

Al Prof. Leoluca Orlando
Sindaco della città di Palermo

Al Sig. Salvatore Orlando
Presidente del Consiglio Comunale di Palermo

Ai Signori Consiglieri Comunale di Palermo

Il sistema della Mobilità a Palermo Un necessario correttivo a quanto in corso di definizione progettuale

Documento programmatico

Alla luce finalmente della recente "legittimazione" di un dibattito condiviso con la città e i tecnici della città che, da anni, tentavano invano di essere ascoltati in forma istituzionalizzata di dibattito pubblico, i sottoscritti portano all'attenzione della Amministrazione comunale quanto segue.

Premesso che si ritiene gravissima la diffusa carenza di studi scientifici programmatori e che tale carenza è certamente causa di errori progettuali che portano pesanti ripercussioni, dirette e indirette, anche sulla qualità della vita dei cittadini, nonché certamente sullo sviluppo della città, sulla tutela dell'ambiente, sulla capacità di intercettare finanziamenti pubblici e privati, di portare al completamento di opere, sulla capacità di incidere positivamente sulla crescita economica, sociale, culturale, ambientale e sostenibile della città;

- Preso atto che il finanziamento *Patto per Palermo* deve raggiungere l'impegno di spesa entro il 31 dicembre 2021 e che le linee tranviarie attualmente attive a Palermo non costituiscono un sistema a rete chiusa e anche per questo non risultano funzionali né sostenibili (come dimostrano anche i dati di gestione AMAT), **CON QUESTO DOCUMENTO SI IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE AFFINCHÉ** i 198 mln di euro del *Patto per Palermo* vengano utilizzati per realizzare le previste linee B e C, al fine di rendere funzionale quanto già esistente, collegando corso Calatafimi con la Stazione Centrale, a servizio principalmente dei poli universitario e ospedaliero (tratta C) e la stazione Notarbartolo con la stazione Giackery (tratta B), rinunciando dunque alla linea A.

Inoltre, atteso che l'obiettivo è realizzare opere che siano organiche, funzionali, sostenibili e complete, senza spreco di denari e di risorse e che abbiano condizioni di realizzazione contenibili il più possibile in tempi certi,

- Preso atto che il sistema a induzione dal basso è altamente inquinante¹, che risulta non economicamente sostenibile, **CON QUESTO DOCUMENTO SI IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE AFFINCHÉ** i 198 mln di euro del *Patto per Palermo* vengano utilizzati per realizzare le linee B e C, proseguendo con l'attuale

¹ Produzione di CO₂: Cfr www.co2nnect.org. Il sistema tranviario *catenary free* consuma mediamente il 60% di energia elettrica in più rispetto al sistema tradizionale con linea aerea di contatto, pertanto inquina quasi come un tradizionale autobus: $0,042 \times 160\% = 0,067$ kg di CO₂ prodotti per passeggero per km da un tram a induzione, contro 0,069 kg di CO₂ per passeggero per km, prodotti da un autobus tradizionale. Inoltre se il tram viaggia con riempimento basso, inquina di più (un tram da 200 posti trasportante 100 passeggeri, immette nell'ambiente 13,4 kg di CO₂, contro un autobus tradizionale da 100 posti che ne immette 6,9). Si evince che un tram a induzione al massimo riempimento ha lo stesso impatto ambientale di un autobus a trazione diesel, ma in condizioni di scarso riempimento, inquina quasi il doppio. Smaltimento ciclico delle batterie che, per la presenza al loro interno di "terre rare", risulta molto complesso.

sistema di alimentazione elettrica con pali e linee aeree di contatto, dunque rinunciando alla tecnologia tranviaria *catenary free* e a tutte le conseguenti opere necessarie all'adeguamento del sistema esistente², al fine anche di evitare il danno erariale che scaturirebbe dallo smantellamento e adeguamento di quanto realizzato e inaugurato nel 2015.

