



CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO

AREA VIABILITA' – EDILIZIA – BENI CULTURALI
DIREZIONE VIABILITA'
P.O. – Progettazione e Gestione OO.PP. Area Nord/Est

P.O. FESR
Sicilia 2014-2020

Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) Area Interna delle "Madonie" – Riqualificazione rete viaria

OGGETTO:

**S.P. n° 9 "Delle Madonie": Campofelice di Roccella – Castelbuono.
Lavori di ripristino e messa in sicurezza della sede viaria in tratti
saltuari.**

PROGETTO DI €.1.500.000,00 - CUP: D47H17001450006

PROGETTO ESECUTIVO

(art. 23, c.8, D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.)

COMMITTENTE: CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

Palermo, li

Il Progettista
(Ing. Elio Venturella)

Il Responsabile Unico del Procedimento
(Dott. Giovanbattista Costanzo)

CITTA' METROPOLITANA DI
PALERMO

Visto, si esprime parere tecnico
favorevole ai sensi dell'art.5, comma 3
della L.R. n.12 del 2011

N. _____

Palermo _____

II RESPONSABILE UNICO DEL
PROCEDIMENTO



CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO

AREA VIABILITA' - EDILIZIA - BENI CULTURALI DIREZIONE VIABILITA'

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA (art. 8, comma 1 D.P.R. 13 febbraio 2017, n°31)

1. Richiedente:

Città Metropolitana di Palermo

2. Tipologia dell'opera e/o dell'intervento:

“S.P. n° 9 “Delle Madonie””: Campofelice di Roccella – Castelbuono.

Lavori di ripristino e messa in sicurezza della sede viaria in tratti saltuari. L'intervento consiste in lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria riguardante il miglioramento della sicurezza stradale in relazione al traffico veicolare. Tali lavori si possono configurare come interventi di lieve entità, individuati nell'allegato B del D.P.R. n° 31/2017, come di seguito elencati:

- **B11: Interventi puntuali di adeguamento della viabilità, quali: sistemazione di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo;**
- **B40: Interventi sistematici di ingegneria naturalistica diretti alla regimazione delle acque, alla conservazione del suolo o alla difesa dei versanti da frane e slavine.**

Si elencano ulteriori interventi previsti, di natura puntuale, che possono ricondursi all'elenco di cui all'allegato A del D.P.R. N°31/2017 e precisamente:

- **A.10: Opere di manutenzione e adeguamento degli spazi esterni, pubblici o privati, relative a manufatti esistenti, quali marciapiedi, banchine stradali, aiuole, componenti di arredo urbano, purché eseguite nel rispetto delle caratteristiche morfo-tipologiche, dei materiali e delle finiture preesistenti, e dei caratteri tipici del contesto locale;**
- **A.13: Interventi di manutenzione, sostituzione o adeguamento di cancelli, recinzioni, muri di cinta o di contenimento del terreno, inserimento di elementi antintrusione sui cancelli, le recinzioni e sui muri di cinta eseguiti nel rispetto delle caratteristiche morfo-tipologiche, dei materiali e delle finiture esistenti che non interessino i beni**

PALAZZO JUNG, Via Lincoln 71 - 90133 PALERMO

Tel. 091 6628111 - Fax 091/6628638

e-mail: infrastrutture@provincia.palermo.it - PEC: infrastrutture@cert.cittametropolitana.pa.it

vincolati ai sensi del Codice , art. 136, comma 1, lett. a),b) e c), limitatamente, per quest'ultima, agli immobili di interesse storico architettonico o storico testimoniale, ivi compresa l'edilizia rurale tradizionale, isolati o ricompresi nei centri o nuclei storici;

- **A.20:** Nell'ambito degli interventi di cui all'art. 149, comma 1. lett. c) del Codice: pratiche selvicolturali autorizzate in base alla normativa di settore; interventi di contenimento della vegetazione spontanea indispensabili per la manutenzione delle infrastrutture pubbliche esistenti pertinenti al bosco, quali elettrodotti, viabilità pubblica, opere idrauliche ecc.;
- **A.26:** Interventi puntuali di ingegneria naturalistica diretti alla regimazione delle acque e/o alla conservazione del suolo che prevedano l'utilizzo di piante autoctone e pioniere, anche in combinazione con materiali inerti di origine locale o con materiali artificiali biodegradabili.

