irregolare, isolate e lontane oppure aggregate, ma senza formare sistema. Queste masse calcaree assumono l'aspetto di castelli imponenti (rocche) e possono formare rilievi collinari (300-400 m) o montagne corpose e robuste (1000-1500 m), che emergono dalle argille, distinguendosi per forma e colori e che si impongono da lontano con i loro profili decisi ed aspri, come l'imponente Rocca Busambra (m1613).

La presenza pregnante del versante meridionale della Rocca Busambra caratterizza il paesaggio dell'area nell'orbita del Corleonese e definisce un luogo di importante carattere ambientale.

L'ambito ha rilevanti qualità paesistiche che gli derivano dalla particolarità delle rocche, dalla morfologia ondulata delle colline argillose, dalla permanenza delle colture tradizionali dei campi aperti e dai pascoli di altura, dai boschi, dalla discreta diffusione di manufatti rurali e antiche masserie, dai numerosi siti archeologici.

I ritrovamenti archeologici tendono ad evidenziare la presenza di popolazioni sicane e sicule, respinte sempre più verso l'interno dalla progressiva ellenizzazione dell'Isola.

Quest'area geografica abbondante di acque, fertile e ricca di boschi è stata certamente abitata nei diversi periodi storici.

Tuttavia le tracce più consistenti di antropizzazione del territorio risalgono al periodo dell'occupazione musulmana. La ristrutturazione del territorio in seguito all'affermarsi del sistema feudale provoca profonde trasformazioni e lo spopolamento delle campagne. A partire dal sec. XV° il fenomeno delle nuove fondazioni, legato allo sviluppo dell'economia agricola, modifica l'aspetto del paesaggio urbano e rurale e contribuisce a definire l'attuale struttura insediativa, costituita da borghi rurali isolati, allineati sulla direttrice che mette in comunicazione l'alta valle del Belice con l'alta valle del Sosio.

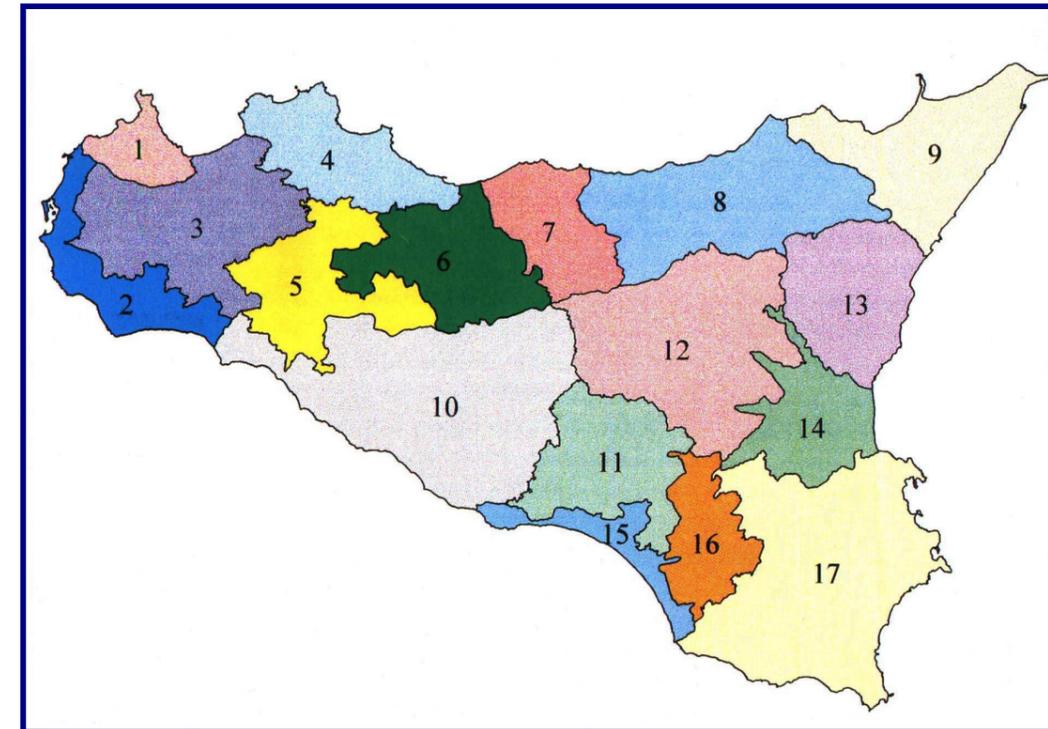
Il paesaggio agricolo tradizionale, i beni culturali e l'ambiente naturale poco compromesso da processi di urbanizzazione, sono risorse da tutelare e salvaguardare (Lotto 2-a).

L'area di Vicari e di Lercara Friddi. L'area circostante ai comuni di Vicari e Lercara Friddi, è caratterizzata dalle valli del S. Leonardo, del Torto e dalla valle del Platani, del Gallo d'Oro e del Salito.

Il paesaggio è in prevalenza quello delle colline argillose mioceniche, arricchito dalla presenza di isolati affioramenti calcari (rocche) ed estese formazioni della serie gessoso – solfifera.

Il paesaggio della fascia litoranea varia gradualmente e si modifica addentrandosi verso l'altopiano interno. Al paesaggio agrario ricco di agrumeti ed oliveti della zona costiera e delle valli, si contrappone il seminativo asciutto delle colline interne, che richiama in certe zone il paesaggio desolato dei terreni gessosi.

L'insediamento, costituito dai borghi rurali, risale alla fase di ripopolamento della Sicilia interna (fine del XV° sec. – metà del XVIII° sec.), con l'esclusione di Vicari, che ha origini medievali (Lotto 2-b, 3-a, 3-b).



- | | |
|--|--|
| 1) Area dei rilievi del trapanese. | 10) Area delle colline della Sicilia centro – meridionale. |
| 2) Area della pianura costiera occidentale. | 11) Area delle colline di Mazzarino e Piazza Armerina. |
| 3) Area delle colline del trapanese. | 12) Area delle colline dell'ennese. |
| 4) Area dei rilievi e delle pianure costiere del palermitano. | 13) Area del cono vulcanico etneo. |
| 5) Area dei rilievi dei monti Sicani. | 14) Area della pianura alluvionale catanese. |
| 6) Area dei rilievi di Lercara, Cerda e Caltavuturo. | 15) Area delle pianure costiere di Licata e Gela. |
| 7) Area della catena settentrionale (Monti delle Madonie). | 16) Area delle colline di Caltagirone e Vittoria. |
| 8) Area della catena settentrionale (Monti Nebrodi). | 17) Area dei rilievi e del tavolato ibleo. |
| 9) Area della catena settentrionale (Monti Peloritani). | 18) Area delle isole minori. |

Figura 7. Articolazione degli ambiti

L'elemento visivo prevalente è il paesaggio agrario che, dall'area costiera del palermitano, al complesso dei Sicani e di Vicari-Lercara ha la seguente successione.