- Preso atto che tra le opere descritte e definite "accessorie" dall'Amministrazione Comunale stessa³, si riscontrano opere che invero risultano assolutamente propedeutiche alla funzionalità del progetto, **CON QUESTO DOCUMENTO SI IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE AFFINCHÉ** le economie provenienti dalle rimodulazioni proposte nei punti programmatici precedenti⁴, vengano utilizzate per la realizzazione delle opere indicate:

1. **Svincolo Calatafimi.** Ridefinizione dell'assetto viario e tramviario.
2. **Svincolo Einstein.** Ridefinizione dell'assetto viario.
3. **Svincolo Basile.** Rifacimento attraversamenti esistenti su canale di Boccadifalco.
4. **Opere di viabilità.** Adeguamenti plano-altimetrici del tracciato e delle opere.
5. **Area Archeologica Corso Tukory.** Valorizzazione delle evidenze archeologiche.
6. **Opere a Verde.** Estensione aree a verde⁵.

Si ritiene doveroso evidenziare l'esigenza di porre attenzione, all'interno delle "ridefinizioni e riqualficazioni", alle diverse mobilità, con particolare riferimento a quelle pedonali e ciclabili.

² Acquisto nuove vetture compatibili con il doppio sistema tecnologico e retrofit delle vetture già in possesso; previsto smantellamento di parte di quanto recentemente realizzato (da piazza Boiario a via Michelangelo); manutenzione ordinaria e straordinaria di un sistema impiantistico prodotto a livello monopolistico.

³ Cfr nota prot. 1479388 del 21/12/2020 del Responsabile Unico del Procedimento, ing. Marco Ciralli e e richieste dell'Ufficio Traffico del Comune di Palermo in *Riunione Operativa* di cui al Verbale del 10/04/2019 e note della Soprintendenza BBCCAA.

⁴ Stralcio Tratta A; acquisto nuove vetture ad unica tecnologia del tipo tradizionale "con pantografo", senza alimentazione dal basso e onerosi "supercapacitatori"; non occorre provvedere al retrofit delle vetture già in possesso.

⁵ Cfr nota prot. 1479388 del 21/12/2020 del Responsabile Unico del Procedimento:

- su Svincolo Calatafimi "La ridefinizione dell'assetto viario ha determinato nuovi e maggiori lavori per € 5.888.686,76 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 2.265.250,51 per un totale di € 8.153.937,27"
- su Svincolo Einstein "La ridefinizione dell'assetto viario ha determinato nuovi e maggiori lavori per € 7.764.928,32 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 2.952.379,03 per un totale di € 10.627.307,35"
- su Svincolo Basile "La modifica ha determinato maggiori lavori per € 1.997.349,77 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 768.337,28 per un totale di € 2.765.687,05"
- su Opere di viabilità "Le superiori modifiche hanno determinato nuovi e maggiori lavori per € 6.195.959,18 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 2.383.451,57 per un totale di € 8.579.410,75. (stralciare al parte relativa a via Libertà e piazza Leoni)" (N.B. cifra da cui stralciare la aliquota riferita alla linea A)
- su Area Archeologica Corso Tukory "Le modifiche introdotte hanno determinato maggiori lavori per € 298.750,00 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 114.900,67 per un totale di € 413.672,67"
- su Opere a Verde "Maggiori lavori per € 475.880,23 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 183.060,84 per un totale di € 658.941,07" (N.B. cifra da cui stralciare la aliquota riferita alla linea A).

