



# COMUNE DI PALERMO

## VI° COMMISSIONE CONSILIARE

LAVORI PUBBLICI - URBANISTICA - EDILIZIA PRIVATA E RESIDENZIALE PUBBLICA  
EDILIZIA SCOLASTICA ED EDILIZIA PERICOLANTE

Verbale n. 74

Verbale della seduta di giorno 18 04.2016

L'anno 2016, giorno 18 del mese di Aprile, si riunisce la VI° Commissione Consiliare, formalmente convocata con nota prot. n.161/U del 31.03.2016, per la trattazione dei seguenti argomenti:

- Analisi delle tavole dello studio di fattibilità per l'ampliamento del sistema tranviario della città di Palermo.

Alle ore, 08,30 risulta presente il Consigliere Tantillo, chiama l'appello e considerato che non viene raggiunto il numero legale, rimanda alle ore 09,30,, in seconda convocazione.

Alle ore 09,30, in seconda convocazione sono presenti i consiglieri: Filoramo, Bruscia, La Commare e Tantillo.

Consiglieri	Orario Entrata	Orario Uscita
Alberto Mangano (Presidente)	10,50	12,15
Rosario Filoramo (Vice Presidente)	09,15	12,15
Felice Bruscia	09,00	10,00
Pietro La Commare	09,00	12,15
Francesco Mazzola	09,40	11,40
Giulio Tantillo	08,30	12,15
Alessandra Veronese	10,24	11,40

Presiede il consigliere Filoramo, il quale, constatato e fatto constatare che la Commissione è validamente costituita, dichiara aperta la seduta.

Verbalizza il Segretario Leonardo Firicano.

Si passa quindi alla trattazione del primo punto posto all'ordine del giorno.

La Commissione prende visione delle tavole relative allo studio di fattibilità per l'ampliamento del sistema tranviario della città di Palermo.

Il punto infatti è capire come inserire questi nuovi progetti negli strumenti urbanistici e di mobilità vigenti e da approvare, gli uffici tecnici hanno predisposto lo studio di fattibilità. Una task-force di 10 fra architetti, geologi e ingegneri che in poco più di un mese ha stilato grafici e cartine, il piano viene presentato in data alla commissione Urbanistica, con l'auspicio di completare il progetto entro la fine della consiliatura.

**Il tram del futuro dovrebbe essere significativamente diverso da quello attuale, inaugurato alla fine dello scorso anno:** nelle intenzioni dell'amministrazione c'è infatti l'alimentazione a batteria dei treni (a induzione o per



contatto), evitando i vistosi pali, ma soprattutto l'eliminazione, completa o parziale, delle barriere mediante una sede rialzata rispetto alla strada, in pratica al livello del marciapiede.

**Il costo ammonta a circa 480 milioni di euro, ma la partita finanziaria merita un capitolo a parte. Al momento Palermo conta sui 200 milioni** già previsti nel masterplan per il Sud del governo Renzi: con questi soldi si potrebbero pagare almeno tre tratte, ossia dalla Stazione centrale a De Gasperi passando da via Roma; da via Libertà a Notarbartolo e da Catalafimi a Orleans, fino a Bonagia. Gli altri 280 milioni, necessari per la tratta De Gasperi-Mondello o per far passare i binari lato mare, andranno invece reperiti nella prossima programmazione comunitaria. Rispetto alla metropolitana il tram costa molto meno e soprattutto i depositi già ci sono, quindi si tratta solo di posare i nuovi binari: al netto dei tempi burocratici e politici, dall'affidamento dei lavori al loro completamento ci vorrebbero circa 3 anni. Le tratte sono 7 e, in alcuni casi, sono prolungamenti e completamenti delle 4 linee già attive. Guardando ai percorsi, i treni bianchi dovrebbero passare da via Roma, da via Libertà (occupando per intero la carreggiata centrale), collegare la Stazione centrale con Notarbartolo, raggiungere lo Stadio, collegare Calatafimi a Orleans con un nuovo viadotto, arrivare fino a Bonagia grazie anche a un nuovo ponte sull'Oreto. Altra novità di rilievo è l'approdo dei binari in via Notarbartolo e in via Crispi e Foro Umberto I. Il ponte sull'Oreto collegherebbe via Orsa Minore con il cimitero di Sant'Orsola e sarebbe aperto anche al transito di pedoni, bici e auto: non avrà pilastri, visto che la vallata è profonda, ma sarebbe retto da tiranti d'acciaio.

#### **Ecco i percorsi in ordine di priorità:**

**La tratta A** prevede un prolungamento di 11,5 chilometri della linea 1 da via Balsamo a via Croce Rossa passando per corso dei Mille, via Lincoln, via Roma, via Amari, piazza Ruggero Settimo, via Libertà, piazza Vittorio Veneto, viale della Croce Rossa e piazza Giovanni Paolo II (ex De Gasperi).

**La tratta B** prolungherà la linea 1 per 1,3 chilometri dalla Stazione Notarbartolo a via Duca della Verdura, passando da piazza Boiardo a via Libertà.

