



COMUNE DI PALERMO
VI° COMMISSIONE CONSILIARE

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

Verbale della seduta de giorno 16.09.2015

L'anno 2015, il giorno sedici del mese di Settembre, si riunisce la Sesta Commissione Consiliare formalmente convocata con nota prot. n. 465, dello 08.09.2015, per la trattazione dei seguenti argomenti:

— Audizione dell' Ing. Palazzo R.F.I., avente per oggetto: Lavori del Passante Ferroviario

Alle ore 08.30, in prima convocazione, considerato che nessuno dei componenti della Commissione risulta presente, si rimanda alle ore 09,30, in seconda convocazione.

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

| NOMINATIVO | Orario di ingresso in Commissione | Orario di uscita dalla Commissione | Orario chiusura della seduta |
|---|--|---|-------------------------------------|
| Alberto Mangano (Presidente) | 10,00 | ----- | 12,00 |
| Rosario Filoramo (Vice Presidente) | 09,30 | 11,17 | ----- |
| Felice Bruscia | 10,44 | ----- | 12,00 |
| Pietro La Commare | 09,30 | 11,11 | ----- |
| Francesco Mazzola | 09,30 | 11,00 | ----- |
| Giulio Tantillo | 09,30 | 10,45 | ----- |
| Alessandra Veronese | 11,11 | ----- | 12,00 |

Presiede la seduta 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:

Introduce il Presidente filoramo, ringraziando llo Staff Tecnico della R.F.I. per avere accettato l'invito in Commissione.

Chiede la parola l'Ing. Palazzo e espone alla commissione gli aspetti rilevanti del progetto.

Nell'ambito dei programmi di potenziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico nell'area urbana di Palermo, è previsto il completamento della "Metroferrovia di Palermo" con chiusura ad anello dell'esistente ramo in esercizio a singolo binario compreso tra le stazioni Notarbartolo e la fermata Giachery, in cui ricadono anche la fermata Imperatore Federico e la stazione di Fiera. L'intervento di completamento prevede un nuovo tratto di linea a semplice binario, di sviluppo pari a circa 2900 m, interamente ricadente nell'ambito del centro urbano della città di Palermo, e compreso tra



COMUNE DI PALERMO
VI° COMMISSIONE CONSILIARE

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

l'attuale Fermata Giachery, la zona del Porto, via Emerico Amari, Piazza Politeama, Via Malaspina e l'attuale Stazione Notarbartolo.

Il progetto del primo lotto funzionale - prosegue l'Ing. Palazzo prevede, a parziale completamento dell'anello ferroviario in parte già esistente (Palermo Centrale-Notarbartolo-Giachery), la realizzazione di una nuova linea ferroviaria in galleria, dalla esistente Fermata Giachery fino alla Stazione Politeama, per uno sviluppo pari a 1637 m. Gli interventi previsti riguardano il prolungamento dell'attuale binario dell'anello ferroviario esistente, fino alla Stazione Politeama (prevista con due binari di attestamento) servendo la zona del porto con una fermata intermedia (Fermata Porto), e la realizzazione, nel tratto di linea esistente tra Notarbartolo e Fiera, della fermata Libertà. La presente relazione illustra, in generale, le problematiche e le caratteristiche del Progetto Esecutivo descrivendo i criteri di base adottati per la progettazione e le variazioni apportate rispetto al Progetto Definitivo motivandone le scelte. Le principali problematiche progettuali emerse a seguito degli accertamenti sui sottoservizi e sulle indagini ambientali, che hanno constatato una situazione in molti casi diversa da quella rappresentata nel progetto definitivo, sono state via via illustrate ad Italferr nel corso delle riunioni tenutesi durante l'iter progettuale, prospettando sempre più soluzioni, al fine di giungere ad una soluzione condivisa. Rimandando ai paragrafi successivi, per la descrizione dettagliata delle conseguenti varianti progettuali, di seguito si sintetizzano le principali criticità emerse durante lo sviluppo del progetto, riportando anche le eventuali condivisioni intercorse con Italferr e Comune di Palermo: • In corrispondenza della fermata Libertà solo in data 22/03/2010 è stato possibile riscontrare dimensioni e profondità dei due collettori presenti in via Lazio, il cui spostamento non era compatibile con le ipotesi previste nel Progetto Definitivo. Sono state illustrate ad Italferr quattro soluzioni alternative e la scelta condivisa, ha comportato delle variazioni alle geometrie della fermata rispetto a quanto ipotizzato nel P.D. • In corrispondenza dell'innesto tra la linea esistente (Fermata Giachery) e la nuova linea in progetto (Trincea Ucciardone), per la forte interferenza con la cabina Enel e per la presenza di numerosi cavi elettrici a bassa, media ed alta tensione interrati in prossimità del muro (tra l'altro i cavi AT segnalati nel Progetto Definitivo avevano un'ubicazione diversa da quella reale), è stata proposta una variante progettuale che prevedeva l'eliminazione del binario a servizio del porto. Con nota Italferr prot. RS07-1A01-10-0001321 del 23/04/2010 è stata comunicata la dismissione del raccordo Porto/Fincantieri e quindi la condivisione della modifica. • In corrispondenza dell'incrocio tra via Amari e via Scordia, è stata riscontrata la presenza di un collettore fognario, ad una quota difforme da quella riportata nel Progetto Definitivo. Tale interferenza ha comportato lo studio di due possibili alternative. Gli elementi tecnici ed economici da sottoporre al Comune di Palermo, affinché operasse una scelta, sono stati consegnati in data 11/03/2010. Con nota Italferr prot. RS07-1A01-10-0001340 del 31/05/2010 è stata comunicata la soluzione progettuale da seguire. • In corrispondenza della futura Stazione Politeama, a causa della totale assenza di pozzetti e dell'indisponibilità di dati sul sistema fognario dell'area, non è stato possibile definire la presenza di eventuali collettori. Durante la riunione con il Comune di Palermo del 26/03/2010, preso atto dell'assenza di informazioni, il Comune ha chiesto di proseguire la progettazione con le informazioni disponibili nel P.D. • Il progetto esecutivo consegnato nel settembre 2010, prevedeva, tra gli interventi nella