Il paesaggio dell'agrumeto:

Il paesaggio dell'agrumeto, caratteristico anche delle aree del palermitano interessate dal nuovo collegamento Palermo-Agrigento, è principalmente diffuso sulle superfici pianeggianti in prossimità delle zone costiere, nelle condizioni ambientali più favorevoli per gli aspetti climatici, insediato sui fertili suoli alluvionali o sulle terre rosse mediterranee, nelle aree con maggiore disponibilità di acqua irrigua. In tali territori è entrato decisamente nella composizione di quei paesaggi storici, che trovano soprattutto nella Conca d'Oro la loro espressione iconica più ricorrente, subendo una forte competizione con l'ampliamento dei centri urbani e la realizzazione di infrastrutture proprio nei territori pianeggianti, molto appetibili dal punto di vista insediativo e industriale.

L'agrumicoltura siciliana, dopo una lunghissima fase storica, che ha visto dapprima l'introduzione del limone e dell'arancio amaro, successivamente quella dell'arancio dolce e solo nel corso dell'800 di una coltura importante e rapidamente affermata come quella del mandarino, ha conosciuto una forte espansione fino agli anni '70, sia in dipendenza dell'ampliamento di richiesta sul mercato interno, che dell'assenza di concorrenza con le produzioni di altri paesi mediterranei, che della maggiore estensione delle superfici irrigate. Negli anni successivi si è registrato un decremento delle superfici agrumetate, concentrate oggi nell'area del catanese e del siracusano.

Il paesaggio degli agrumeti tradizionali, che in qualche caso rappresenta la cornice delle aree di espansione dei centri urbani, con frammenti ormai talvolta inclusi nel tessuto cittadino, limitato nel suo sviluppo economico da vari ed importanti fattori limitanti, o, come nel caso del palermitano, contesto di ville e parchi storici, assume un ruolo importante dal punto di vista ecologico e urbanistico, oltre a mantenere un rilevante ruolo dal punto di vista testimoniale. Questo tipo di copertura rischia di perdere la sua identità, perché trasformato in impianti ornamentali, che raramente riescono a contemperare le esigenze della fruizione pubblica con quelle della conservazione dei contenuti del paesaggio agrario.

Paesaggio dei mosaici colturali:

Sotto questa denominazione sono incluse varie classi di uso del suolo, accomunate dalla caratteristica di presentarsi sotto forma di appezzamenti frammentati e irregolari, situati prevalentemente in prossimità dei centri abitati, dove la presenza di infrastrutture, e in generale di accentuata pressione antropica, tende alla parcellizzazione delle proprietà e alla diversificazione delle colture.

Vi sono dunque inclusi le colture agrarie miste, il seminativo, le colture orticole, il vigneto in associazione con il seminativo, e in generale tutti quegli aspetti cui il carattere dominante è impartito dalla diversificazione delle colture e dalla presenza di appezzamenti di ridotta dimensione e di forma irregolare.

Le zone agricole eterogenee sono particolarmente diffuse nell'agrigentino.

Paesaggio delle colture erbacee:

Include i paesaggi dei seminativi, e in particolare della coltura dei cereali, in avvicendamento con foraggere, rappresentata quasi esclusivamente dal frumento duro; vi sono inclusi, inoltre, i terreni collinari, in cui la frequenza di legnose - in particolare ulivo, mandorlo e carrubo - è anche localmente alta, ma particolarmente frammentata, e le colture agricole in pien'aria. Sono inclusi nella denominazione i pascoli permanenti, definiti come pascoli polifitici asciutti non falciabili.

Il grano duro, che all'interno della classe delle colture erbacee rappresenta la parte più cospicua della produzione e conseguentemente della superficie impegnata, viene coltivato prevalentemente nelle parti interne o svantaggiate.

Le colture ortofloricole sono, invece, localizzate in prevalenza negli ambiti climatici e pedologici più favorevoli e caratterizzati da una maggiore disponibilità idrica.

Caratteristica generale del paesaggio del seminativo semplice, in asciutto, è la sua uniformità: la coltivazione granaria estensiva impronta in modo caratteristico le ampie aree collinari interne con distese ondulate non interrotte da elementi e barriere fisiche o vegetali e conseguente bassa biodiversità e alta vulnerabilità complessiva, legata alla natura fortemente erodibile del substrato geopedologico. Gli elementi di biodiversità sono associati prevalentemente ai rilievi, alle rare zone umide e agli invasi, alle formazioni calanchive che ospitano talvolta specie rare e specializzate, alle alberature.

Paesaggio delle colture arboree:

La coltura dell'olivo caratterizza in modo rilevante l'economia rurale e il paesaggio agrario di tutta l'Isola, essendo particolarmente diffusa nelle aree interne e collinari, prevalentemente con le varietà da olio, e in quelle da pianura, con le varietà da mensa. Oltre ad avere un importante significato produttivo e una identità storica, caratteristica dal punto di vista paesaggistico, questa coltura svolge una funzione molto importante nella difesa del suolo contro l'erosione, anche nelle aree più marginali e degradate. Limiti allo sviluppo economico della olivicoltura sono posti, oltre che dall'età degli esemplari, dalla difficoltà di meccanizzazione nei territori, caratteri che peraltro risultano importanti per gli aspetti testimoniali ed ecologici della coltura.

Notevole interesse riveste inoltre la coltura della frutta secca: mandorlo, nocciolo, pistacchio.

Il mandorlo caratterizza fortemente il paesaggio agrario, raggiungendo in alcuni territori (ad esempio la Valle dei Templi di Agrigento) un elevatissimo potere di connotazione e di identificazione; grazie alla capacità di adattamento a diverse condizioni pedoclimatiche, svolge una importante funzione di conservazione del suolo nelle zone collinari, dove è spesso presente in forma promiscua. Il mandorleto è fortemente presente nelle zone dell'agrigentino e nella provincia di Caltanissetta.

La coltura del nocciolo non è molto diffusa nel territorio oggetto dell'indagine, mentre è diffuso il pistacchio nelle province di Agrigento e Caltanissetta.

Una parte marginale è occupata da altri fruttiferi, quali il pesco, il pero, il melo, il carrubo e il frassino da manna, diffusi in altre aree dell'Isola.

3.2.7 Pianificazione Urbanistica e Paesistica

La Regione Sicilia non ha, a tutt'oggi, elaborato il Piano Urbanistico Regionale. Infatti, ai fini della elaborazione dei contenuti, dell'attuazione di strategie e di definizione di obiettivi, la Regione Sicilia ha definito un percorso, attraverso la Circolare D.R.U. (Direzione Regionale Urbanistica) dell'11 aprile 2002, orientato all'attuazione di un bottom-up istituzionale: saranno i Piani Urbanistici delle Province regionali, e le diagnosi e le strategie confluite nel S.I.T.R. (Sistema Informativo Territoriale Regionale) a definire – su un sistema di coerenze programmatiche con il POR Sicilia – i contenuti della pianificazione di livello regionale. La piramide rovesciata dei livelli di programmazione e pianificazione di area vasta troverebbe conforto, come si evince peraltro dalla Circolare citata, nel bottom-up generato dall'esperienza e dalla gestione di strumenti di programmazione partecipata, complessa e integrata ormai attiva da un decennio (Patti territoriali, PRUSST, PIT, LEADER, ecc.).

