



Città Metropolitana  
di Palermo



# PUMS PALERMO

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Città Metropolitana di Palermo

## Controdeduzioni alle osservazioni

Rev.1  
Marzo 2025

## Indice dei contenuti

<b>Premessa</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Osservazioni pervenute sul Portale Valutazioni Ambientali</b> .....	<b>5</b>
1.1 Osservazione prot. DRA 973/2025.....	5
1.2 Osservazione prot. DRA 1762/2025.....	6
1.3 Osservazione prot. DRA 5571/2025.....	7
<b>2 Osservazioni pervenute alla Città Metropolitana</b> .....	<b>8</b>
2.1 Osservazione prot. 8707 .....	8
2.2 Osservazione prot. 8709 .....	11
2.3 Osservazione prot. 9487/9491 .....	14
2.4 Osservazione prot. 9547 .....	16
2.5 Osservazione prot. 9829 .....	23
2.6 Osservazione prot. 9842 .....	29
2.7 Osservazione prot. 11027 .....	32
2.8 Osservazione prot. 11303 .....	34

## Premessa

La Città Metropolitana di Palermo ha adottato, con Decreto n 181 del 28/11/2024 del Sindaco Metropolitan, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Con nota assunta al protocollo del Dipartimento Ambiente della Regione Siciliana (Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” U.O.S.1.1. Valutazione Ambientale Strategica, VInCA, Autorizzazione Integrata Ambientale) n. 84936 del 03/12/2024 ad oggetto “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Palermo, delle attività connesse di partecipazione, comunicazione e monitoraggio e di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e valutazione d’incidenza ambientale (VI)”, **la Città Metropolitana di Palermo ha richiesto, tramite il Portale Valutazioni Ambientali, l’avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ex art. 13 co. 5 del D. Lgs. 15272006, comprensiva della Valutazione d’Incidenza Ambientale (VInCA) ex art. 5 del D.P.R. 357/1997.**

Le consultazioni si sono tenute dal 20/12/2024 al 03/02/2025 tramite la pubblicazione sul Portale Valutazioni Ambientali, si dà atto che

Mediante nota prot. 8032/2025 del Dipartimento Ambiente è stato comunicato alla Città Metropolitana di Palermo che le consultazioni si sono tenute dal 20/12/2024 al 03/02/2025 tramite la pubblicazione sul Portale Valutazioni Ambientali e che sono trascorsi i termini stabiliti per la trasmissione di contributi da parte dei S.C.M.A., del pubblico e del pubblico interessato.

Sono pervenuti i seguenti contributi:

- Dipartimento per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico – nota prot. n 458 del 08/01/2025 (prot. DRA n. 973 del 09/01/2025);
- ASP Palermo - Dipartimento Prevenzione – nota prot. DRA n. 1762 del 13/01/2025;
- Soprintendenza BB.AA.CC. di Palermo – nota prot. n. 1913 del 30/01/2025 (prot. DRA n. 5571 del 30/01/2025).

Parallelamente, il **piano è stato pubblicato su sito web dedicato** ([www.pums.cittametropolitana.pa.it](http://www.pums.cittametropolitana.pa.it)) per la consultazione da parte di cittadini della Città Metropolitana, Associazioni, Imprese o Enti del territorio metropolitano, ai quali è stata fornita una finestra temporale di 45 giorni per la **presentazione di osservazioni da inviare, mediante compilazione di modulo dedicato, tramite posta elettronica certificata all’Area Infrastrutture – Direzione Viabilità della Città Metropolitana di Palermo.**

Sono pervenuti i seguenti contributi<sup>1</sup>:

- Nota prot. CMPA 8707/2025 privato cittadino 1
- Nota prot. CMPA 8709/2025 privato cittadino 2
- Nota prot. CMPA 9487/2025 privato cittadino 3
- Nota prot. CMPA 9491/2025 privato cittadino 3
- Nota prot. CMPA 9547/2025 Comune di Palermo

<sup>1</sup> Sono stati presi in carico anche i contributi pervenuti oltre il termine temporale stabilito (ultimo contributo pervenuto in data 10 febbraio 2025)

- Nota prot. CMPA 9829/2025 Toyota Motor Italia S.p.a.
- Nota prot. CMPA 9842/2025 FIAB Palermo Bike e Trek aps
- Nota prot. CMPA 9850/2025 FIAB Palermo Bike e Trek aps
- Nota prot. CMPA 11027/2025 Utopia Civica O.d.V.
- Nota prot. CMPA 11303/2025 ARPA Sicilia

# 1 Osservazioni pervenute sul Portale Valutazioni Ambientali

## 1.1 Osservazione prot. DRA 973/2025

<b>Rif. Prot. nota</b>
DRA n. 973 del 09/01/2025
<b>Soggetto</b>
Dipartimento per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico
<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Generale
<b>Documenti osservati</b>
-
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
Con riferimento alla nota prot. N.89334 del 20.12.2024, con cui l'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente - Dipartimento dell'Ambiente, per la procedura in oggetto, ai sensi dell'art.13 comma 5 bis del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii., comunica la pubblicazione della relativa documentazione e dell'avviso, sulla base delle specifiche conoscenze territoriali, si chiede alla S.V. di volere relazionare il Dipartimento dell'Ambiente che legge per conoscenza, e lo scrivente Servizio, sull'esito delle valutazioni effettuate e sulle eventuali determinazioni assunte in merito
<b>Controdeduzione</b>
Tutte le valutazioni ambientali relative alla procedura di VAS e VINCA del PUMS della Città Metropolitana di Palermo sono contenute all'interno dei relativi documenti di rapporto ambientale, studio di incidenza, sintesi non tecnica e dichiarazione di sintesi che saranno resi pubblici ai sensi dell'art.17 "Informazione sulla decisione" del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. Di fatto, la nota presentata non rappresenta un'osservazione.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

