



IN VIA LIBERTÀ BUS ELETTRICI O TRAM?

INCONTRO CON IL SINDACO ORLANDO E CON IL VICE SINDACO ARCURI

SUL PIANO DEL TRAM IN VIA LIBERTÀ

COMUNICATO

Il 16 novembre a palazzo delle Aquile il Vice Sindaco Arcuri, per delega del Sindaco Orlando, accompagnato dall'arch. Mario Li Castri, capo area per le Infrastrutture e dall'ing. Gianfranco Rossi, direttore generale dell'AMAT, e alla presenza dell'Assessore alla pianificazione arch. Giuseppe Gini, ha incontrato i rappresentanti del Forum delle Associazioni per discutere sul programma di ampliamento della rete tranviaria deliberato dal Comune.

Hanno partecipato all'incontro i rappresentanti delle Associazioni del FORUM Gioacchino Lanza Tomasi, presidente dell'Associazione Dimore storiche, Ernesta Morabito, delegata dall'Associazione Italia nostra, Rosanna Pirajno e Renata Prescia, presidente e vice presidente della Fondazione Salvare Palermo, Maria Antonietta Spadaro, vice presidente nazionale dell'ANISA e il coordinatore del Forum Nino Vicari.

Quest'ultimo ha consegnato agli interlocutori un documento (vedi allegato) contenente le osservazioni e le proposte in merito elaborate dalle associazioni ed ha esposto le ragioni per le quali esse hanno dichiarato la loro contrarietà all'inserimento della rete tranviaria, come descritta nello Studio di fattibilità che accompagna il progetto, nella piazza Ruggiero Settimo e nella via Libertà, ritenendola incompatibile con i valori storico-monumentali e paesaggistici e con la fruibilità sociale di quegli spazi e comunque insufficiente a contrastare l'inquinamento atmosferico, se essi saranno attraversati da altri mezzi del trasporto pubblico e privato, responsabili di emissioni inquinanti. In alternativa, il coordinatore del Forum **ha proposto di impiegare il fondo di 198 milioni di euro, disponibili sul c.d. piano Renzi, per l'acquisto di almeno 400 bus elettrici o a metano, così eliminando totalmente e in tempi brevi le emissioni nocive provenienti dai mezzi pubblici in atto circolanti.**

Con il vantaggio fra l'altro - alla luce delle negative esperienze sugli appalti dell'anello e del passante ferroviario che la pubblica amministrazione non riesce a governare - di non dovere ricorrere a opere di trasformazione profonda degli ambienti attraversati. E, a tal proposito, ha consegnato agli interlocutori materiale illustrativo, frutto di una ricerca di mercato, relativo all'impiego di bus elettrici in numerose città europee e in particolare a Londra, dove nello scorso settembre è stato deliberato il potenziamento della flotta dei mezzi del trasporto pubblico con l'adozione di numerosi bus elettrici.

Rosanna Pirajno è intervenuta affermando che spetta all'Amministrazione comunale la scelta se far prevalere i vantaggi della velocità e dell'efficienza connessi con l'adozione del sistema tranviario, rispetto ai valori espressi dalla città, o viceversa. In ogni caso, riterrebbe preferibile istituire due tracciati tranviari alternativi, uno nell'asse superiore Sciuti-Strasburgo e l'altro nell'asse inferiore Dalla Chiesa-Villabianca, lasciando il viale Libertà ai bus elettrici o a gas. Il Vice Sindaco Arcuri ha illustrato i risultati positivi che si potranno conseguire con l'ampliamento della rete tranviaria, anche alla luce del successo dimostrato dalle linee già in esercizio, che hanno ottenuto il gradimento degli abitanti dei quartieri delle periferie.

Il capo area arch. Li Castri, rispondendo alle osservazioni contenute nel documento del Forum, ha assicurato che in sede di approvazione da parte della Giunta saranno apportate sostanziali modifiche al modello progettuale configurato nello Studio di fattibilità, atte a dare risposta alle osservazioni del Forum, e cioè:

- nell'attraversamento dei luoghi i cui valori storico-monumentali e paesaggistici vanno tutelati, i binari del tram non saranno più in sede riservata e protetta e le relative sedi saranno quindi prive di barriere e di catenarie, comportando solo l'inserimento del ferro raso terra e restando quindi attraversabili dai pedoni e da altri mezzi circolanti;
- la contropartita di un tale sistema sarà una minore velocità del tram e carrozze meno ingombranti.
- la fruibilità sociale degli spazi potrà essere perseguita con la sospensione dell'attraversamento, mediante l'inversione temporanea di marcia delle vetture;
- sarà previsto per le corriere extraurbane, che in atto attraversano il centro e in particolare la via Libertà, il concentramento in un luogo di sosta e di testata in prossimità della viabilità esterna.