3. Carattere dell'Intervento:

Permanente

5. Destinazione d'uso:

Altro: Infrastrutture lineari

6. Contesto Paesaggistico dell'intervento e/o dell'opera:

Ambiente naturale, area agricola e ambito fluviale

7. Morfologia del contesto paesaggistico:

Versanti collinari e superfici pianeggianti

8. Ubicazione dell'opera e/o dell'intervento:

Vedi cartografie.

9. Documentazione fotografica dello stato attuale:



Foto – 1 - Dissesto al Km 27+100



Foto – 2 - Dissesto al Km 27+100

PALAZZO JUNG, Via Lincoln 71 - 90133 PALERMO

Tel. 091 6628111 - Fax 091/6628638

e-mail: infrastrutture@provincia.palermo.it - PEC: infrastrutture@cert.cittametropolitana.pa.it



Foto – 3 - Dissesto al Km 27+100



Foto – 4 - Dissesto al Km 28+700

PALAZZO JUNG, Via Lincoln 71 - 90133 PALERMO

Tel. 091 6628111 - Fax 091/6628638

e-mail: infrastrutture@provincia.palermo.it - PEC: infrastrutture@cert.cittametropolitana.pa.it



Foto – 5 - Dissesto al Km 28+700

10a. Presenza di immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136–141–157 D.Lgs 42/04):

Tipologia di cui all'art.136 c.1 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona delle Madonie, compresa tra i fiumi Imera e Pollina” “D.A. N° 2272” del 17/05/1989.

a) cose immobili;

b) ville, giardini, parchi;

c) complessi di cose immobili;

d) bellezze panoramiche.

10b. Presenza di aree tutelate per legge (art.142 del D.L.gs 42/04):

a) territori costieri;

b) territori contermini ai laghi;

c) fiumi torrenti e corsi d'acqua;

d) montagne sup 1200/1600m;

e) ghiacciai e circhi glaciali;

f) parchi e riserve;

g) territori coperti da foreste e boschi;

h) universita' agrarie e usi civici;

i) zone umide;

l) vulcani;

[] m) zone di interesse archeologico.

11. Descrizione sintetica dello stato attuale dell'immobile o dell'area di intervento:

La Strada Provinciale n°9 “*Delle Madonie*” ricade nella rete stradale dell’*Area Nord/Est* (ex Alte Madonie) della Città Metropolitana di Palermo e riveste un’importanza primaria nel territorio per la funzione che assolve a servizio dei settori dell’agricoltura, del commercio e del turismo in quanto è l’unico collegamento tra i Comuni di **Campofelice di Roccella, Collesano, Isnello e Castelbuono** alla viabilità primaria (S.S. 113 - S.S. 286 - Autostrade) e in quanto costituisce la prima parte dell’itinerario per raggiungere il centro sciistico di **Piano Battaglia**. Inoltre allo stato attuale rappresenta l’unica possibile via di fuga dei Comuni Campofelice di Roccella, Collesano e Isnello in caso di calamità, in quanto unica via che conduce ai suddetti centri abitati.

La strada attraversa un territorio montano per la maggior parte sottoposto a vincolo dalla Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali (leggi n. 1497/39 e n. 431/85) e dalla progressiva Km.ca 13+500 (a monte dell’abitato di Collesano) alla progressiva Km.ca 22+100 (Mulino Cipolla) ricade in territorio del **Parco delle Madonie**.

La strada inizia al bivio con la S.S. n°113, a valle dell’abitato di Campofelice di Roccella, prosegue verso l’interno, attraversa i centri abitati di Campofelice di Roccella, Collesano e Isnello e termina alle porte dell’abitato di Castelbuono.

Ha uno sviluppo complessivo di Km 34 + 700, una larghezza pressoché costante di ml. 7,00-7,50 di cui ml. 6,00 di carreggiata, affiancata da cunette o da banchine ed è dotata per l’intera estensione di pavimentazione bitumata.

12. Descrizione sintetica dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera (dimensioni, materiali, colore, finiture, modalita' di messa in opera, ecc.) con allegata documentazione di progetto:

Su detta strada giornalmente si svolge un notevole transito veicolare sia di mezzi che si spostano per lo svolgimento delle attività aziendali in loco, nonché anche di mezzi destinati al Trasporto Pubblico Locale e la soccorso sanitario.

La natura e densità del traffico e le condizioni climatiche tipiche delle zone di montagna determinano un rapido deterioramento della pavimentazione bitumata che richiede una costante manutenzione.