Di fatto, dopo l'emanazione della suddetta circolare, soltanto tre Province su nove ha avviato le procedure di redazione dei Piani Urbanistici Provinciali (normati, si ricorda, dalla L.R. 9/86 e configurati, nelle modalità e nei contenuti, come Piani Territoriali di Coordinamento, sempre dalla Circolare citata, in analogia ai principi della L. 267/2000). La complessità del meccanismo posto in essere dalla Direzione Urbanistica Regionale ha determinato un ulteriore ritardo soprattutto in ordine alla valorizzazione delle risorse destinate alle regioni Obiettivo 1 (PON e POR), in quanto, in assenza di strumenti di pianificazione di area vasta, è praticamente impossibile generare Programmi di Sviluppo Economico e Sociale.

Seppure è innegabile il contributo offerto dalla Programmazione dello Sviluppo a scala comprensoriale definita dai Patti Territoriali e dai PIT, non si può non evidenziare la carenza di strategie e di piani e programmi di livello regionale e provinciale anche ad integrazione di strumenti e principi di sviluppo sostenibile e di piani e programmi settoriali.

L'analisi dello scenario provinciale e regionale non offre elementi certi e definiti e gli unici documenti di riferimento sono i Programmi Triennali della Provincia e il POR Sicilia.

Per ciò che concerne i primi - e dato l'ambito locale dell'intervento – si sono analizzati il complesso degli interventi d'interesse del territorio interessato dall'infrastruttura, data anche la competenza provinciale nel settore della viabilità.

L'unico elemento per la verifica di coerenza effettuata al livello della programmazione e per lo scenario indagato è rappresentato dalla condizione che l'ammodernamento o la reinterpretazione dell'asse di comunicazione Palermo-Agrigento rientra tra le priorità provinciali, pur se attraverso corridoi o soluzioni alternative indagati fino al livello di una prefattibilità.

3.2.8 Piano Forestale Regionale

Nel novembre 2003 il Dipartimento Regionale delle Foreste dell'Assessorato Regionale Agricoltura e Foreste vara il documento *Linee guida del Piano Forestale regionale*.

Le *Linee guida* contengono la descrizione sommaria dell'ambiente biotico e abiotico in riferimento alle aree boschive regionali, l'elenco dei parchi e delle riserve, la zonizzazione dei vincoli riferiti all'area vasta. Il documento è improntato all'obiettivo della gestione sostenibile e contiene indirizzi generali sui principi e i metodi dell'educazione ambientale.

Non vengono individuati ambiti o zonazioni per le quali possano essere forniti indirizzi di gestione che invece sono generalmente riferiti alle tipologie dei boschi regionali compresi o meno all'interno di aree protette e alle associazioni di pregio che rappresentano fattori significativi per il popolamento a boschi.

Gli elementi dell'analisi ambientale come la cartografia dei vincoli regionali attingono alla bibliografia e alle analisi condotte dalla Regione Sicilia e che sono contenute e rappresentate nel presente Progetto (vegetazione, temperatura, precipitazioni, parchi e riserve, desertificazione, rischio incendi, vincolo idrogeologico, vincolo paesaggistico).

In questa sede, data la settorialità a cui vengono riferite le analisi e le prescrizioni generali di salvaguardia e gestione – il biotopo bosco e la macchia mediterranea – vanno fatte le seguenti osservazioni.

Le *Linee guida* rappresentano uno strumento di pianificazione transitorio per approdare al Piano Regionale e fanno scaturire un regime di salvaguardia comunque relativo al contesto di riferimento e all'oggetto della salvaguardia.

Nel contesto di riferimento dell'infrastruttura e alla quota di riferimento le analisi già condotte fanno rilevare, soprattutto in ordine ai fattori e agli elementi ambientali come in ordine ai vincoli (visualizzati e analizzati nelle carte tematiche relative al paesaggio, alla vegetazione, agli ecosistemi, ai vincoli idrogeologici e paesaggistici come nel tematismo "mosaico dei piani

regolatori”) l’assenza di interazione negativa o interferenza con il sistema boschivo e con gli elementi di macchia.

Il contesto di riferimento non viene coinvolto neanche nell’ambito delle aree di reperimento per l’attività vivaistica di ripopolamento forestale.

Infatti, a pag. 178 delle *Linee Guida* si legge:

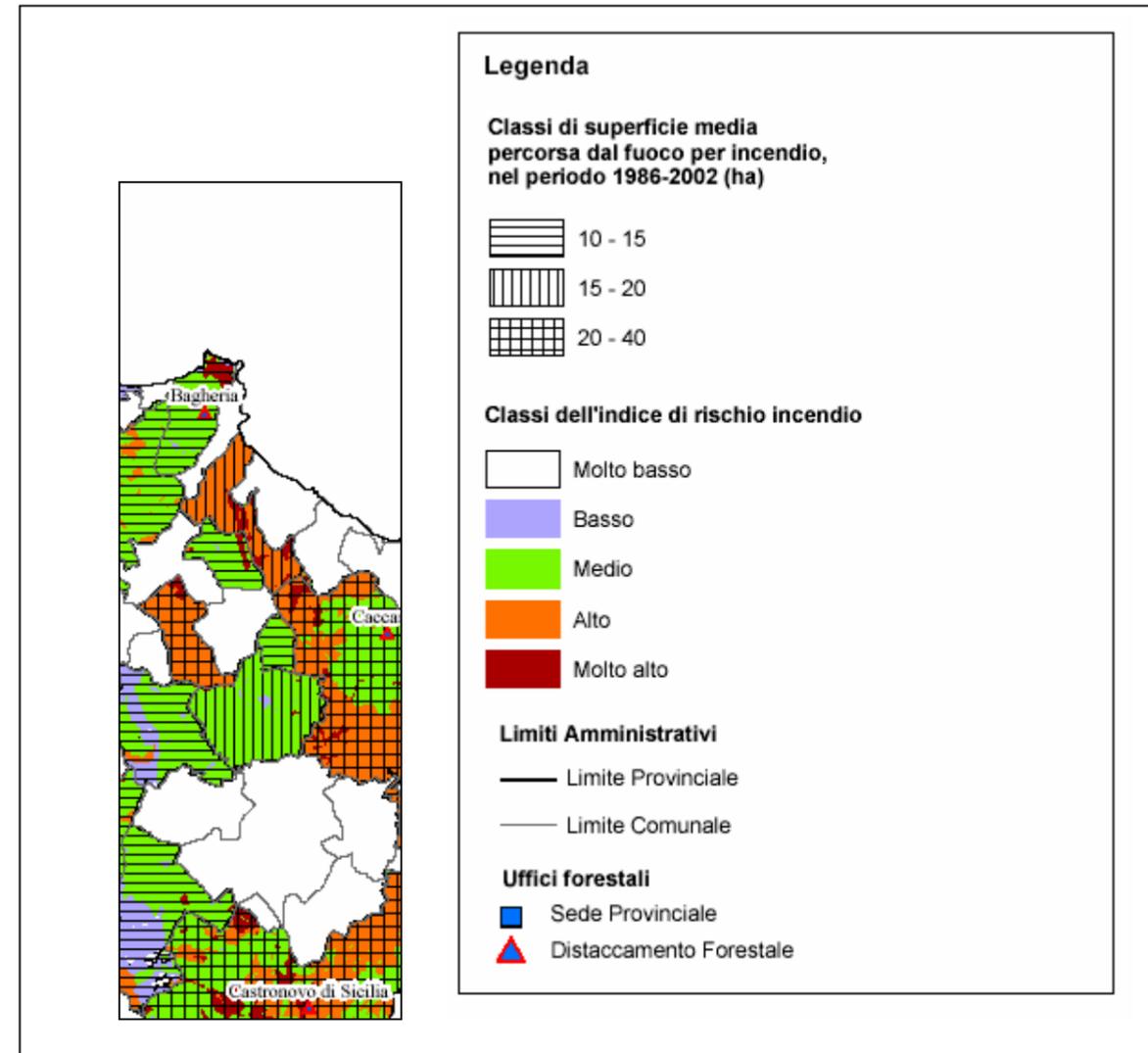
“Gli studi effettuati dal C.V.R. negli anni 1995-1999 hanno attestato l’utilità di attenzionare in prima istanza le seguenti nove specie: pino laricio dell’Etna (*Pinus nigra Arn. var. calabrica-aetnensis*), pino marittimo di Pantelleria (*Pinus pinaster Ait. var. cossyra*), pino d’Aleppo (*Pinus halepensis Mill.*), faggio (*Fagus sylvatica L.*), cerro (*Quercus cerris L.*), sughera (*Quercus suber L.*), castagno (*Castanea sativa Mill.*), roverella (*Quercus pubescens Wild.*), leccio (*Quercus ilex L.*).