## 1.2 Osservazione prot. DRA 1762/2025

<b>Rif. Prot. nota</b>
DRA n. 1762 del 13/01/2025
<b>Soggetto</b>
ASP Palermo - Dipartimento Prevenzione
<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Generale
<b>Documenti osservati</b>
-
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
Esaminata la relativa documentazione non si rilevano elementi ostativi al piano stesso in oggetto
<b>Controdeduzione</b>
Di fatto, la nota presentata non rappresenta un'osservazione. Si prende atto di quanto espresso.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

## 1.3 Osservazione prot. DRA 5571/2025

<b>Rif. Prot. nota</b>
DRA n. 5571 del 30/01/2025
<b>Soggetto</b>
Soprintendenza BB.AA.CC. di Palermo

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
PRESCRIZIONI PER LE SUCCESSIVE FASI DI PROGETTAZIONE
<b>Documenti osservati</b>
-
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
Vista la documentazione presentata per il Piano in oggetto, condividendone i criteri di analisi ed elaborazione, questa Soprintendenza si riserva di esprimersi su progetti specifici. I progetti proposti dovranno tenere in debito conto quanto previsto nel Piano Paesaggistico della Città Metropolitana di Palermo, che ha avuto parere favorevole all'adozione da parte dei Componenti della Commissione dell'O.R.P. il 04.04.2022, nonché confrontarsi con le caratteristiche peculiari dei territori come descritto nei verbali che hanno portato alla dichiarazione di notevole interesse pubblico di gran parte della Provincia di Palermo.
<b>Controdeduzione</b>
Si prende atto dell'osservazione. Tale contributo sarà inserito all'interno del documento di rapporto ambientale, al capitolo 11 come prescrizione per le successive fasi di progettazione.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Riscontro nella dichiarazione di sintesi e integrazione dei documenti interessati (VAS-VinCA)

<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Tema</b>
PRESCRIZIONI PER LE SUCCESSIVE FASI DI PROGETTAZIONE
<b>Documenti osservati</b>
-
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
Per quanto di competenza archeologica tutti i progetti che prevedano scavi e movimenti di terra dovranno essere corredati dalla relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico come previsto dall'articolo 41 comma, allegato I.8 del D.Lgs. 36/2023
<b>Controdeduzione</b>
Si prende atto dell'osservazione. Tale contributo sarà inserito all'interno del documento di rapporto ambientale, al capitolo 11 come prescrizione per le successive fasi di progettazione.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Riscontro nella dichiarazione di sintesi e integrazione dei documenti interessati (VAS-VI)

## 2 Osservazioni pervenute alla Città Metropolitana

### 2.1 Osservazione prot. 8707

<b>Rif. Prot. nota</b>
8707 del 30/01/2025
<b>Soggetto</b>
Privato cittadino

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Viabilità
<b>Documenti osservati</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>Proposta di Piano - Tav.7.3 - Area territoriale 3_ Gli interventi compresi nello scenario di piano di medio - lungo periodo</li> <li>Proposta di Piano - Tav. 9. 3 - Area territoriale 3_ Quadro sinottico degli interventi dello scenario di piano 2033</li> </ol>
<b>Oggetto</b>
<p>Realizzazione della Via Belvedere (Tra via Portello e Via Perpignano) e prolungamento della stessa fino a via G. Pitрэ.</p> <p>Codice: VB_60, Categoria: Viabilità</p> <p>Nome Intervento: Realizzazione della Via Belvedere (Tra via Portello e Via Perpignano) e prolungamento della stessa fino a via G. Pitрэ.</p> <p>Fonte: PTOOPP Comune di Palermo. SR-SP: Scenario di progetto (SP) Scenario di piano 2033</p> <p>PREMESSA: Riferendosi alla Tav.8.0 - Inquadramento generale_ La proposta PUMS per la classifica funzionale della rete stradale. La Via Belvedere nello stato di fatto (Gennaio 2025) viene categorizzata come Strada Urbana di scorrimento(tipo D). Insieme a molte altre strade di scorrimento della città, come per citarne alcune delle più note e centrali: Via della Libertà, Via Roma, Via Oreto .. Caratterizzate, per la maggior parte da una regolare carreggiata a doppio senso di marcia con due corsie.</p> <p>STATO DI FATTO: Ad oggi la Via Belvedere si presenta ancora come una reggia trazzera asfaltata, di larghezza variabile tra i 5 e i 6 metri in base al tratto che si percorre. Oltre a versare in uno stato di grave degrado, con profondi fossi e svariati dissestamenti, pur essendo una strada a doppio senso di marcia, non è possibile percorrerla effettivamente e contemporaneamente in entrambi i sensi. Di fatto percorrendola, si è costretti ad accostare negli slarghi/accessi privati presenti lungo il tratto per lasciare defluire l'eventuale traffico proveniente dal senso opposto di marcia. La strada inoltre è gravemente sprovvista di marciapiede pedonale, rendendo molto pericoloso, se non impossibile, il percorrerla a piedi ai cittadini.</p> <p>RILEVANZA: Tagliato fuori da Viale della Regione Siciliana, Il quartiere tra Uditore e Altarello, iscritto tra la via Perpignano e la Via Portello, versa in stato di grave marginalità, isolamento e abbandono su fronti economici e sociali, di cui l'isolamento dovuto alla scarsa accessibilità è una delle cause. La Via Belvedere è l'unica arteria che lo rende percorribile in senso circolare e che connette svariati punti del quartiere. La sua realizzazione e il suo prolungamento, non solo verso la via Pitрэ, ma anche verso la via Leonardo Da Vinci, alleggerirebbe il traffico, diventando un valido percorso alternativo a Viale della Regione per gli spostamenti tra i quartieri che si trovano</p>