La pavimentazione stradale in alcuni tratti si presenta usurata e deformata e in altri tratti risulta bisognosa di interventi di riqualificazione specialmente per quanto attiene a opere di presidio, di corredo ed alcune opere d’arte vetuste.

L’eccessiva piovosità, dell’inverno 2009/2010 prima e dell’inverno 2014/2015 per ultimo, ha innescato diversi movimenti franosi nel territorio delle Madonie, che hanno interessato anche la viabilità provocando vari cedimenti e/o ribassamenti di tratti di piano viabile, smottamenti di terreno di monte e, nei casi più gravi, crolli dell’intera piattaforma stradale. Ciò ha reso la circolazione stradale difficoltosa e si sono allungati notevolmente i tempi di percorrenza per il collegamento tra i Comuni della zona e tra questi e la viabilità principale, con evidenti disagi per gli studenti, i pendolari e gli operatori agricoli della zona che quotidianamente percorrono l’importante arteria stradale.

La S.P.9 è interessata in alcuni tratti da frane, cedimenti, smottamenti e avvallamenti nei quali si ritiene necessario intervenire per mettere in sicurezza i tratti interessati e assicurare la continuità del transito.

Come già detto in premessa, la S.P.9 è interessata in alcuni tratti da frane, cedimenti, smottamenti e avvallamenti nei quali si ritiene necessario intervenire per mettere in sicurezza i tratti interessati e assicurare la continuità del transito.

Le problematiche geomorfologiche principali riscontrate sono legate alla regimentazione delle acque superficiali e di infiltrazioni.

Tenuto conto della importanza che gli affioramenti rivestono in funzione del regime idrogeologico per non intercettare e deviare importanti deflussi sotterranei si intende intervenire soprattutto allontanando le acque superficiali e di infiltrazioni esclusivamente dal corpo stradale.

Al fine di garantire la sicura percorribilità ed evitare continui smottamenti si prevede di intervenire sull'asse stradale mediante il consolidamento del corpo stradale con il sistema delle terre rinforzate alla progr.va km.ca 28+700 e con opere di sostegno su pali alla progr.va km.ca 21+700, che nel corso degli anni hanno manifestato criticità.

Nei suddetti tratti della strada oggetto dell'intervento, verrà realizzato un drenaggio in pietrame sottocunetta sul lato monte e verranno ricostruite le cunette, in parte dissestate, per allontanare le acque dall'area interessata, e inoltre verrà realizzato un nuovo cassonetto stradale con l'impiego di fondazione stradale, conglomerato bituminoso per strato di base, binder e manto di usura.

Alla progr.va km.ca 27+140.50 saranno rifunzionalizzati i tombini esistenti.

A monte dei suddetti tratti della strada oggetto dell'intervento, nei tratti ove necessita, sarà eseguita la riprofilatura delle scarpate.

Nei suddetti tratti della strada oggetto dell'intervento, verrà eseguita la sostituzione delle barriere di protezione divelte e la posa in opera delle nuove barriere stradali di sicurezza conformi alla nuova normativa, verrà messa in opera la segnaletica orizzontale longitudinale in mezzzeria ed ai bordi della sede viaria, e verrà sostituita la segnaletica verticale esistente con nuovi cartelli conformi al nuovo codice della strada.

In altri tratti saltuari, ove necessita si provvederà ad una migliore regimentazione delle acque piovane, che hanno già causato fenomeni di erosione di alcuni tratti di scarpata di valle, mediante la ricostruzione di cunette interamente rivestite in pietrame del luogo, il ripristino di alcuni tombini ostruiti e la realizzazione di tratti di cunettoni per l'allontanamento delle acque dalla scarpata stradale.

Per far fronte ad alcuni fenomeni di smottamento di terra da monte, si prevede l'utilizzazione di gabbioni di altezza pari a ml 1,00 al di sopra dell'attuale spalletta della cunetta.

In tratti saltuari, anche con interventi limitati, è prevista la ripresa della pavimentazione bitumata con fornitura, stesa e compattazione di conglomerato bituminoso per livellamento e risagomatura, nonché stesa di manto di usura.

In altri tratti saltuari, più abbisognevole, è previsto il rifacimento del cassonetto stradale con l'impiego di fondazione stradale, conglomerato bituminoso per strato di base, binder e manto di usura.

L'intervento, inoltre, prevede, in tratti saltuari, la sistemazione e sostituzione di barriere di protezione laterale ammalorate;

Infine è previsto in tratti saltuari il rifacimento della segnaletica orizzontale e la fornitura e collocazione della segnaletica verticale.