Il Direttore generale dell'AMAT ing. Rossi ha rimarcato i vantaggi dell'adozione del tram rispetto ad altri sistemi, ed ha richiamato le positive esperienze da lui stesso messe opera in ambienti di altrettanta valenza storico-monumentale (come piazza Venezia a Roma).

Nessuna valutazione è stata espressa circa la proposta alternativa avanzata dal Forum di impiegare i fondi disponibili per la sostituzione della flotta attualmente circolante con bus elettrici. Rosanna Pirajno, dichiaratasi possibilista a fronte dei vantaggi derivanti dall'adozione della linea tranviaria, ha ribadito la necessità di sottoporre l'area via Roma-R. Settimo-Libertà ad un progetto di rigenerazione urbana di alto respiro - espletato mediante bando pubblico - che dia risposte alle esigenze di rispetto delle valenze storico-artistiche del contesto e di soddisfacimento delle aspettative dei cittadini in merito alla qualità tecnica e architettonica degli interventi, alla introduzione parallela della mobilità "dolce", all'incremento del verde e al godimento pedonale degli assi attraversati dal tram.

Alla fase finale dell'incontro ha partecipato anche il Sindaco Orlando.

Allegato:

PERCHÉ SIAMO CONTRARI AL TRAM IN VIA LIBERTÀ

INCONTRO CON IL SINDACO ORLANDO

PALAZZO DELLE AQUILE, 16 NOVEMBRE 2016

- 1 La via Libertà, come anche la piazza Ruggero Settimo e la via Emerico Amari, nel tratto che costeggia il Politeama, sono beni storico-monumentali (così definiti dallo stesso Studio di fattibilità redatto dal Comune) appartenenti a un contesto storico-paesaggistico che, nonostante le manomissioni intercorse negli ultimi decenni, va tutelato e salvaguardato nella sua identità fisica e ambientale e nel suo tradizionale uso a fini sociali.
- 2 È evidente che l'introduzione di una linea tranviaria in quegli spazi produrrebbe un'alterazione irreversibile ai valori sopra elencati:
 - a) **nell'identità fisica**, in quanto i binari e la piattaforma che li contengono nonché le barriere che li delimitano (presenti fino a prova contraria nei grafici di progetto) andrebbero a modificare gli spazi attraversati, trattandosi di corsie protette "o tramite realizzazione di ringhiere di separazione o alzando la sede dell'asse tranviario rispetto alla carreggiata".
 - b) **nell'identità ambientale** a causa della perdita della percezione del "boulevard" concepito nel progetto settecentesco e consolidato nell'immaginario collettivo di svariate generazioni di palermitani e di visitatori
 - c) **nella fruibilità sociale** di quegli spazi, saltuariamente pedonalizzati e destinati ad accogliere i principali eventi cittadini di carattere ludico, culturale, sportivo, politico, attività tutte compatibili con i mezzi gommati che per le occasioni vengono deviati, ma non con un sistema rigido come quello del tram a sede vincolata.
- 3 Il previsto ampliamento della rete del tram non è idoneo a risolvere **il problema della mobilità complessiva e dell'inquinamento atmosferico**, non proponendo simultaneamente soluzioni per l'attraversamento dei numerosi mezzi pubblici che attualmente impegnano l'asse di via Libertà (altre numerose linee di bus cittadini ed extraurbani, taxi, mezzi privilegiati e di soccorso), oltre ai mezzi privati, la cui mobilità occorrerà regolamentare all'interno di un nuovo P.G.T.U. (piano generale del traffico urbano)
- 4 proponiamo, **in alternativa all'ampliamento del sistema tranviario**, la sostituzione dell'intero parco di autobus cittadini con mezzi elettrici non inquinanti, da acquistare con l'impiego dei fondi del c.d. piano Renzi, destinati al prolungamento della linea 1 (198 milioni), così eliminando le emissioni nocive provenienti dai mezzi del trasporto pubblico e salvaguardando l'identità degli assi cittadini.