<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<p>all'esterno della circonvallazione, rendendoli maggiormente accessibili e permeabili, portando un grande beneficio in termini di accessibilità, sicurezza, vivacità, commercio ...</p> <p>Inoltre si vuole citare il documento 1. Quadro Conoscitivo_Relazione generale del PUMS a Pagina 277: "Nel mese di Novembre 2022 è stata approvata all'unanimità in Consiglio Comunale la Variante urbanistica per la realizzazione della bretella di collegamento tra via Pitrè e via Leonardo Da Vinci nell'ambito del secondo lotto del Complesso Polifunzionale della Polizia di Stato a Boccadifalco, finanziato per 102.000.000 di euro che consentirà la piena funzionalità dell'importante servizio direzionale ... Sarà realizzata un'area di parcheggio destinate ai visitatori (6.440 mq) per circa 200 stalli... Lo sviluppo pedonale e ciclabile viene ampliato e reso interconnesso con la Greenway e con la rete della mobilità dolce della città di Palermo ...</p> <p>Prosegue la progettazione relativa alla cosiddetta Pedemontana di Palermo, la tangenziale per collegare le autostrade A 19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo-Mazara del Vallo) ... " Essendo queste modifiche già previste da una Variante Urbanistica già approvata nel 2022, si sottolinea ancora una volta l'urgenza e l'assoluta necessità degli interventi citati. E dunque l'anticipazione dei tempi previsti dall'odierno PUMS, e l'inserimento degli interventi mancanti.</p>

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>1. ANTICIPARE</p> <p>La realizzazione dell'intervento è prevista nello scenario di piano per il 2033, a 8 anni da oggi (2025). Si propone di anticipare l'intervento allo scenario di breve - medio periodo, vista l'urgente necessità di questa realizzazione. Se non fosse per il prolungamento, quantomeno per l'ampliamento della strada esistente e la realizzazione di un percorso pedonale.</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
<p>Preliminarmente si fa presente che nella Tav 8.0 la via Belvedere è classificata strada urbana di quartiere e interzonale.</p> <p>Oltre ad essere contenuto nel PTOOPP del Comune di Palermo, l'intervento VB_60 è strettamente correlato alla variante urbanistica del Complesso Polifunzionale della Polizia di Stato.</p> <p>Il Lotto 2 del progetto della nuova cittadella prevede la realizzazione della connessione tra via Pitrè e via L. da Vinci.</p> <p>Allo stato dell'arte non vi sono elementi tali da comportare l'anticipazione al breve-medio periodo (2028).</p>
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 2</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>2. ESTENDERE</p> <p>Si propone di inserire nel PUMS il prolungamento della Via Belvedere non solo fino a Via Pitrè, ma anche fino a Via Leonardo Da Vinci.</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 2</b>
<b>Controdeduzione</b>
<p>Oltre ad essere contenuto nel PTOOPP del Comune di Palermo, l'intervento VB_60 è strettamente correlato alla variante urbanistica del Complesso Polifunzionale della Polizia di Stato.</p> <p>Il Lotto 2 del progetto della nuova cittadella prevede la realizzazione della connessione tra via Pitrè e via L. da Vinci.</p> <p>Data la presenza di tale intervento, quale completamento di un miglioramento nelle connessioni del Complesso della Polizia di Stato di rilievo alla scala provinciale e regionale, si ritiene di inserire l'intervento nello scenario di piano.</p> <p>L'intervento, data la limitata estensione del comparto interessato, non comporta modifiche all'apparato modellistico di piano ed alle sue valutazioni di carattere ambientale.</p>
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