Individuazione ed ubicazione dei dissesti e tecniche di intervento.

1. Km. 27+100 Comune di Isnello - Paratia di pali di sostegno in c.a

In corrispondenza del km 27+100 è presente un dissesto che coinvolge parte della sede stradale. Le foto n° 1, 2 e 3 rappresentano la zona dissestata.

L'areale oggetto del predetto intervento è stato individuato all'interno della carta di pericolosità sismica vigente.

Il dissesto in esame si ritiene sia dovuto principalmente alla costituzione dei terreni di fondazione della strada nella zona in oggetto, alla non sufficiente ed adeguata regimazione delle acque superficiali ed anche alla non sufficiente lunghezza del muro di sottoscarpa che solo in parte sostiene il rilevato stradale.

Nel tratto in esame inoltre, la sede stradale appare deformata non per vetustà del manto d'usura ma per risalita capillare delle acque contenute nelle argille del sottofondo. Oltre che un drenaggio sottocunetta lato monte è indispensabile la ricostituzione della fondazione mediante apporto di misto granulometrico per uno spessore non inferiore a cm. 40.

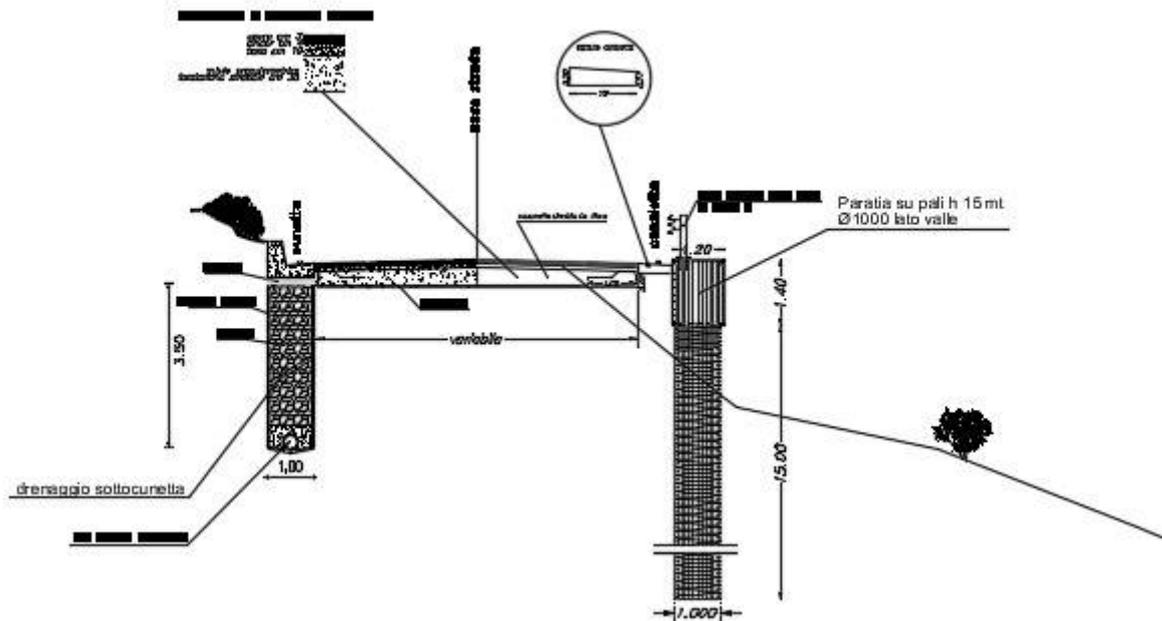
In questa zona, nel tratto più dissestato, si realizzerà una paratia di pali accostati in c.a. di sostegno e sarà realizzata in parte in prosecuzione del muro di sottoscarpa esistente e in parte in sostituzione del tratto di muro di sottoscarpa divelto.

I pali della paratia avranno diametro $\phi=1000\text{mm}$, saranno lunghi 15 m, e avranno interasse di 1.25m. In questo modo consentiranno alle acque presenti nei terreni di continuare a filtrare.

I pali saranno collegati in testa da un cordolo in cemento armato largo 1.20m e alto 1.40m.

La lunghezza complessiva della paratia risulta quindi $15+1.4=16.4$ m.

L'opera di sostegno è un'opera di sottoscarpa, in un tratto stradale a mezzacosta. L'intervento si rende necessario per consentire la ripresa del corpo stradale.