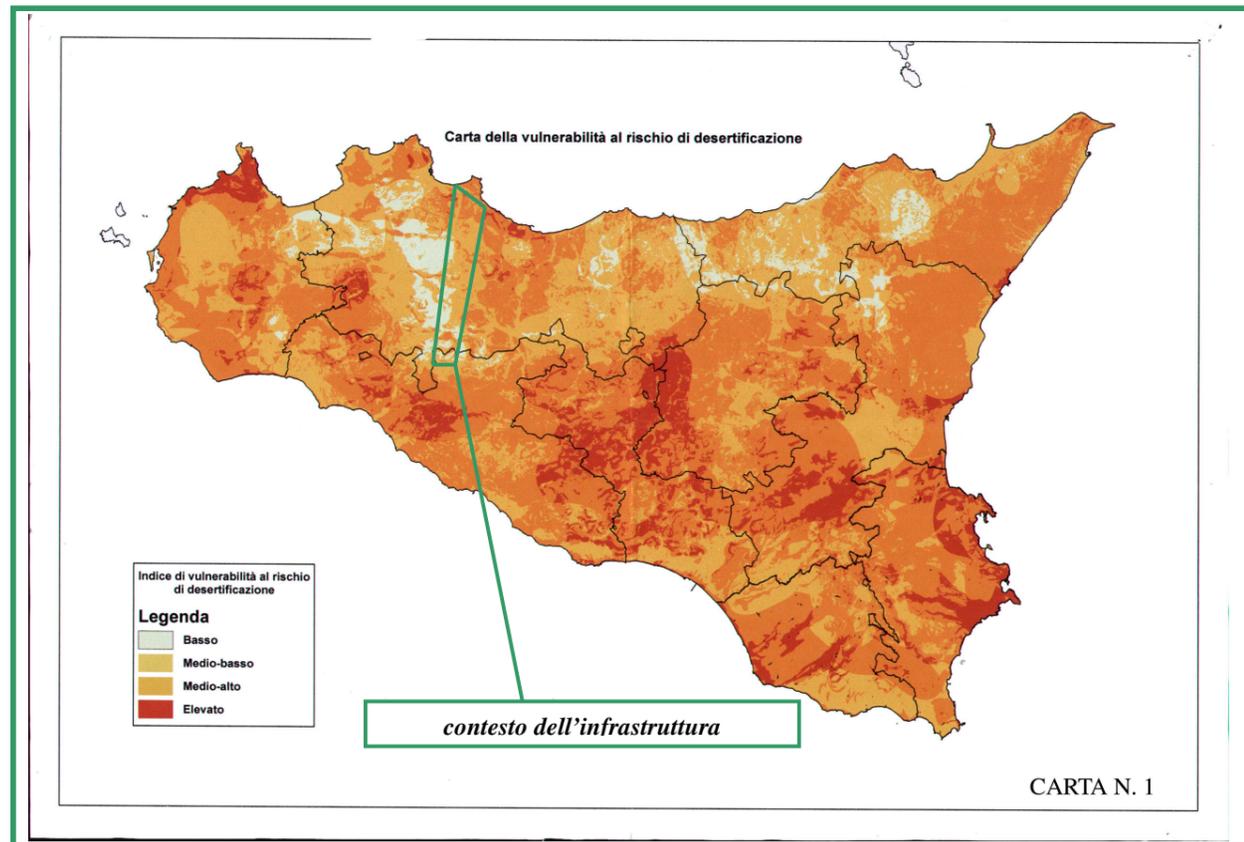
Ad esse se ne potrebbero aggiungere altre già considerate anche nell’allegato A della 269/73 e, nell’art.2 della 404/66: pino domestico (*Pinus pinea L.*), eucalitti (*Eucalyptus sp.*), pioppi (*Populus sp.*). Partendo da questo dato si rende necessario operare per gradi, attraverso le seguenti fasi:

- 1) Perimetrazione di idonee aree di saggio da scegliersi con i dovuti accorgimenti nel cuore dei boschi di seguito riportati:
- 2)

SPECIE	LOCALITA'	COMUNE
pino laricio dell’Etna	Monte Furno	Adrano (CT)
pino marittimo	Montagna Grande	Pantelleria (TP)
pino d’Aleppo	Buffa	Vittoria (RG)
Faggio	Piano palma	Tortorici (ME)
Cerro	Mafauda	Capizzi (ME)
sughera	Sant’Andrea	Caronia (ME)
Castagno	Pirao	Randazzo (CT)
Roverella	Donna Vita-P.Ila Caverna	Linguaglossa (CT)
leccio	Monte Minando c.da Bosco-Prato Fiorito	Adrano (CT)