## 2.2 Osservazione prot. 8709

<b>Rif. Prot. nota</b>
8709 del 30/01/2025
<b>Soggetto</b>
Privato cittadino

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Viabilità
<b>Documenti osservati</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proposta di Piano - Tav.7.3 - Area territoriale 3_ Gli interventi compresi nello scenario di piano di medio - lungo periodo</li> <li>2. Proposta di Piano - Tav. 9. 3 - Area territoriale 3_ Quadro sinottico degli interventi dello scenario di piano 2033</li> </ol>
<b>Oggetto</b>
<p>Realizzazione della Via Belvedere (Tra via Portello e Via Perpignano) e prolungamento della stessa fino a via G. Pitrè.          Codice: VB_60,          Categoria: Viabilità          Nome Intervento: Realizzazione della Via Belvedere (Tra via Portello e Via Perpignano) e prolungamento della stessa fino a via G. Pitrè.          Fonte: PTOOPP Comune di Palermo.          SR-SP: Scenario di progetto (SP)          Scenario di piano 2033</p> <p>PREMESSA: Riferendosi alla Tav.8.0 - Inquadramento generale_ La proposta PUMS per la classifica funzionale della rete stradale. La Via Belvedere nello stato di fatto (Gennaio 2025) viene categorizzata come Strada Urbana di scorrimento(tipo D). Insieme a molte altre strade di scorrimento della città, come per citarne alcune delle più note e centrali: Via della Libertà, Via Roma, Via Oreto .. Caratterizzate, per la maggior parte da una regolare carreggiata a doppio senso di marcia con due corsie.</p> <p>STATO DI FATTO: Ad oggi la Via Belvedere si presenta ancora come una reggia trazzera asfaltata, di larghezza variabile tra i 5 e i 6 metri in base al tratto che si percorre. Oltre a versare in uno stato di grave degrado, con profondi fossi e svariati dissestamenti, pur essendo una strada a doppio senso di marcia, non è possibile percorrerla effettivamente e contemporaneamente in entrambi i sensi. Di fatto percorrendola, si è costretti ad accostare negli slarghi/accessi privati presenti lungo il tratto per lasciare defluire l'eventuale traffico proveniente dal senso opposto di marcia. La strada inoltre è gravemente sprovvista di marciapiede pedonale, rendendo molto pericoloso, se non impossibile, il percorrerla a piedi ai cittadini.</p> <p>RILEVANZA: Tagliato fuori da Viale della Regione Siciliana, Il quartiere tra Uditore e Altarello, inscritto tra la via Perpignano e la Via Portello, versa in stato di grave marginalità, isolamento e abbandono su fronti economici e sociali, di cui l'isolamento dovuto alla scarsa accessibilità è una delle cause. La Via Belvedere è l'unica arteria che lo rende percorribile in senso circolare e che connette svariati punti del quartiere. La sua realizzazione e il suo prolungamento, non solo verso la via Pitrè, ma anche verso la via Leonardo Da Vinci, alleggerirebbe il traffico, diventando un valido percorso alternativo a Viale della Regione per gli spostamenti tra i quartieri che si trovano all'esterno della circonvallazione, rendendoli maggiormente accessibili e permeabili, portando un grande beneficio in termini di accessibilità, sicurezza, vivacità, commercio ...</p> <p>Inoltre si vuole citare il documento 1. Quadro Conoscitivo_Relazione generale del PUMS a Pagina 277: "Nel mese di Novembre 2022 è stata approvata all'unanimità in Consiglio Comunale la</p>

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<p>Variante urbanistica per la realizzazione della bretella di collegamento tra via Pitrè e via Leonardo Da Vinci nell'ambito del secondo lotto del Complesso Polifunzionale della Polizia di Stato a Boccadifalco, finanziato per 102.000.000 di euro che consentirà la piena funzionalità dell'importante servizio direzionale ... Sarà realizzata un'area di parcheggio destinate ai visitatori (6.440 mq) per circa 200 stalli... Lo sviluppo pedonale e ciclabile viene ampliato e reso interconnesso con la Greenway e con la rete della mobilità dolce della città di Palermo ...</p> <p>Prosegue la progettazione relativa alla cosiddetta Pedemontana di Palermo, la tangenziale per collegare le autostrade A 19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo-Mazara del Vallo) ... " Essendo queste modifiche già previste da una Variante Urbanistica già approvata nel 2022, si sottolinea ancora una volta l'urgenza e l'assoluta necessità degli interventi citati. E dunque l'anticipazione dei tempi previsti dall'odierno PUMS, e l'inserimento degli interventi mancanti.</p>

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>1. ANTICIPARE</p> <p>La realizzazione dell'intervento è prevista nello scenario di piano per il 2033, a 8 anni da oggi (2025). Si propone di anticipare l'intervento allo scenario di breve - medio periodo, vista l'urgente necessità di questa realizzazione. Se non fosse per il prolungamento, quantomeno per l'ampliamento della strada esistente e la realizzazione di un percorso pedonale.</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
<p>Preliminarmente si fa presente che nella Tav 8.0 la via Belvedere è classificata strada urbana di quartiere e interzonale.</p> <p>Oltre ad essere contenuto nel PTOOPP del Comune di Palermo, l'intervento VB_60 è strettamente correlato alla variante urbanistica del Complesso Polifunzionale della Polizia di Stato.</p> <p>Il Lotto 2 del progetto della nuova cittadella prevede la realizzazione della connessione tra via Pitrè e via L. da Vinci.</p> <p>Allo stato dell'arte non vi sono elementi tali da comportare l'anticipazione al breve-medio periodo (2028).</p>
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 2</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>2. ESTENDERE</p> <p>Si propone di inserire nel PUMS il prolungamento della Via Belvedere non solo fino a Via Pitrè, ma anche fino a Via Leonardo Da Vinci.</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
<p>Oltre ad essere contenuto nel PTOOPP del Comune di Palermo, l'intervento VB_60 è strettamente correlato alla variante urbanistica del Complesso Polifunzionale della Polizia di Stato.</p> <p>Il Lotto 2 del progetto della nuova cittadella prevede la realizzazione della connessione tra via Pitrè e via L. da Vinci.</p>

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 2</b>
--------------------------------

Data la presenza di tale intervento, quale completamento di un miglioramento nelle connessioni del Complesso della Polizia di Stato di rilievo alla scala provinciale e regionale, si ritiene di inserire l'intervento nello scenario di piano.
---

L'intervento, data la limitata estensione del comparto interessato, non comporta modifiche all'apparato modellistico di piano ed alle sue valutazioni di carattere ambientale.
--

<b>Valutazione di Sintesi</b>
-------------------------------

ACCOLTA
---------

<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
--

Nessuno
---------

## 2.3 Osservazione prot. 9487/9491

<b>Rif. Prot. nota</b>
9487 e 9491 del 03/02/2025
<b>Soggetto</b>
Privato cittadino ha inviato due osservazioni uguali

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Viabilità
<b>Documenti osservati</b>
capitolo, paragrafo e pagina relativi alla tavola 8.3
<b>Oggetto</b>
Modifica classifica funzionale statale 113, tratto Orto Botanico PA bivio di Bagheria: da C a D