- Inoltre, preso atto delle gravi carenze progettuali in merito alla gestione dei sottoservizi, all'adeguamento impiantistico⁶ e agli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico⁷, **CON QUESTO DOCUMENTO SI IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE AFFINCHÉ** le economie provenienti dalle rimodulazioni proposte nei punti programmatici precedenti, vengano re-indirizzate ad una appropriata progettazione, comprensiva di computazione metrico estimativa, degli interventi su elencati, insieme ad ogni altra opera necessaria alla realizzazione a regola d'arte, al fine di evitare le già oggi prevedibili cause di ritardi nei lavori e le già oggi prevedibili cause di lievitazioni di prezzi, come varianti in corso d'opera, a cui questa città è purtroppo fin troppo abituata con la gestione disastrosa di lavori che hanno devastato il centro e non solo e che sono sotto gli occhi di tutti.
- **Infine, preso atto** della già denunciata mancanza di pianificazione e programmazione⁸, che rende priva di ogni supporto scientifico e tecnico qualsiasi proposta, compresa quella tranviaria attualmente perseguita dall'Amministrazione Comunale, **CON QUESTO DOCUMENTO SI IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE AFFINCHÉ** riconosca il prezioso valore metodologico della pianificazione e della progettazione, e ne faccia finalmente uso efficace, attraverso un concreto e organico ragionamento che coinvolga l'intera città metropolitana, mettendo a sistema i flussi urbani ed extra-urbani con la reale integrazione di tutti i sistemi di trasporto pubblico e ancora questi con aree e funzioni chiave e strategiche (già presenti e/o previste e/o realizzande), rappresentando uno scenario di crescita futura organica e armonica. A tali ragionamenti, nella totale fiducia al metodo progettuale, si rimandano dunque tutte le valutazioni sull'opportunità strategica e sulla sostenibilità anche delle linee A-D-E-F-G, così come di tutte le altre infrastrutture urbane ed extraurbane.

Palermo, 1 febbraio 2021

prof. arch. Teresa **Cannarozzo** - Presidente sezione siciliana ANCSA (*Associazione Nazionale Centri Storico-Artistici*)

Astrid **Anselmi** - Comitato *Mondello Merita di più*

dott. Alessandro **Crociata** - Presidente *Associazione ESC*

dott.ssa Patrizia **Di Dio** - Presidente *Confcommercio Palermo*⁹

ing. Roberto **Bissanti** - Presidente *Comitato PerPalermo*¹⁰

Francesco **Calderone** - Coordinatore regionale *Movimento 24 Agosto per l'Equità Territoriale*

ing. Roberto **Di Maria** - *Sicilia in Progress*

⁶ "Dall'esame con il gestore AMAT il PCC (Postazione Centrale di Controllo) esistente non poteva essere adeguato alla intera rete. È pertanto stato previsto un adeguamento tecnologico dimensionato per l'intera rete, comprendente cioè anche le tratte D, E, F e G. Detta significativa modifica impiantistica ha determinato un maggior costo per impianti e segnalamento per € 15.838.997,24 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 6.092.919,87 per un totale di € 21.931.917,11"; "risulta necessario riprogettare estese tratte della sistemazione idraulica di superficie con nuovi e maggiori lavori per € 2.431.214,44 oltre la quota di competenza di somme a disposizione dell'Amministrazione per € 935.235,64 per un totale di € 3.366.450,08". (in prot. 1479388 del 21/12/2020).

⁷ Cfr il PAI, Piano di Assetto Idrogeologico del Comune di Palermo.

⁸ Piano Regolatore Generale PRG, Prescrizioni Esecutive PPEE. e Piani Particolareggiati PP, Previsioni urbanistiche nel settore commerciale PUSC, Piano Generale del Traffico Urbano PGTU, Piano dei parcheggi PdP, Piano Particolareggiato Esecutivo del Centro storico PPE, Piano di Utilizzazione del Demanio Marittimo PUDM, Piano straordinario di Assetto Idrogeologico PAI, Piano Territoriale Provinciale PTP, Piano Territoriale Paesistico dell'Ambito palermitano.

⁹Cfr Allegato di integrazione alla sottoscrizione da parte di *Confcommercio Palermo*.