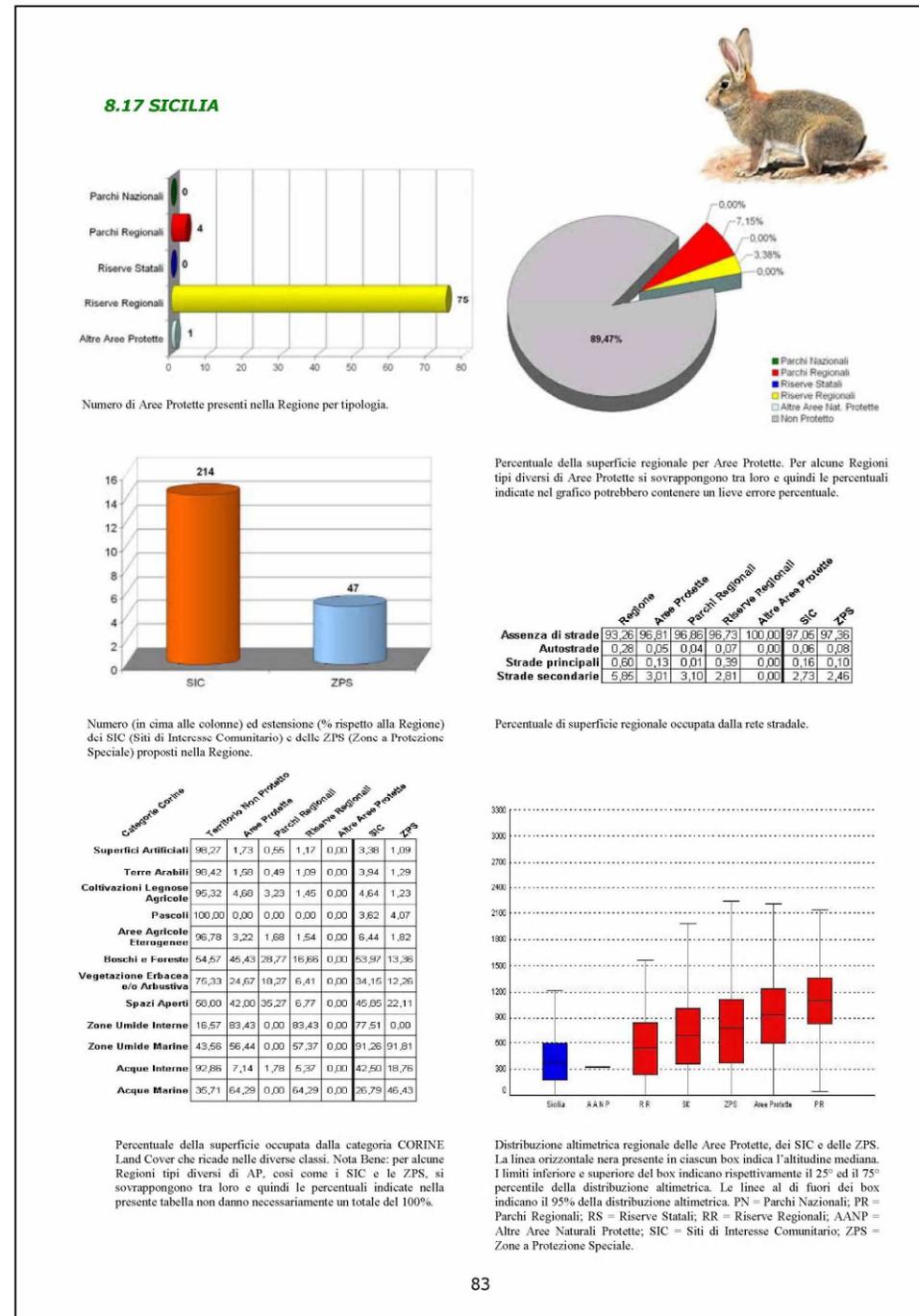
Per quanto concerne i settori “rischio incendio” e “desertificazione” analizzati e rappresentati nell’ambito delle Linee Guida, l’area in esame presenta le classi più basse come si può osservare dalle figure successive:





Carta del rischio di desertificazione. Le classi di rischio riferite al contesto vanno dal “basso” al “medio basso”

In conclusione non sono da riferirsi interazioni negative, interferenze o pregiudizi in ordine al modello, ai contenuti e alle finalità di gestione suggeriti dal documento regionale, né impatti con il regime transitorio di salvaguardia. Inoltre, il complesso delle opere di mitigazione previste dal progetto e basate sull'inserimento di specie boschive e di macchia, inserisce, nel corridoio in esame, un micropaesaggio vegetale con evoluzioni positive e coerenti con le Linee guida regionali.



Solo lo 0,39% delle Riserve Regionali è attraversato da strade principali, mentre il 96,73% di quest'ultime non presenta strade di alcun tipo.

FONTE: “Rete Ecologica Nazionale il ruolo delle Aree Protette nella Conservazione dei Vertebrati” L.Boitani, A Falcucci et alri.

3.3 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE

3.3.1 Il PTP (Piano Territoriale Provinciale)

In Sicilia le competenze della Provincia sono regolate dalla L.R. 9/1986, la quale, nell'ambito delle funzioni di programmazione, di indirizzo e di coordinamento spettanti alla Regione Siciliana, assegna alla Provincia Regionale le seguenti materie:

• **i servizi sociali e culturali, attraverso:**

- a) la realizzazione di strutture e servizi assistenziali di interesse sovracomunale;
- b) la distribuzione territoriale, la costruzione, la manutenzione, l'arredamento, la dotazione di attrezzature, il funzionamento e la provvista del personale degli istituti di istruzione media di secondo grado;
- c) la promozione ed attuazione, nell'ambito provinciale, di iniziative ed attività di formazione professionale;
- d) iniziative e proposte agli organi competenti in ordine all'individuazione ed al censimento dei beni culturali ricadenti nel territorio provinciale, nonché alla tutela, valorizzazione e fruizione sociale degli stessi beni, anche con la collaborazione degli enti e delle istituzioni scolastiche e culturali; acquisto di edifici o di beni culturali.

Per l'esercizio delle funzioni suddette, la provincia si avvale degli organi periferici dell'Amministrazione regionale dei beni culturali e ambientali, cioè delle Soprintendenze ai BB.CC.AA.;

- e) promozione e sostegno di manifestazioni e di iniziative artistiche, culturali, sportive e di spettacolo, di interesse sovracomunale;

• **lo sviluppo economico, attraverso:**

- a) la promozione dello sviluppo turistico e delle strutture ricettive, compresa la concessione di incentivi e contributi;
- b) realizzazioni di opere, impianti e servizi complementari alle attività turistiche, di interesse sovracomunale;

• **l'organizzazione del territorio e la tutela dell'ambiente, attraverso:**

- a. la protezione del patrimonio naturale e la gestione di riserve naturali, anche mediante intese e consorzi con i comuni interessati;
- b. la tutela dell'ambiente ed attività di prevenzione e di controllo dell'inquinamento.

Il quadro delle competenze che emerge disegna la possibilità che la Provincia possa attuare una pianificazione integrata dei settori di sua competenza, potendo correlare le politiche di tutela, conservazione e valorizzazione delle risorse territoriali con quelle di formazione ed istruzione (attuando una diffusione della conoscenza sulle risorse), con le politiche di produzione culturale

(immettendo il governo del patrimonio storico nel più vasto circuito del governo culturale del territorio), con le politiche di sviluppo economico e sociale legate al turismo, ed infine con quelle di controllo ambientale e di sostenibilità ecologica dello sviluppo.