2. Km. 28+700 Comune di Isnello – Terre rinforzate

In corrispondenza del km 28+700 è presente un dissesto che coinvolge parte della sede stradale. Le foto n°4 e 5 rappresentano la zona dissestata.

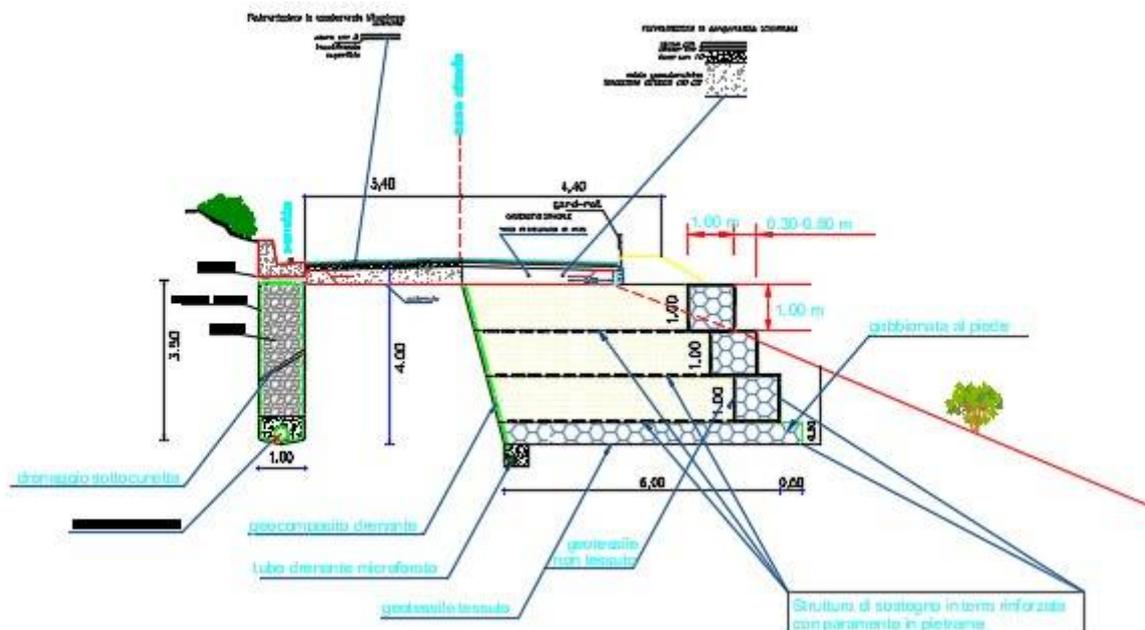
L'intervento consiste nel rifacimento del corpo stradale. Si prevede sostanzialmente di realizzare un rilevato in terra rinforzata.

L'areale oggetto del predetto intervento è stato individuato all'interno della carta di pericolosità sismica vigente.

Il dissesto in esame si ritiene sia dovuto principalmente alla costituzione dei terreni di fondazione della strada nella zona in oggetto ed anche alla non sufficiente ed adeguata regimazione delle acque superficiali.

Il deflusso delle acque meteoriche nelle relative cunette è stato sempre assicurato da un tubo armco presente poco più avanti che a causa del dissesto attivo, successivamente si è deformato perdendo la stessa funzione di convogliamento delle acque.

Ancora poco più avanti sul lato monte è presente un fosso naturale e sul lato valle c'è un fosso di guardia in c.a. da ricostruire poiché non più funzionale e causa del cedimento della sovrastruttura stradale. L'inefficienza del tubo armco e del sistema di captazione delle acque sul lato valle e la presenza del fosso naturale lato monte hanno contribuito al peggioramento delle condizioni di stabilità del tratto stradale in oggetto.