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
quel tratto di 113 attraversa l'abitato di Ficarazzi, è densamente edificato, ha caratteristiche molto simili alla circonvallazione di Palermo, vi si innesta lo svincolo della PA.AG, che unitamente alla A19 diventerà variante alla 113, sarà coinvolto dalla realizzazione di piste ciclabili di piano
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
L'asse viario non presenta oggi le caratteristiche di una strada urbana di scorrimento che ha come requisito la separazione delle carreggiate per i due sensi di marcia e la presenza di più corsie per senso di marcia (vedi Viale Regione). Inoltre, la proposta di piano non prevede un "raddoppio" della sezione stradale in oggetto.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Tema</b>
Viabilità e Trasporto Pubblico
<b>Documenti osservati</b>
capitolo, paragrafo e pagina relativi alla tavola 9.3
<b>Oggetto</b>
a) previsione del collegamento tra la SP 87 T2 e la SP 16 attraverso il sottopasso ad est dello svincolo di Bagheria, b) previsione del collegamento tra la SP 87 T1 e la SP 16 attraverso il sottopasso ad ovest dello svincolo di Bagheria; c) prolungamento della linea del tram Roccella fino a Bagheria lungo la SP 74.

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
a) lo svincolo di Bagheria serve anche il Comune di S. Flavia attraverso le SP 87 e 16, l'intervento, già segnalato all'Area Metropolitana dai due comuni, oltre ad alleggerire la pressione sullo svincolo rappresenta uno dei vettori principali per raggiungere la ferrovia e la costa;
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
Non ci sono elementi sufficienti per valutare l'efficacia dell'intervento infrastrutturale proposto
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 2</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
b) l'intervento di collegamento tra SP 16 e d 87 , tramite il sottopasso ovest o col nuovo sottopasso autostradale, previsto dal PRG, consentirebbe di realizzare un collegamento a monte tra l'abitato ed i nuovi svincoli della PA.AG, quello autostradale e quello sulla SS 113. Consentirebbe inoltre di migliorare il collegamento tra i servizi d'area vasta di Bagheria ed il Comune di Misilmeri;
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
Non ci sono elementi sufficienti per valutare l'efficacia dell'intervento infrastrutturale proposto
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 3</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
c) la previsione del prolungamento del tram Roccella fino a Bagheria, via Aspra, lungo la SS 113, la SP74 ed il Corso B. Scaduto fino alla stazione FS, oltre ad allargare la possibilità di collegamento su ferro, con corse intermedie rispetto a quelle FS, potrebbe consentire la riqualificazione del fronte a mare ed un servizio aggiuntivo alla mobilità turistica costiera.
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
La proposta non è in linea con lo scenario di piano che si basa su un rafforzamento dei servizi ferroviari lungo la direttrice Castelbuono - Palermo a servizio di Bagheria e con la possibilità di scambio presso le principali stazioni ferroviarie di Palermo tra cui Roccella per accedere ai servizi tranviari.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

## 2.4 Osservazione prot. 9547

<b>Rif. Prot. nota</b>
9547 del 03/02/2025
<b>Soggetto</b>
Comune di Palermo

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Viabilità
<b>Documenti osservati</b>
Documento preliminare di Piano
<b>Oggetto</b>
Implementazione dei varchi di accesso alla città di Palermo dalla "Porta Sud"

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
Ottimizzazione dell'accessibilità da e per l'area portuale al fine di potenziare le connessioni con le aree retro-portuali (ZES porto e ZES Brancaccio (pag. 108 del documento preliminare di Piano) Progetto preliminare di completamento del prolungamento della via di penetrazione della zona industriale di Brancaccio (Pa) e raccordo per la circonvallazione esterna (pag. 113 del documento preliminare di piano)
<b>Proposta integrazione presentata</b>
Integrare l'inserimento di area di interscambio modale con i sistemi tram e ferro in corrispondenza dell'area di Brancaccio e valorizzazione del parcheggio pubblico esistente in prossimità dell'area commerciale "forum". completamento dello svincolo "Brancaccio" lungo la A19.
<b>Controdeduzione</b>
Il completamento dello svincolo Brancaccio e la collocazione di cerniera di mobilità presso il capolinea della linea tranviaria Roccella sono già inclusi nella proposta di piano. La cerniera di mobilità Roccella sarà rinominata come "Forum" facendo particolare riferimento agli spazi di pertinenza dell'area commerciale.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Tema</b>
Viabilità
<b>Documenti osservati</b>
Documento preliminare di Piano
<b>Oggetto</b>
Realizzazione del sottopasso della via Oreto – Intervento strategico per i flussi di ingresso e uscita dalla città di Palermo.



<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
Documento preliminare di Piano par. 4.1.2 Viabilità VB_053 Collegamenti tra il porto di Palermo e la viabilità primaria.
<b>Proposta integrazione presentata</b>
Al fine di migliorare il collegamento tra la città di Palermo e i comuni della città metropolitana in direzione A19, occorre prevedere la realizzazione del sottopasso della via Oreto al fine di ridurre i tempi e i costi di percorrenza soprattutto del traffico merci in direzione dell'autostrada con provenienza Porto di Palermo.
<b>Controdeduzione</b>
Si ritiene, come richiamato nell'osservazione 1, che sia la Porta Sud, in corrispondenza dell'area di Brancaccio, il principale gate di accesso all'area portuale e retro-portuale (ZES porto e ZES Brancaccio) e pertanto la via Oreto non è idonea a smaltire il traffico merci di accesso/egresso al/dal porto. Occorre inoltre considerare che esiste al momento un percorso che dalla via Oreto consente l'immissione lungo viale Regione Siciliana in direzione Catania tramite il viadotto Perrier così come previsto nel PUT del Comune di Palermo.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 3</b>
<b>Tema</b>
Viabilità
<b>Documenti osservati</b>
Documento preliminare di Piano
<b>Oggetto</b>
Realizzazione del sottopasso della via Oreto – Intervento strategico per i flussi di ingresso e uscita dalla città di Palermo.