Il PTP della Provincia Regionale di Palermo è al suo start-up. E' stata completata la fase di diagnosi territoriale e di individuazione delle strategie. Il livello di rappresentazione del territorio provinciale nelle sue componenti fisiche e infrastrutturali è soddisfacente. Pertanto lo Studio di Impatto utilizzerà le informazioni provenienti dalla diagnosi territoriale del Piano per aggiornare e confrontare i dati provenienti dagli strumenti vigenti e come elementi di sussidio per la redazione della Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico.

3.4 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

Oggetto della verifica di coerenza e sostenibilità dell'infrastruttura sono le finalità e i contenuti discendenti dai **Piani Regolatori Comunali, Piani Comprensoriali, Programmi di Fabbricazione e Varianti urbanistiche approvate**. E' stata redatta apposita cartografia alla scala 1:10.000 che contempla le indicazioni provenienti dagli strumenti vigenti. Lo Studio tiene comunque conto anche degli strumenti (Piani e Varianti) che hanno un iter istituzionale e amministrativo avanzato per la prefigurazione di uno scenario di almeno un decennio di esercizio dell'infrastruttura e per porsi nella condizione più cautelativa per la scelta della soluzione progettuale.

L'infrastruttura si inserisce nel contesto geografico e amministrativo di 12 Comuni:

- Ficarazzi,
- Bagheria,
- Misilmeri,
- Ciminna,
- Cefalà Diana,
- Villafrati,
- Bolognetta,
- Mezzojuso,
- Campofelice di Fitalia,
- Roccapalumba,
- Vicari,
- Lercara Friddi.

Molte delle amministrazioni coinvolte dall'ammodernamento dell'infrastruttura hanno solo di recente avviato le procedure per la revisione degli strumenti urbanistici. Data la vetustà degli strumenti e l'attesa di vita dell'infrastruttura in esame si sono indagati, senza comunque considerarli vincolanti ai fini dello studio, ma comunque utilizzandoli come indicatori di crescita fisica e culturale dei territori, anche gli elementi e i fattori della pianificazione in itinere. Il riferimento alla pianificazione in itinere si è reso necessario anche per la significativa dinamica in atto di trasformazione degli assetti

programmatici e territoriali e per la pluralità di azioni programmatiche e progettuali avviate alla scala provinciale da almeno un decennio. L'atteggiamento più cautelativo adottato nell'analisi di settore si è rivelato l'approccio metodologico più corretto proprio per le ragioni esposte. Infatti il monitoraggio continuo delle azioni di trasformazione dell'assetto territoriale ha consentito di prevedere eventuali interferenze con gli strumenti e, altresì, di individuare quelle interferenze che possono tradursi in impatti.

Di fatto solo alcuni Comuni hanno redatto dei Piani attenti alla sensibilità ambientale, in primo luogo il Comune di Bagheria, che – dato il livello di occupazione del suolo e di aggressione antropica all'ultimo lembo della Conca d'Oro palermitana – ha individuato un'ampia porzione di recupero e di tutela ambientale nel bacino dell'Eleuterio e ha conformato il proprio strumento alle Linee-Guida del Piano Paesistico.

Il Comune di Villafrati ha aggiornato il P.R.G. – al vaglio del C.R.U. (Comitato Regionale Urbanistica) e ancora non approvato (vigenti le norme di salvaguardia) - e ha orientato molte delle scelte nel processo di riqualificazione del territorio, seppure in ridotte porzioni dello stesso e ha adottato metodiche di intervento di riqualificazione sostenibili (vedi la proposta del parco fluviale). Peraltro proprio nel territorio di Villafrati insiste la Riserva di Chiarastella e Terme di Cefalà Diana.

Infine è da segnalare l'attenzione al paesaggio per ciò che concerne il Comune di Lercara Friddi che tende a tutelare gli spetti percettivi della componente geologica. A sud ovest del Comune è in corso l'iter per il costituendo Parco Integrato dei Sicani

Come però evidenziato, la situazione locale e del bacino di riferimento regionale, in ordine alla gerarchia dei Piani è complessa sia per la particolare condizione amministrativa della Regione (a statuto speciale), espressa dalle potestà attribuite dalla normativa e dallo statuto, sia per l'intervento di strumenti e finanziamenti che hanno consentito alle unità amministrative minime – gli Enti Locali – di dotarsi di autonomia finanziaria e di indirizzo programmatico e progettuale (Cfr. Patti Territoriali, PRUSST, LEADER, PIT).

Inoltre, proprio le condizioni di autonomia e potestà in ordine all'assetto e alla pianificazione territoriali hanno generato, negli anni, una piramide rovesciata della gerarchia dei piani. Invece di procedere dal livello regionale, sub-regionale, provinciale e d'ambito, l'impianto delle azioni di programmazione e pianificazione ha proceduto dal livello inferiore, sganciandosi di fatto da una visione territoriale, paesistica e partendo da un approccio puntuale, localistico e comprensoriale.

L'approccio alla pianificazione di scala vasta è esperienza e dato recente. Solo del 1997 sono le Linee Guida del Piano Paesistico Regionale e solo nell'ultimo anno si è avviata la redazione dei Piani d'ambito paesistici. Su nove province regionali, solo tre - Palermo, Trapani e Ragusa hanno

avviato le procedure di redazione dei Piani Territoriali Provinciali. Il Piano Territoriale Regionale è in fase di redazione.

L'assenza di una corretta gerarchizzazione dei piani e dei programmi e l'avvio di azioni e processi "dal basso" (il *bottom-up* degli strumenti complessi, partecipati e integrati), anche per ciò che concerne la razionalizzazione e l'ottimizzazione delle risorse, ha di fatto generato il ricorso a strumenti di normazione e gestione del territorio sostitutivi degli strumenti di piano (decreti, circolari, disposizioni transitorie e temporanee, ecc.).

Strumenti ordinari, partecipati, complessi e integrati

Nel corso dello studio è stata effettuata la ricognizione, presso gli Enti Locali e le Agenzie e Società di Sviluppo, dei Patti territoriali, degli interventi finanziati dai Patti generalistici e tematici, dal POR Sicilia 2006 e dal PIT (Progetti Integrati Territoriali) della Valle del Torto e dell'Alto Belice Corleonese. Nell'ambito dell'area di studio in atto non si rilevano interferenze né impatti negativi fra i tracciati in analisi e le azioni e i processi generati dalla programmazione ordinaria strategica (POR 2000-2006) e da quella straordinaria : Patto Territoriale, P.R.U.S.S.T., P.I.T.

L'analisi condotta all'interno delle aree omogenee di programmazione straordinaria, "Alto Belice Corleonese" e "Valle del Torto e dei Feudi", ha fatto emergere la coerenza dell'infrastruttura con i progetti di carattere infrastrutturale anche di respiro provinciale.