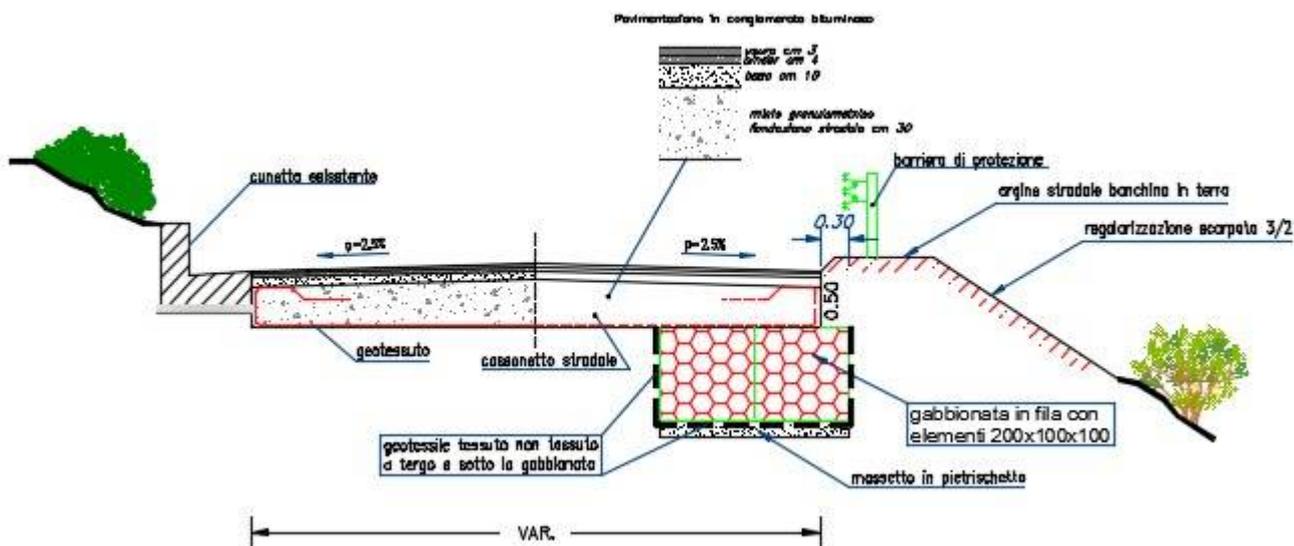
Ulteriori interventi di rifunzionalizzazione viaria da realizzare

Messa in opera di gabbioni metallici lato valle in tratti saltuari.

Al Km 25+800, al Km 28+550, al Km 30+200, al Km 32+600 e al Km 33+100, un tratto della strada presenta considerevoli cedimenti di parte della carreggiata stradale dovuti all'infiltrazione di acqua in terreni argillosi. Il progetto prevede la ricostruzione del cassonetto stradale mediante l'utilizzo di gabbioni metallici 2,00x1,00x1,00 riempiti da conchi di pietra locale, posti al di sotto della quota stradale con il compito sia di sostegno che di drenare le acque infiltrate, la messa in opera della nuova fondazione stradale con soprastante pavimentazione bituminosa (strato di base, binder e strato di usura), l'intervento inoltre prevede a valle delle gabbionate il rifacimento della banchina in terra e ove occorre la risagomatura delle scarpate.

In tutto il tratto della strada oggetto dell'intervento verrà messa in opera la segnaletica orizzontale longitudinale in mezzzeria ed ai bordi della sede viaria, la sostituzione delle barriere di protezione divelte e nella posa in opera delle nuove barriere stradali di sicurezza conformi alla nuova normativa e verrà sostituita la segnaletica verticale esistente con nuovi cartelli conformi al nuovo codice della strada.

L'areale oggetto del predetto intervento è stato individuato all'interno della carta di pericolosità sismica vigente.



Realizzazione di drenaggi di profondità lato monte in tratti saltuari.

In alcuni tratti, la sede stradale appare deformata non per vetustà del manto d'usura ma per risalita capillare delle acque contenute nelle argille del sottofondo. Alle progr.ve km.che 24+550, 25+800, 29+200 e 33+100 saranno realizzati dei tratti di drenaggio di profondità lato monte.

Ripristino di tratti di cunetta banchina in cls.

In tratti saltuari, alle progr.ve km.che 24+550, 25+800, 26+800, 28+900, 31+200, 31+300, 33+100, 33+800, 34+070 e 34+400 saranno ricostruite dei tratti di cunette dissestate in cls con rivestimento in muratura.