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
Documento preliminare di Piano par. 4.1.2 Viabilità VB_029 A19-A29 - PA885 - Riqualficazione della circonvallazione di Palermo di collegamento tra le Autostrade A19 (Catania-Palermo) e A29 (Palermo-Tra-pani) – Nuova tangenziale di Palermo.
<b>Proposta integrazione presentata</b>
Al fine di migliorare le condizioni di percorribilità della circonvallazione di Palermo in termini di costi e tempi di percorrenza occorre prevedere una serie di interventi puntuali finalizzati all'eliminazione delle criticità esistenti. In particolare si riporta di seguito un elenco indicativo ma non esaustivo di alcune delle criticità esistenti lungo il percorso della circonvallazione:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Carezza di sovrappassi e attraversamenti pedonali;</li> <li>2) Sottopasso di via Perpignano di collegamento trasversale</li> <li>3) Sottopasso della via Nuova di Collegamento trasversale;</li> <li>4) Sostituzione dell'alberatura e lavori finalizzati alla messa in sicurezza del manto stradale</li> <li>5) Adeguamento delle barriere di protezione;</li> </ol>
<b>Controdeduzione</b>
Per quanto concerne il punto 1), il Comune di Palermo dovrebbe proseguire la manutenzione dei sottopassi esistenti lungo viale Regione Siciliana e la realizzazione di sovrappassi pedonali,

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali semaforizzati presenti su viale Regione Siciliana, così come previsto nel PUT del Comune di Palermo. Per quanto concerne il punto 2), l'intervento è già previsto nello scenario di riferimento. Per quanto concerne il punto 3), non ci sono elementi sufficienti per valutare l'efficacia dell'intervento infrastrutturale proposto. Per quanto concerne il punto 4), si conviene sull'opportunità di utilizzare tutte le tecnologie disponibili per mettere in sicurezza il manto stradale lungo viale Regione Siciliana tentando altresì il mantenimento dell'alberatura esistente. Per quanto concerne il punto 5), si conviene sull'opportunità di adeguare le barriere di protezione lungo viale Regione Siciliana.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
PARZIALMENTE ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 4</b>
<b>Tema</b>
Trasporto Pubblico
<b>Documenti osservati</b>
Documento preliminare di Piano
<b>Oggetto</b>
Interventi sul sistema Tram e possibile prolungamento di linee verso l'area urbana prossima alla città di Palermo

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
Documento preliminare di Piano par. 4.3.2 LA COSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI PIANO DEL TRASPORTO PUBBLICO: GLI SCENARI DI PROGETTO ALTERNATIVI - Scenario di progetto TPL-A
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<p><b>MODIFICHE ALLE PRIORITÀ REALIZZATIVE DELLA RETE TRAMVIARIA DI PROGETTO:</b> Il sistema di trasporto a guida vincolata realizzato all'interno del Comune di Palermo è attualmente costituito da quattro linee tranviarie confluenti dalla periferia di Palermo verso alcuni centri di interesse prossimi al centro della città per una estensione complessiva di 23,3 Km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● la Linea 1 che collega la Stazione Centrale con quella di Roccella, attraversando il quartiere di Settecanoli;</li> <li>● le Linee 2,3 e 4 che si diramano dalla Stazione Notarbartolo, rispettivamente verso Armerina/S.Paolo, CEP e Pollaci.</li> </ul> <p>Con atto deliberativo n. 67 del 04.04.2017, l'Amministrazione comunale al fine di avviare le procedure relative alla realizzazione delle nuove linee tramviarie della Città di Palermo - descritte dettagliatamente nel quadro conoscitivo al PUMS - ha convenuto le priorità realizzative dell'impianto tranviario di progetto, come di seguito riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● TRATTA "A": Linea 6/1 - prolungamento della linea 1 esistente per Km 11,550 (A/R), dalla Via Balsamo alla Viale Croce Rossa.;</li> <li>● TRATTA "B": Linea 5/1 - prolungamento della linea 1 esistente per Km 1,330(A/R), dalla Stazione FF.SS. Notarbartolo alla Via Duca della Verdura.</li> </ul>

**PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1**

- TRATTA "C": Linea 4/1 - prolungamento della linea 3 esistente per km 8,180(A/R), secondo l'attuale schema (singolo binario per ogni carreggiata), lungo Viale della Regione Siciliana sino alla Stazione FF.SS. Orleans;
- TRATTA "D": Linea 4/2 - prolungamento della linea 3 esistente per km 9,375 (A/R), secondo l'attuale schema (singolo binario per ogni carreggiata), dalla Stazione FF.SS. Orlèans a Bonagia;
- TRATTA "E (E1+E2)": Linea 6/2 - prolungamento della linea 1 esistente per Km 20,835(A/R), dalla Viale Croce Rossa alla località Balneare di Mondello;
- TRATTA "F": Linea 5/2 - prolungamento della linea 1 esistente per Km 9,380 (A/R), dalla Via Duca della Verdura alla Stazione FF.SS. Centrale;
- TRATTA "G": Linea 6/3 - prolungamento della linea 1 esistente per Km 5,520 (A/R), sino alla Borgata Marinara di Sferracavallo;

Con Deliberazione n.147 del 5 agosto 2022 - finalizzata all'affidamento della progettazione esecutiva ed alla realizzazione materiale delle linee tramviarie A, B e C - la Giunta Comunale ha rimodulato la priorità realizzativa delle stesse, allo scopo sia di rendere immediatamente operative le linee che servono le zone periferiche della città, sia di rendere compatibile la realizzazione delle medesime ai finanziamenti assegnati (oggetto di rivisitazione ai sensi e per gli effetti degli adeguamenti ai prezzari regionali):

- TRATTA "C":
- TRATTA "B":
- TRATTA "A" oggetto di approfondimenti tecnici per valutare le azioni (relativamente alle vetture e al tracciato) atte a minimizzare gli impatti sulle aree urbane a maggiore valenza storica.

