

PALERMO - AMPLIAMENTO DEL SISTEMA TRANVIARIO CITTADINO

NO AL TRAM IN PIAZZA POLITEAMA E IN VIA LIBERTÀ

Si premette

L'attuale Amministrazione comunale ha ereditato dalla precedente il "piano integrato per il trasporto pubblico" composto da 4 grandi infrastrutture:

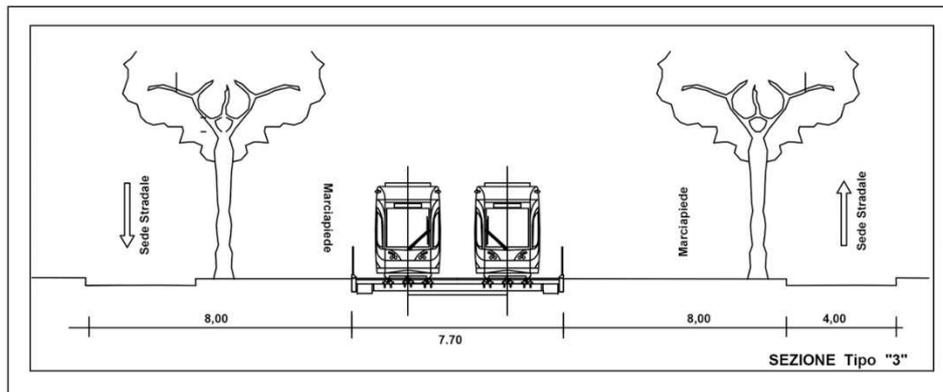
- 1) il passante ferroviario, dalla Stazione all'aeroporto di Punta Raisi
- 2) l'anello ferroviario sotterraneo, che collega il centro cittadino con le altre infrastrutture
- 3) il sistema tranviario, composto da tre linee destinate a collegare le periferie con il centro
- 4) la metropolitana automatica leggera (M.A.L.), con funzione di attraversamento veloce del centro cittadino, dalla via Oreto alla Stazione a via Libertà fino a Tommaso Natale e Mondello.

Dopo avere fatto proprio il predetto piano e avere gestito l'attuazione delle prime tre infrastrutture, di cui solo il sistema tranviario è stato finora portato a compimento, la Giunta Orlando, in prossimità della conclusione del suo mandato, ha improvvisamente rinunciato alla Metropolitana leggera, optando in sua vece all'ampliamento della rete tranviaria e facendo elaborare ad uno staff di tecnici interni all'Amministrazione uno studio di fattibilità che descrive le 7 linee tranviarie, di cui una sostitutiva della M.A.L., della lunghezza complessiva di 66 Km., con 85 fermate e con i seguenti percorsi:

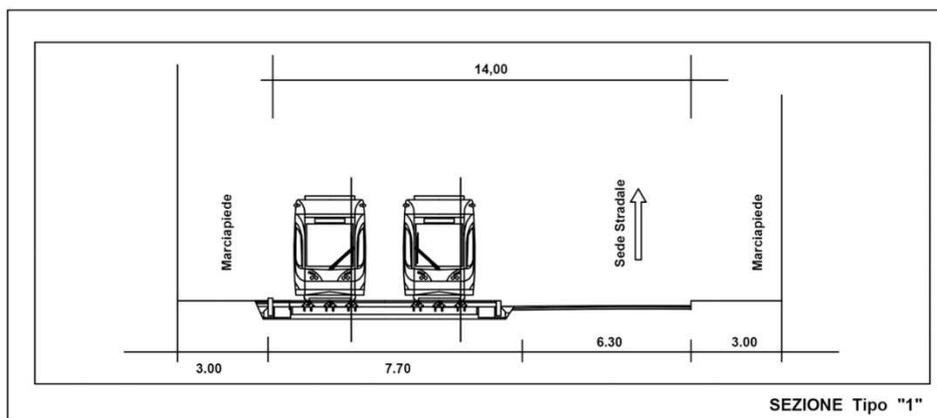
- Tratta A (in prolungamento della Linea 1 già in funzione), della lunghezza di 11 Km.: Via Balsamo-Via Roma- Via Amari- Via Libertà-Via Croce rossa
- Tratta B di Km. 1,3: Via Notarbartolo-Via Duca della Verdura
- Tratta C di 8 Km.: Viale Regione siciliana-Calatafimi-Orleans
- Tratta D di 9 Km.: Orleans-Bonagia
- Tratta E di Km 8,35: Croce rossa-Mondello
- Tratta F di 9 Km.: Duca della Verdura-Crispi-Foro italico-Via Lincoln-Stazione
- Tratta G di Km. 5,52: Sferracavallo

Parte dei fondi stanziati dal Governo Renzi con il c.d. "Patto per Palermo" (D.L.vo n. 50 aprile 2016) sono stati destinati dall'A.C. all'attuazione della linea A.

Mentre è in corso l'inserimento del nuovo piano nello schema di P.R.G. in via di approvazione, il primo stralcio dell'opera è stato incluso nel Piano triennale delle



via LIBERTÀ



via ROMA

Estratti dello “Studio di fattibilità” dal sito del Comune di Palermo

Via Libertà: notare le barriere e l’armamento di tipo ferroviario, che, a parte l’impatto devastante sull’ambiente fisico, impediscono per lunghi tratti l’attraversamento pedonale e lo scambio fra i due marciapiedi. La piattaforma e l’armamento del tram-treno impediscono inoltre l’uso sociale degli spazi, come ad es. la pedonalizzazione domenicale, le maratone, etc.