**La tratta C** sarà un prolungamento della linea 3 per 8 chilometri con un singolo binario per carreggiata lungo viale Regione siciliana fino a Orleans. Il percorso di andata comprende via Pollaci, corso Calatafimi, viale Regione sud-est (lato monte), un viadotto sopra via Roccella, via Lussorio Cau, via Basile e via Lodato. Quello di ritorno partirà da via Lodato e percorrerà via Basile, lo svincolo dopo Ricas, viale Regione sud-est (lato valle) e corso Calatafimi con innesto nella linea 4.

**La tratta D** sarà un prolungamento di 9 chilometri della linea 3 da Orleans a Bonagia passando per via Lodato, via Lazzaro, via Tricomi, via Madonna, una strada di collegamento con viadotto sull'Oreto sino a Villagrazia (già inserita nel Piano triennale), via Villagrazia, via Sanfilippo, via Albiri, viadotto Perrier, via del Levriere, via dell'Antilope fino allo slargo fra via Guiro Rossa e via della Giraffa.

**La tratta E** sarà un prolungamento di 20 chilometri della linea 1 da via Croce Rossa a Mondello, passando da piazza Giovanni Paolo II, via De Gasperi, viale Strasburgo, viale Francia, via San Lorenzo, via Lanza di Scalea, piazza Bolivar, viale dell'Olimpo, piazza Castelforte, via Castelforte, via Mattei, via Galatea, via Principe di Scalea, via Glauco,



viale Regina Elena, via Anadiomene, via Galatea.

**La tratta F** è un prolungamento di 9,3 chilometri della linea 1 da via Duca della Verdura alla Stazione centrale lungo corso dei Mille, Foro Umberto I, via Cala, via Crispi, via Duca della Verdura fino a via Libertà.

**La tratta G** collegherà con 5,5 chilometri di binari piazza Bolivar a Sferracavallo passando per via Nicoletti, via Sferracavallo, via del Cedro, via Palazzotto e viale Leone.

Ass. Arcuri L'Amministrazione si sta preparando ad affrontare una grande sfida - attrarre risorse per cambiare, innovandolo, il sistema di mobilità della città. Questo significa guardare alla città del presente, pensando alla città del futuro.

La Commare :Il piano delle nuove tranvie rappresenta l'ideale completamento del sistema già in funzione con una triplice valenza positiva. In primo luogo vengono maggiormente interconnesse le attuali linee attraverso il prolungamento della linea 1 dalla stazione centrale fino alla stazione Notarbartolo; in secondo luogo vengono collegate con il centro altre zone periferiche come Bonagia, villaggio Santa Rosalia , Mondello e Sferracavallo; in terzo luogo il tram oltre a collegare le periferie con il Centro diventa esso stesso protagonista della mobilità in centro città con la dorsale via Roma, via Libertà, via Croce Rossa, viale Strasburgo. Se immaginiamo il nuovo sistema con le sinergie offerte da passante ferroviario, anello ferroviario ed il servizio autobus, si consegnerà alle nuove generazioni una rivoluzione della mobilità cittadina senza precedenti. L'auspicio è che il consiglio comunale tutto sappia cogliere l'importanza prioritaria di tali temi contribuendo a trasformarli in realtà nel minor tempo possibile".

Tantillo:Le annunciate nuove linee del tram, che dovrebbero di fatto prolungare le esistenti collegando la stazione centrale con Borgo Nuovo e Mondello, passando per viale Strasburgo, appaiono allo stato attuale uno spot pre-elettorale. Basti pensare che le nuove linee non sono inserite nel Put, ma nello schema di massima del redigendo Prg. Insomma, progetti che si proiettano in un futuro molto lontano. Non vi è alcuna possibilità di esecuzione di queste opere fino alla fine della scadenza elettorale. Pertanto non si riesce a comprendere l'accelerazione dell'amministrazione. Sarebbe saggio e opportuno liberare la città da quei cantieri che hanno messo in ginocchio l'economia e creano disagi pesanti ai cittadini. Dopo il flop Ztl, arriverà il flop per l'ampliamento del sistema tranviario della nostra città".

Filoramo: Il trasporto pubblico di massa e' una priorità per Palermo . La scelta del tram e' irreversibile, ma vanno corretti gli errori dell'attuale sistema tram. Necessario connettere le linee 1 con le linee 2 e 3, cioè Notarbartolo con la stazione centrale. Importante progettare un sistema che si integri con gli altri attori, ferrovie in primis. Annunciare l'integrazione nel trasporto pubblico non avendo definito l'integrazione tariffaria tra Amat e Ferrovie e' velleitarismo". Alle ore 12,15, considerato che nessuno dei presenti chiede di intervenire, il Presidente dichiara sciolta la seduta.

Letto, firmato e sottoscritto

Il Segretario Verbalizzante

Leonardo Firićano

Il Presidente della VI° Commissione Consiliare

Cons. Arch. Alberto Mangano