In adempimento a tale deliberazione, si è proceduto alla gara delle opere sopra elencate, secondo le seguenti priorità realizzative, a seconda delle risorse finanziarie disponibili:

1) Affidamento della progettazione esecutiva e la realizzazione delle seguenti opere:

- TRATTA "C": prolungamento della linea 3 esistente per km 8,180(A/R), secondo l'attuale schema (singolo binario per ogni carreggiata), lungo Viale della Regione Siciliana sino alla Stazione FF.SS. Orleans;
- TRATTA "B": lavori per la realizzazione dello svincolo di Piazza Einstein;
- TRATTA "B": prolungamento della linea 1 esistente per Km 1,330(A/R), dalla Stazione FF.SS. Notarbartolo alla Via Duca della Verdura Rossa (in funzione delle disponibilità delle risorse finanziarie disponibili);
- TRATTA "A": prolungamento dalla Via Balsamo alla Viale Croce Rossa (in funzione delle disponibilità delle risorse finanziarie disponibili);

2) Fornitura di materiale rotabile a servizio dell'intero sistema;

Allo stesso modo, con la Deliberazione n. 195 del 30.06.2023, finalizzata all'affidamento dell'appalto di progettazione definitiva delle opere relative alle tratte D, E (E1 ed E2), F e G, secondo le procedure dell'appalto integrato, è stata proposta la ridefinizione dell'ordine di priorità delle tratte ed anche del Parcheggio Foro Italico, in funzione delle risorse disponibili:

- TRATTA "E (E1 + E2)": Linea 6/2 - prolungamento della linea 1 esistente per Km 20,835(A/R), dalla Viale Croce Rossa alla località Balneare di Mondello.
- TRATTA "F": prolungamento della linea 1 esistente per Km 9,380 (A/R), dalla Via Duca della Verdura alla Stazione FF.SS. Centrale.
- TRATTA "G": - prolungamento della linea 1 esistente per Km 5,520 (A/R), sino alla Borgata Marinara di Sferracavallo;
- TRATTA "D": prolungamento della linea 3 esistente per km 9,375 (A/R), secondo l'attuale schema (singolo binario per ogni carreggiata), dalla Stazione FF.SS. Orlèans a Bonagia;
- Parcheggio Foro Italico.

La priorità degli altri parcheggi, previsti nel progetto e descritti nel PUMS, è rimasta la stessa di quella delle linee afferenti agli stessi.

**PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1**

Alla luce delle risorse disponibili nel suo complesso, e sentito il Ministero finanziatore, si è comunque deciso di realizzare in via prioritaria un sistema complessivo funzionale che chiuda un circuito continuo di esercizio finalizzato alla massima funzione cittadina.

In particolare, utilizzando tutte le risorse disponibili si procederà con la seguente realizzazione per step successivi:

- Linea C: Balsamo – Calatafimi;
- Linea B: Stazione Notarbartolo – Giachery;
- Linea A: prima parte Notarbartolo - Croce Rossa;
- Linea E1: Croce Rossa – Francia;
- Linea F: Balsamo - Giachery;

Le suddette linee sono state selezionate per consentire di connettere le tratte esistenti e di garantire un circuito continuo di esercizio finalizzato alla massima funzione cittadina di accessibilità all'area centrale e di connessione con alcuni parcheggi di interscambio e con i nodi del Passante Ferroviario.

Successivamente, previa verifica della disponibilità di risorse finanziarie e in costante interlocuzione con il MIT si procederà alla realizzazione delle seguenti tratte:

- Linea E2: Francia – Mondello;
- Linea D: Orléans - Bonagia;
- Linea G: Lanza di Scalea - Sferracavallo
- Linea A: completamento Notarbartolo – Balsamo (previo esito degli approfondimenti tecnici richiesti);

La necessità di rimodulare la priorità realizzativa di questo stralcio di opere di progetto del tram nasce da diverse esigenze di natura tecnico - economica:

1. rendere immediatamente operative le linee che garantiscono la migliore efficienza trasportistica unitamente alle linee già esistenti e a quelle in corso di realizzazione (Linea A, B e C);
2. rendere compatibile la realizzazione delle medesime agli attuali finanziamenti assegnati, oggetto di rivisitazione ai sensi e per gli effetti degli adeguamenti ai prezzi regionali;
3. la necessità di adottare tutte le possibili soluzioni tecniche e attuative che consentano di rispettare per quanto possibile le scadenze imposte dall'Ente finanziatore;
4. minimizzare gli impatti sul tessuto storico e sulle aree a maggiore valenza paesaggistica.

Infatti, con riferimento a tutte le opere da realizzarsi, la linea D interessa un'area sottoposta a vincoli ambientali importanti con la necessità di sottoporre il progetto a Valutazione d'Impatto Ambientale (procedura PAUR - art. 27 del DLGS 152/2006), e il parcheggio Foro Italico e, pertanto, si rende indispensabile per tali opere avviare il percorso previsto dal Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27.bis del D.Lgs. 152., con i correlati tempi di legge; le ulteriori opere (linee E1, E2, F e G e parcheggi di interscambio), non interessano aree soggette a vincoli e pertanto può adottarsi la semplificata procedura di assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale (art. 19 del DLGS 152/2006), finalizzata ad ottenere l'esclusione dall'Assoggettabilità a V.I.A., la cui fase endoprocedimentale è già in itinere, giusta istanza 2050 di cui al prot. n. 45005 del 15.06.2023, con evidente vantaggio nei tempi approvativi; con nota prot. n. 594265 DEL 17.04.2023, si sono avviate con il MIMS le interlocuzioni necessarie per i conseguenti atti Ministeriali.