L'elenco degli interventi è il seguente:

POR 2000-2006

LERCARA FRIDDI

Località	Comune	Titolo dell'intervento	Misura	Macro azione POR	Sub azione POR	Soggetto intestatario	Importo
Colle Madore	Lercara Friddi	Scavo e restauro di opere murarie dell'abitato indigeno ellenizzato di Colle Madore	2.01	Circolo delle aree archeologiche	Campagne di scavi archeologici, restauro, manutenzione, conservazione del patrimonio archeologico e interventi interni all'area, finalizzati alla valorizzazione, fruizione e alla messa in sicurezza	Soprintendenza BCA di Palermo	€ 258.228,00

PIT

Villafraati e Cefalà Diana		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale dei "Bagni di Cefalà Diana e Chiaristella"	PIT Alto Belice Corleonese 1.11.00	€ 774.685,00
Piana degli Albanesi e Monreale		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della Riserva Naturale di "Serra della Pizzuta"	PIT Alto Belice Corleonese 1.11.00	€ 516.456,00
Palazzo Adriano e Chiesa Solafani		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della Riserva Naturale dei "Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio"	PIT Alto Belice Corleonese 1.11.00	€ 1.032.914,00
Ris. Nat. Or. Di Monte San Calogero		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale orientata "Monte San Calogero"	PIT Valle del Torto e dei Feudi 1.11.00	€ 774.685,00
Ris. Nat. Or. "Bosco della Favara e Bosco Granza"		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale orientata di "Bosco della Favara e Bosco Granza"	PIT Valle del Torto e dei Feudi 1.11.00	€ 1.032.914,00
Castronuovo di Sicilia		Interventi diretti alla conservazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio ambientale		Intervento per la valorizzazione, tutela e fruizione della riserva naturale orientata di "Monte Carcaci"	PIT Valle del Torto e dei Feudi 1.11.00	€ 516.457,00

Ricadono nella fascia di studio i seguenti interventi:

- A) POR 2000 – 2006
- Lercara Friddi, Colle Madore: Campagna di scavi archeologici;
- B) PIT
- Villafrati e Cefala: Intervento per la valorizzazione “Bagni di Cefala Diana e Chiaristela”;

Tali interventi non interferiscono con il progetto in esame e non risultano ulteriori indicazioni di tipo infrastrutturali nell’ambito dell’intervento.

L’indagine effettuata sugli strumenti urbanistici vigenti, pur in ambiti sensibili e suscettibili di tutela e conservazione, non ha rilevato interferenze con l’ambiente della programmazione e della pianificazione capaci di determinare variazioni nell’assetto territoriale e socio-economico.

Si può concludere che l’infrastruttura non presenta interferenze di rilievo con la pianificazione comunale per ciò che concerne il Quadro indagato. Anche nell’ambito di una prospettiva decennale – tale è il periodo medio di vita dei Piani - e nell’ipotesi di realizzazioni di interventi in deroga o in variante agli strumenti vigenti in forza di strumenti non ordinari, si può affermare che persiste, anche per le finalità di sviluppo socio-economico sostenibile, una coerenza e una sostenibilità istituzionale e amministrativa.

3.5 IL COMPLESSO DEI VINCOLI

Il Quadro ha analizzato i seguenti vincoli:

- aree tutelate per legge - vincolo fiumi torrenti, corsi d’acqua ecc., D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera c, comma 1, art.142 (ex art. 146 lett. c D.L. 490/99);
- beni culturali - interesse archeologico, artistico, storico ecc., D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera a, comma 3, art.10 (ex L.1089/39, ex D.L. 490/99);
- beni culturali - ville parchi e giardini ecc, D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera f, comma 4, art.10 (ex L.1089/39, ex D.L. 490/99);
- immobili ed aree di notevole interesse pubblico, D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera d, comma 1, art.136 (ex L.1497/39, ex D.L. 490/99);
- aree tutelate per legge - territori coperti da boschi ecc, D.lgs N°42 del 22-01-04, lettera g, comma 1, art.142 (ex L.431/85, ex D.L. 490/99);
- riserve ai sensi della L.R. 14/88;

e ha anche tenuto conto delle aree archeologiche segnalate e in via d’istruttoria, nonché delle aree della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) in sede d’istruttoria e dei vincoli paesaggistici segnalati dai PRG.

L’alternativa prescelta non determina impatti sulla vincolistica. In taluni tratti comporta alcune interferenze con il vincolo paesaggistico risolte con interventi di ingegneria naturalistica e con opportune opere di mitigazione e di riqualificazione del paesaggio attraverso l’architettura vegetale.

Anche in riferimento alle Riserve che insistono sul territorio di riferimento (Chiarastella e Bagni di Cefalà Diana; Serre di Ciminna) gestite dalla Provincia Regionale di Palermo, non sussistono elementi di interazione e conflitto.

L’infrastruttura in progetto non interferisce anche per il costituendo Parco Integrato dei Sicani, che ha il suo limite di perimetrazione molto a sud ovest del Comune di Lercara Friddi.

Attenzione particolare è stata rivolta alle indagini storiche e alla schedatura dei siti e dei manufatti dell’archeologia.

L’orientamento e la percorribilità delle valli dei fiumi Eleuterio, Milicia e S.Leonardo hanno, senza dubbio, da sempre rappresentato una realtà estremamente rilevante in relazione ai processi di antropizzazione di questa parte dell’isola. Tali processi appaiono oltremodo agevolati, tra l’altro, dalle caratteristiche orografiche, morfologiche, ed idrogeologiche del bacino.

La ricerca archeologica ha permesso, negli ultimi anni, di individuare alcune tra le più importanti testimonianze archeologiche nell’area compresa nella media e alta valle dei fiumi Eleuterio e Milicia. L’indagine si è dimostrata particolarmente generosa per le preziose scoperte d’insediamenti archeologici che permettono di comprendere le dinamiche insediamentali di questa porzione dell’entroterra palermitano attraverso un lungo arco cronologico che dalla preistoria giunge sino all’età medievale.

L’areale da noi preso in esame a vasto raggio ricade anche sotto la giurisdizione dei comuni di Marineo, Villafrati, Cefalà Diana, Godrano e S. Cristina Gela, centri situati immediatamente a ridosso della costa tirrenica a Sud-Est di Palermo, caratterizzati da una vocazione essenzialmente agricola; all’interno dei paesi summenzionati, è circoscritto da un buon sistema viario, costituito da strade comunali e trazzere, il quale può facilmente essere raggiungibile dall’attuale S.S. 121 oggetto delle prossime opere d’ammodernamento. Il tratto della S.S. 121, contiguo ad alcuni siti, rappresentò, per lungo tempo, una delle principali vie di grandi comunicazioni da Palermo verso l’area agrigentina. L’esistenza di un’importante arteria tra le coste del Mediterraneo e quelle tirreniche è inoltre documentata con certezza già in età romana, grazie al rinvenimento del noto miliarium, databile al III secolo a.C., nei pressi della cittadina di Corleone, fino ad ora l’unico che l’isola ci abbia restituito. Per quanto riguarda l’età medievale e post-medievale non possediamo

prove documentarie del suo tracciato, ma il fortuito rinvenimento di una carta delle “Regie Trazzere” relativa al tratto stradale compreso tra i centri di Misilmeri e Villafrati che transitava da Bolognetta, conferma ulteriormente che il sistema viario non ha mai cambiato sostanzialmente il suo percorso dal periodo romano all’età moderna. A sostegno di quest’asserzione, va citata una mappa di età borbonica, prodotta da un anonimo “regio agrimensore”, in cui è visibile lo stradone di “Ogliastro” che nel documento viene anche denominato “stradone consolare”, a probabile reminiscenza dell’antica via consolare di età romana.