Via Roma: notare il poco spazio rimasto per le altre linee di bus e per il traffico cittadino (e la corsia di emergenza?)

OO.PP. comunali ¹.

Dagli elaborati dello studio di fattibilità risulta che le caratteristiche tecniche della nuova infrastruttura tranviaria saranno conformi a quelle delle linee già realizzate e operanti.

Dalla relazione che illustra il piano di fattibilità si evince che “le ragioni che hanno orientato l’A.C. verso la programmazione delle suddette tratte di completamento della rete tranviaria sono da ricercare nella necessità di implementare le linee di forza del trasporto pubblico con sistemi ad alta offerta di trasporto ed ecosostenibili, nonché nel notevole consenso dalla popolazione, che ha subito riconosciuto in tale mezzo di trasporto quello più sicuro, più celere e meno inquinante”.

Ciò premesso si osserva:

- 1) La prima principale osservazione riguarda la Tratta A. Si considera un gravissimo errore quello di fare attraversare piazza Politeama da una linea tranviaria, rinunciando definitivamente all’uso sociale di questo spazio suggestivo, principale punto di incontro cittadino, nel quale per antica tradizione si svolgono periodicamente le massime manifestazioni culturali, politiche, sportive (concerti, comizi, attività ludiche, esposizioni). Altrettanto dicasi per la Via Libertà, specie per il tratto a tre carreggiate fra le piazze Ruggero Settimo e delle Croci, la cui periodica pedonalizzazione è stata finoggi felicemente sperimentata.
Attività tutte risultate compatibili con i mezzi di trasporto pubblico su gomma che all’occorrenza vengono deviati, cosa che non è possibile con il rigido sistema tranviario.
- 2) Peraltro la piazza Politeama e la Via Libertà sono fra i beni storici, culturali e ambientali fra i più significativi e pregnanti della città di Palermo, soggetti alla tutela dalla Soprintendenza ai bb.cc.aa., a cui spetta di impedire che vengano alterati da un’opera così invasiva e devastante come il sistema tranviario programmato dall’A.C.
- 3) E ciò considerando che, a giudicare dalle linee già realizzate e in esercizio, non di un vero e proprio “sistema tranviario” si tratta, ma di un “sistema

¹ Cfr. delibera della G.M. n. 130 del 07/07/16: “inserire in programma triennale l’intervento cat.01 ‘sistema TRAM della città di Palermo’ per € 657.188.243, di cui uno stralcio funzionale per le tre tratte A, B e C per € 198.872,627 (PATTO PER IL SUD)

ferroviario”, detto Tram-treno, (cfr. Wikipedia) brutalmente inserito nell’ambiente cittadino con le infrastrutture metalliche e tecnologiche che lo caratterizzano, il cui impatto fortemente negativo sull’ambiente urbano e in particolare su quello storico non può non essere rilevato dalle autorità di tutela.

- 4) Per le suindicate ragioni si propone che almeno per la Tratta A, poiché non è possibile tornare all’iniziale progetto di Metropolitana Automatica Leggera il cui costo non è compatibile con le disponibilità finanziarie a cui fa capo l’A. C., si adotti un sistema di autobus e navette elettriche, prendendo esempio da altre città italiane ed europee, fra le quali Roma in alcune tratte sensibili.
- 5) Altra osservazione riguarda le altre tratte programmate dall’A. C. e nasce dall’aver constatato la povertà di immagine delle infrastrutture (barriere, ponti, sovrappassi, pensiline) e la mancata sensibilità nel rispetto dell’ambiente attraversato, che caratterizzano le tre linee tranviarie già realizzate e che inducono a chiedere che si abbandoni il sistema fin qui adottato, sostituendolo con altro sistema che non sia quello ferroviario, scegliendolo fra le tante opzioni offerte dal mercato industriale, in particolare quello che utilizza bus elettrici.

E ciò vale non solo per la piazza Politeama e per la via Libertà, ma anche per la via Roma e per la via Notarbartolo.

- 6) Si chiede inoltre che lo staff chiamato a progettare l’”ampliamento del sistema tranviario cittadino” venga integrato con almeno un architetto paesaggista di chiara esperienza, che garantisca il rispetto dell’ambiente e la qualità estetica dei manufatti.

- | | | |
|---|--------------------------|---|
| - | Gioacchino Lanza Tomasi | presidente dell’Ass.ne Dimore storiche |
| - | Maria Antonietta Spadaro | v. presidente nazionale dell’ANISA |
| - | Piero Longo | presidente dell’Ass.ne Italia nostra Palermo |
| - | Rosanna Pirajno | presidente della Fondazione “Salvare Palermo” onlus |
| - | Nino Vicari | coordinatore del Forum delle associazioni) |



FOTOMONTAGGIO

(a cura di Andrea Ardizzone e Gigliola Siragusa)

N.B. le barriere laterali sono previste nel progetto di fattibilità, cfr. tav. 12