¹⁰ Cfr Allegato di integrazione alla sottoscrizione da parte di *Comitato perPalermo* e *Via della Libertà... libera*.

arch. Massimiliano **Giudice** - Amministratore *Via della Libertà... libera*¹¹

Eduardo **Marchiano** - Presidente *Associazione Aiace*

dott. Giovanni **Moncada** - Presidente *Associazione Comitati Civici*¹²

prof. Salvatore **Nicosia** - Presidente *Istituto Gramsci Siciliano*

Francesco **Raffa** - Presidente associazione *Amari cantieri*¹³

prof. ing. Marco **Trapanese** - Presidente associazione *R'Innova*

ing. Giovanni **Argiroffi**

prof. ing. Marcello **Arici**¹⁴

Alfredo **Barbaro** imprenditore

ing. Gaetano **Benanti**

dott. Leonardo **Bianchetta**

Viviana **Bonfanti**

ing. Guido **Bonfardeci**

Anna **Bufardeci**

dott.ssa Maria **Buscio**

arch. Flavio **Casgnola**

ing. Guido **Catalano**

prof. Rosa **Catalisano**

Giuseppe **Ciulla**

prof. ing. Ferdinando **Corriere**

dott.ssa Enrica **Cosenz**

prof. arch. Maria **D'Alessandro**

ing. Fabio **Davì**

prof. Bruno **Di Maio**

Alfredo **Falletti**

Francesco **Fecarotta**

Maria Stella **Federico**

prof. Maria Teresa **Ferotti**

Rosario **Ferrante**

Armando **Florida**

ing. Vincenzo **Florida**

Maria Concetta **Forestieri**

prof. ing. Giuseppe **Gangemi**

Concetta **Cavalieri**

Giuseppe **Lamia**

¹¹ Cfr Allegato di integrazione alla sottoscrizione da parte di *Comitato perPalermo e Via della Libertà... libera*

¹² Cfr Allegato di integrazione alla sottoscrizione da parte di *Associazione Comitati Civici*

¹³ Integrazione alla sottoscrizione del documento da parte di **Amari Cantieri** "L'esperienza di decenni di opere pubbliche sul nostro territorio ci fa ritenere necessario l'inserimento nel capitolato d'appalto di tutte le opere pubbliche future di una voce economica obbligatoria volta a ristorare coloro che subiscono danni diretti dalla esecuzione dell'opera! Perché nel calcolo costi benefici di una qualunque opera non si continui ad ignorare chi a causa di un'opera, spesso eseguita in maniera estremamente lenta o peggio ancora mai completata, abbia a subire importanti danni economici in violazione del diritto costituzionalmente garantito al lavoro".

¹⁴ Integrazione alla sottoscrizione del documento da parte del prof. ing. Marcello **Arici** "è innanzitutto necessario per risolvere il problema della mobilità pensare ad una rete fatta da tram, metropolitana leggera, autobus elettrici o a idrogeno, tratte di metro ferroviarie, ecc. Il cittadino deve potere raggiungere ogni punto urbanizzato del territorio. In questa ottica si possono prevedere passi diversi e successivi per arrivare all'obiettivo. Alcune linee possono essere posticipate funzionalmente per raggiungere in minor tempo l'obiettivo. Se non si fa una programmazione anche temporale per le linee soppresse per prevederle in un prossimo futuro resto contrario alla soppressione *sic et simpliciter*".

dott. Roberto **Lo Cascio**
ing. Claudio **Longo**
avv. Marcella **Marcatajo**
ing. Giovanni **Margiotta**
ing. Francesco **Maranzano**
Giuseppe **Migliorisi**
avv. Valeria **Minà**
arch. Iano **Monaco**
Antonio Salvatore **Morgante**
dott. Filippo **Occhipinti**
prof. Maria Amalia **Paderni.**
arch. Marcello **Panzarella**¹⁵
Paolo **Provenza**
prof. Silvano **Riggio**
dott. Antonio **Romano**
dott.ssa Maria **Russo**
arch. Ferdinando **Scalia**
dott.ssa Lidia **Silvestri**
Giuseppe **Tarallo**

¹⁵ Integrazione alla sottoscrizione del documento da parte del professore arch. Marcello **Panzarella** "La tratta C del tram prevede di impegnare la strettoia tra il complesso monumentale di S. Antonino e l'ingresso monumentale di via Maqueda. Occorre però evitare che il passaggio della linea vi comporti una ulteriore grave strozzatura della sede stradale e, tenuto conto dei requisiti geometrici della linea, verificare allo scopo la possibilità di modifiche adeguate del tracciato".