L’antica strada ha perlopiù sfruttato la morfologia collinare dei luoghi, utilizzando al meglio i valichi, le portelle e soprattutto le vallate dei fiumi Milicia, Eleuterio e Bagni, veri e propri corridoi naturali. La zona prossima ai siti archeologici nell’area oggetto d’indagine è caratterizzata anche dalla presenza di pregevoli emergenze architettoniche di notevole interesse, quali i bagni d’età musulmana ed i ruderi del trecentesco castello di Cefalà Diana. Dal luogo forte di Cefalà, ricordato soprattutto da alcune vicende di guerra legate al suo assedio nel 1349, ricorderemo il vicino Pizzo Chiarastella che si eleva per metri 668 s.l.m., custode di testimonianze di grande rilievo storico e archeologico, la cui vita si protrasse ininterrottamente dal neolitico al periodo arabo normanno. Esso è noto per la presenza di frequentazioni preistoriche delle grotte Buffa 1 e Buffa 2 e della Grotta Porcospino che hanno restituito materiali attribuibili all’età eneolitica. Lungo i versanti del rilievo si rinvennero diversi frammenti di tegole e di ceramiche databili ad età classica e medievale. Recentemente sulla sua sommità sono state rilevate tracce di un castrum trecentesco documentato nel 1349. Dai dati in nostro possesso possiamo affermare che buona parte delle testimonianze archeologiche, che ricadono nell’areale preso in esame, sono riferibili a centri indigeni ellenizzati e di età romana, soprattutto pertinenti alla fase tardo-romana e alto-medievale, anche se non mancano significativi elementi di frequentazione greca di età ellenistica. Per quanto riguarda le problematiche legate all’articolarsi degli insediamenti indigeni è possibile riconoscere, almeno per il VI sec. a.C., alcuni siti, come quello della Montagnola di Marineo, di C/da Capezzana, di Pizzo Chiarastella, di Monte Porcara e di Pizzo Parrino, che possiamo definire veri e propri centri urbani in relazione alla superficie occupata e alla posizione preminente e naturalmente difendibile all’interno della vallata, attorno ai quali dovevano distribuirsi una serie di insediamenti minori, posti su rilievi collinari o addirittura nel fondovalle con evidente funzione di sfruttamento agricolo intensivo del territorio. L’evidenza archeologica rappresentata dai suddetti siti s’inserisce pienamente nella problematica legata ai processi di ellenizzazione che coinvolsero i centri indigeni all’indomani dell’arrivo dei Greci. Dal punto di vista archeologico questa fase è documentata dal ritrovamento di materiali ceramici riferibili alla produzione greca e dall’imitazione di forme vascolari tipiche dell’orizzonte ellenico da parte di fabbriche indigene. Le testimonianze più numerose rinvenute all’interno del territorio in esame, attestano, come in altre zone della Sicilia, una frequentazione riferibile al periodo tardo-romano, e più precisamente ai secoli che vanno dal II al V

d.C. L’analisi dei dati a nostra disposizione sembrerebbero ricondurci alle note vicende storiche che nel corso del II secolo d.C. riguardarono l’intera isola.

A partire da questo arco cronologico sembra accentuarsi la crisi dei centri urbani con un conseguente disintegrarsi del latifondo schiavistico, introdotto all’indomani della conquista romana della Sicilia. La pax romana, insieme ai benefici effetti materiali, portò anche un pesante fardello di tributi e di soprusi a danno della popolazione isolana, e stando alla testimonianza di Cicerone, in presenza stessa del latifondo come struttura portante dell’economia della Sicilia. Tuttavia il miglioramento delle condizioni generali di vita, avrebbe senza dubbio contribuito ad una distribuzione geografica della popolazione, con una conseguente modifica dell’insediamento rurale e della sua tipologia nel senso di una sua progressiva frantumazione dell’abitato nelle campagne. I ritrovamenti archeologici nella zona fanno ipotizzare che le campagne fossero ben popolate e costellate da casolari, fattorie, villaggi. La presenza umana, così numerosa e significativa, testimonia ad un tempo l’intenso sfruttamento della vallata.

I materiali che si rinvennero con maggiore frequenza negli insediamenti presenti nell’area si riferiscono a vasellame in terra sigillata africana ed ad una vasta produzione di vasellame comune da mensa dalle forme più svariate insieme ad anfore da trasporto di produzione nord-africana cronologicamente inquadrabili nei secoli II- V d.C.

In conclusione è possibile affermare che nonostante l’area interessata dai prossimi lavori di ammodernamento della SS 121 sia inserita all’interno di un territorio che presenta numerose evidenze archeologiche, nessuna di queste, allo stato attuale delle ricerche, ricade direttamente all’interno del tracciato proposto. Tuttavia va precisato che l’attuazione di una grande opera, come il suddetto ammodernamento, presenta frequentemente il rischio di interessare giacimenti di interesse archeologico allo stato sconosciuti. Proprio in virtù di ciò sarebbe auspicabile un continuo contatto tra la direzione dei lavori e l’archeologo.

In ordine infine al complesso delle valenze artistiche, architettoniche e archeologiche il tracciato prescelto giace oltre i limiti delle aree di salvaguardia e di inedificabilità assoluta dai manufatti individuati dalle Linee Guida del Piano Paesistico Regionale.

Coerenza dell’intervento con gli strumenti di programmazione e pianificazione

Pertanto, alla luce delle superiori considerazioni e con riguardo ai livelli di programmazione e pianificazione, l’intervento risulta coerente e integrato anche con le finalità e gli obiettivi discendenti dalla programmazione e dalla pianificazione straordinaria e complessa .

In particolare l’intervento attiva la sua coerenza con:

- il PON Trasporti 2000-2006;
- il Programma di Sviluppo del Mezzogiorno;
- il Piano Generale dei Trasporti;

- l'Intesa Istituzionale di Programma del 1999;
- la programmazione ANAS;
- l'Accordo di Programma Ministero per l'economia e le finanze, Ministero dei Trasporti, Regione Siciliana e Anas del 28/12/2006;
- il POR Sicilia 2000-2006;
- il Piano Regionale dei Trasporti Regione Siciliana (Piano Direttorio);
- Piano attuativo delle quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo
- il Piano Territoriale Provincia regionale di Palermo (Linee guida);
- la pianificazione comunale del territorio interessato;
- la difesa del suolo (Piano Stralcio per il rischio Idrogeologico e redigendi PAI);
- il complesso dei vincoli territoriali.