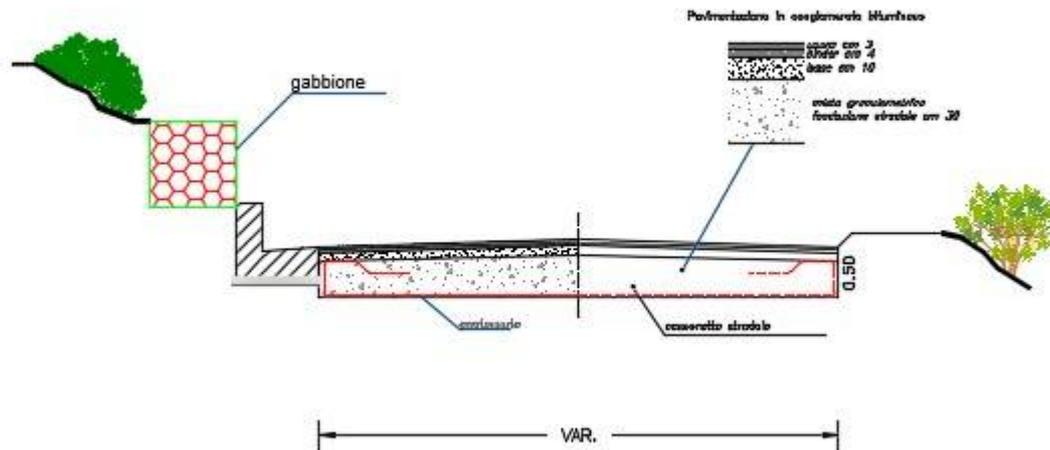
Ripresa del piano viabile mediante la formazione di cassonetti stradali tratti saltuari.

In tratti saltuari, alle progr.ve km.che 24+550, 25+550, 26+800, 27+600, 27+800, 28+200, 29+900, 29+200, 29+600, 31+200, 31+300, 31+950, 33+800, 34+070, 34+200 e 34+400 saranno realizzati i cassonetti stradali con l'impiego di fondazione stradale, conglomerato bituminoso per strato di base, binder e manto di usura.

Messa in opera di gabbioni metallici lato monte in tratti saltuari.

Per far fronte ad alcuni fenomeni di smottamento di terra da monte, si prevede a contenimento, in tratti saltuari, la realizzazione di gabbionate di pietrame di altezza pari a ml 1,00 sopra la spalletta (h= 30/50 cm) della cunetta esistente.

L'areale oggetto del predetto intervento è stato individuato all'interno della carta di pericolosità sismica vigente.



Riepilogando gli ulteriori interventi previsti, in tratti saltuari, sul tronco stradale si possono così sintetizzare:

Opere per la ripresa e protezione del corpo stradale mediante:

- il rifacimento del cassonetto stradale mediante l'utilizzo di gabbioni metallici al Km 25+800, al Km 28+550, al Km 30+200, al Km 32+600 e al Km 33+100;
- realizzazione di drenaggi di profondità lato monte alle progr.ve km.che 24+550, 25+800, 29+200 e 33+100;

Opere per la ripresa del piano viabile e delle sue pertinenze mediante:

- la formazione di cassonetti stradali tratti saltuari con l'impiego di fondazione stradale, conglomerato bituminoso per strato di base, binder e manto di usura alle progr.ve km.che 24+550, 25+550, 26+800, 27+600, 27+800, 28+200, 29+900, 29+200, 29+600, 31+200, 31+300, 31+950, 33+800, 34+070, 34+200 e 34+400;
- la ripresa della pavimentazione bitumata con fornitura, stesa e compattazione di conglomerato bituminoso per livellamento e risagomatura, anche con interventi limitati, nonché stesa di manto di usura in tratti saltuari;

Opere di contenimento, consolidamento e protezione delle scarpate lato monte e lato valle mediante:

- riprofilatura delle scarpate in tratti saltuari ;
- messa in opera di gabbioni metallici lato monte sopra spalletta a contenimento di scarpate instabili in tratti saltuari;

Opere per la raccolta di acque superficiali o profonde mediante:

PALAZZO JUNG, Via Lincoln 71 - 90133 PALERMO

Tel. 091 6628111 - Fax 091/6628638

e-mail: infrastrutture@provincia.palermo.it - PEC: infrastrutture@cert.cittametropolitana.pa.it

- ripristino, ricostruzione e realizzazione di tratti di cunetta banchina in cls. con rivestimento in muratura in tratti saltuari alle progr.ve km.che 24+550, 25+800, 26+800, 28+900, 31+200, 31+300, 33+100, 33+800, 34+070 e 34+400;
- ripristino di fossi di guardia ;
- ripristino di cunettoni in terra ;
- realizzazione di drenaggi di profondità sottocunetta lato monte in tratti saltuari;

Opere di rifunzionalizzazione di tombini mediante:

- ricostruzione delle parti di pozzetto crollate:

Opere di protezione del transito stradale mediante:

- Sistemazione, sostituzione di barriere di protezione laterale ammalorate in tratti saltuari;
- Realizzazione di tratti di segnaletica orizzontale in tratti saltuari;
- Fornitura e collocazione della segnaletica verticale in tratti saltuari;

Impiego di manodopera e mezzi d'opera per lavori in economia.