COMUNE DI PALERMO
VI° COMMISSIONE CONSILIARE

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

galleria esistente Ranchibile, il completo rinnovo del pietrisco e l'utilizzo di nuove rotaie come proposta di variante migliorativa rispetto all'intervento del PD che considerava la riutilizzazione del pietrisco esistente e delle rotaie. A seguito delle richieste contenute nei rapporti di verifica di Italferr di settembre 2011, è stata modificata la parte a corpo e a misura del CME, eliminando quindi la fornitura di nuovo ballast e lo smaltimento di quello esistente. Tuttavia, l'Appaltatore/Progettista ribadisce che non condivide tale imposizione e richiede una comunicazione formale di RFI, quale proprietario delle aree, che confermi che il ballast andrà tutto riutilizzato. Complessivamente, il territorio interessato dal tracciato ferroviario in progetto è interamente compreso all'interno del tessuto urbano della città, attraversando zone sempre densamente abitate e di elevato pregio residenziale. La morfologia è quella tipica della Piana di Palermo, ampia zona quasi del tutto sub -pianeggiante, delimitata a Sud, a ovest ed a Nord dalle pendici dei monti di Palermo, ed a Est dalla linea di costa. La Piana si apre sul mare a forma di mezzaluna, elevandosi dal livello del mare sino alla quota di un centinaio di metri dove, con una brusca rottura di pendenza, iniziano le più ripide pareti dei rilievi calcarei, con un andamento NW-SE parallelamente alla costa. Nella porzione di Piana attraversata dalla linea in progetto, che ricade nella parte relativamente più prossima alla linea di costa, le quote sono comprese tra i 2 metri s.l.m. della zona portuale ed i circa 30 metri s.l.m. della zona di Piazza Lolli, e la morfologia è rappresentata da superfici subpianeggianti tendenti a degradare dolcemente in direzione della linea di costa. Dal punto di vista idrografico, nell'area è presente un solo solco significativo, dato dal paleoalveo abbandonato del Torrente Passo di Rigano, il cui tracciato è chiaramente evidenziato dalla presenza di significativi spessori di terreni alluvionali.

Il progetto di chiusura dell'anello ferroviario in sotterraneo della metroferrovia di Palermo prevede la realizzazione di gallerie di continuità con il tracciato esistente e la realizzazione di alcune fermate e stazioni, oltre opere accessorie annesse e impianti. Il tratto attualmente esistente prevede l'esercizio dalla stazione di Notarbartolo a quella di Giachery, il progetto completa la chiusura dell'anello ferroviario da Giachery a Notarbartolo e un esercizio monodirezionale. E' prevista la realizzazione di una nuova fermata Libertà nel tratto esistente con demolizione della galleria attuale, una nuova fermata Porto e una stazione Politeama. La lunghezza complessiva dell'intervento di linea è pari a 1+618.06m. In particolare le opere previste nel progetto definitivo sono: Fermata Libertà in galleria artificiale a singolo binario in corrispondenza della galleria esistente Ranchibile; Trincea dell'Ucciardone, in adiacenza a via Crispi; Galleria artificiale Crispi a singolo binario, in adiacenza alla omonima via; Fermata Porto in galleria artificiale a singolo binario, compreso il sottopasso pedonale ubicato all'intersezione tra via Crispi e via Amari e il secondo percorso di sfollamento richiesto dai Vigili del Fuoco.

Per quanto riguarda gli scavi, rispetto al Progetto Definitivo, a causa del rinvenimento di terre, rocce e acque provenienti dagli scavi risultate contaminate (rifiuti non pericolosi e pericolosi), è cambiata la sequenza di smaltimento dei materiali di scavo. Nel Progetto Definitivo le terre scavate potevano essere smaltite direttamente presso impianti/discariche autorizzate, nel Progetto esecutivo la sequenza prevede il deposito provvisorio delle terre in cumuli da 2500 mc in un'area di stoccaggio (cfr. paragrafo 3.2), in cui saranno prelevati dei campioni da sottoporre ad analisi chimico-fisiche di



COMUNE DI PALERMO
VI° COMMISSIONE CONSILIARE

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

laboratorio per la caratterizzazione ambientale. Le terre potranno essere smaltite solo dopo aver ricevuto i risultati da parte del laboratorio. Allo stesso modo, le acque saranno accumulate in vasche di raccolta per la successiva caratterizzazione chimico-fisica e biologica e smaltite presso impianti autorizzati. Per ulteriori approfondimenti, si rimanda alla relazione ambientale allegata al progetto.

Interviene il Presidente Mangano e chiede se vi è un crono programma per la realizzazione dell'anello ferroviario.

L'Ing. Palazzo risponde che la durata complessiva dei lavori per l'intero intervento, è stimata in 1095 giorni, così specificati:

- 40 giorni per le cantierizzazione e l'installazione impianto di betonaggio,
- 935 giorni alla realizzazione della tratta Giachery-Politeama;
- 446 giorni per la sola fermata Libertà.

Alle ore 12,00 considerato che nessuno chiede di intervenire, il Presidente dichiara chiusa la seduta

Il Segretario

Leonardo Fricano




Il Presidente

Alberto Mangano