L'intervento, una volta ultimato, riproporrà fedelmente la situazione dello stato dei luoghi e il tracciato della strada non subirà variazioni.

13. Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera:

L'intervento può essere individuato come riqualificazione della infrastruttura viaria in quanto mantiene caratteristiche plano-altimetriche e conformazione dei luoghi finalizzati alla transitabilità in sicurezza del tracciato stradale esistente.

Durante la fase di cantiere solo alcune aree, per un tempo limitato, subiranno modifiche e riguarderanno interventi puntuali sulla vegetazione esistente a valle di scarpate, movimenti di terreno dovuti a sbancamenti necessari per la dismissione, manutenzione, ripristino e inserimento delle opere di contenimento per il rifacimento del rilevato stradale.

Durante la fase di esercizio l'intervento è mirato a determinare una limitata alterazione della percezione dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico, dovuto all'inserimento di quegli elementi necessari quali opere di contenimento, reti paramassi, barriere di sicurezza, cunette, fossi di guardia e segnaletica orizzontale e verticale.

Si ritiene comunque che tali interventi di manutenzione straordinaria comportino una iterazione poco significativa del contesto ambientale e paesaggistico dove è inserita l'opera.

14. Eventuali misure di inserimento paesaggistico:

Le tecniche che si adotteranno per favorire l'inserimento dell'intervento nel contesto paesaggistico sono le seguenti:

- Utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica:

Interventi di consolidamento:

- gabbionate in pietrame con rete metallica zincata a maglia esagonale a tripla torsione al posto di muri in cls;

Interventi antierosivi:

- materassi Reno estesi al fine di raccordare l'opera d'arte (impluvi e tombini sotto la sede stradale) al substrato naturale;
- utilizzo di barriere di sicurezza (guard rail) in metallo adeguate alla normativa vigente in materia di sicurezza stradale, in sostituzione di quelle ammalorate.

15. Indicazioni dei contenuti precettivi della disciplina paesaggistica vigente in riferimento alla tipologia di intervento: conformità con i contenuti della disciplina:

Il decreto di istituzione del vincolo paesaggistico D.A. n° 2272/1989 riconosce l'intero comprensorio delle Madonie quale meritevole di tutela per i valori paesaggistici e naturalistici che lo caratterizzano. Ritene che le strade di percorrenza interne al comprensorio madonita, tra le quali rientra la S.P. n°9, siano di notevole interesse paesaggistico, in quanto percorsi panoramici che attraversano un sistema morfologico da fondovalle a collinare/montano variegato.

Il Decreto non ha contenuti precettivi e rimanda ad una disciplina d'uso del territorio da applicare tramite il Piano Territoriale Paesistico.

Le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico, approvate con D.A. n° 6080 del 21/05/1999, sono uno strumento di orientamento e ausilio alla conoscenza del territorio e documento necessario alla pianificazione paesistica degli ambiti territoriali aventi caratteristiche geomorfologiche e culturali del paesaggio per intraprendere azioni di tutela paesistico ambientale.

Attualmente si è in attesa dell'adozione del Piano Paesistico della Provincia di Palermo, quindi non avendo riferimenti in merito al paesaggio locale di pertinenza del tracciato della S.P. n°9, visti la natura degli interventi progettati, valutata la sensibilità dei contesti ambientali dove si dovrà intervenire, si ritiene opportuno intervenire con opere di mitigazione paesaggistico/ambientale descritti al punto precedente.

Anche gli interventi previsti all'interno del Parco delle Madonie verranno effettuati nel rispetto di quanto previsto dal D.A. n°263 del 18/04/1996 "Modifica della disciplina di massima delle attività esercitabili in ciascuna zona del territorio del Parco delle Madonie", dove per interventi in zona "A" di Riserva Integrale di Parco e in zona "B" di Riserva Generale, si possono effettuare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle strade rotabili ed armentizie esistenti nel rispetto delle attauli caratteristiche tipologiche e formali.

Per interventi nelle zone "C" e "D" saranno adottati i principi secondo cui deve essere salvaguardata quanto più possibile la naturalità dei siti e le modifiche della condizione orografica esistente debbono essere limitate a quelle strettamente necessarie e ritenute indispensabili per il corretto uso dei manufatti ed impianti previsti. In tal caso si farà ricorso a tecniche di rinaturazione e di ingegneria naturalistica.

Il Progettista
(Ing. Elio Venturella)