La rimodulazione delle priorità delle tratte del sistema tramviario di progetto (I e II stralcio) nasce da motivazioni di natura tecnico-economica ed ambientale e non ha alcun impatto diretto sugli scenari di piano identificati e definiti all'interno del PUMS.

Infatti, i valori di input per la determinazione dello scenario di riferimento includono tutti gli interventi afferenti alla sfera della mobilità inclusi nelle Direttive Generali del PUG, approvato dalla Giunta Comunale con deliberazione n° 104 del 14/05/2020, nonché quelli inseriti nel piano triennale delle opere pubbliche approvato dal Consiglio Comunale in data 13/09/2023 con

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
deliberazione n° 217 (che includono gli investimenti nelle tre linee tramviarie A-B-C, nonché la previsione di completamento del sistema tranviario con le linee D-E-F-G).
<b>Controdeduzione</b>
La proposta di piano richiama al suo interno i contenuti dell'ADDENDUM al PUMS del Capoluogo nel quale sono chiaramente riportate le nuove priorità realizzative delle tratte tramviarie. Al pari degli altri interventi afferenti ad altri temi della mobilità metropolitana, il progetto della rete tranviaria di Palermo è stato introdotto negli scenari di riferimento, o progetto, secondo il criterio di introdurre nello scenario di riferimento gli interventi dotati di copertura finanziaria agli orizzonti di piano. Per quanto concerne la valutazione degli scenari progetto del trasporto pubblico, si ritiene che le tratte di tram D (linea fino a Bonagia), E2 (prosecuzione della linea fino a Mandello), G (tratta fino a Sferracavallo) abbiano una valenza prettamente comunale e pertanto, in accordo con la Committenza ed il Gruppo di supporto al RUP, si è convenuto nella non introduzione di tali estensioni di percorso della rete. Contrariamente, l'introduzione dell'estensione di per corso della rete tranviaria lungo Viale della Libertà (tratta A2) con connessione tra Notarbartolo e Palermo Centrale (Linea 6) è da ritenersi strategica anche per le relazioni metropolitane e, pertanto, è stata oggetto di valutazione negli scenari alternativi.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 5</b>
<b>Tema</b>
Nodi di scambio
<b>Documenti osservati</b>
Documento preliminare di Piano
<b>Oggetto</b>
Interventi sul sistema dei parcheggi di interscambio

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>																														
<b>Proposta modifica presentata</b>																														
Documento preliminare di Piano par. 5.1.3 DIVERSIONE MODALE DALL'AUTO VERSO LA MODALITÀ COLLETTIVA A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DELLE CERNIERE DI MOBILITÀ																														
<b>Proposta integrazione presentata</b>																														
Si riporta di seguito l'elenco che prevede la realizzazione di parcheggi di "interscambio metropolitano" (per un totale di 5.135 posti)																														
<table border="1"> <tr> <td>CE-1</td> <td>Sferracavallo</td> <td>Raso+interrato</td> <td>Interscambio metropolitano</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>CE-2</td> <td>Francia</td> <td>Raso+interrato multipiano</td> <td>Interscambio metropolitano</td> <td>752</td> </tr> <tr> <td>CE-3</td> <td>Giotto</td> <td>Raso</td> <td>Interscambio metropolitano</td> <td>1000</td> </tr> <tr> <td>CE-4</td> <td>Emiri</td> <td>Raso</td> <td>Interscambio metropolitano</td> <td>620</td> </tr> <tr> <td>CE-5</td> <td>Basile</td> <td>Raso</td> <td>Interscambio metropolitano</td> <td>928</td> </tr> <tr> <td>CE-6</td> <td>Forum</td> <td>Raso</td> <td>Interscambio metropolitano</td> <td>1741</td> </tr> </table>	CE-1	Sferracavallo	Raso+interrato	Interscambio metropolitano	94	CE-2	Francia	Raso+interrato multipiano	Interscambio metropolitano	752	CE-3	Giotto	Raso	Interscambio metropolitano	1000	CE-4	Emiri	Raso	Interscambio metropolitano	620	CE-5	Basile	Raso	Interscambio metropolitano	928	CE-6	Forum	Raso	Interscambio metropolitano	1741
CE-1	Sferracavallo	Raso+interrato	Interscambio metropolitano	94																										
CE-2	Francia	Raso+interrato multipiano	Interscambio metropolitano	752																										
CE-3	Giotto	Raso	Interscambio metropolitano	1000																										
CE-4	Emiri	Raso	Interscambio metropolitano	620																										
CE-5	Basile	Raso	Interscambio metropolitano	928																										
CE-6	Forum	Raso	Interscambio metropolitano	1741																										
<b>Controdeduzione</b>																														
"La proposta di piano è perfettamente in linea con il sistema di cerniere di mobilità riportato dallo scrivente in osservazione.																														

Il piano contiene, inoltre, una stima dell'offerta di sosta richiesta per soddisfare la domanda di mobilità in scambio auto-TPL presso le cerniere di mobilità per raggiungere i target prefissati e in alcuni casi richiedono un'offerta di sosta da incrementare rispetto a quella indicata in osservazione"

**Valutazione di Sintesi**

PARZIALMENTE ACCOLTA

**Impatto sul rapporto ambientale**

Nessuno

## 2.5 Osservazione prot. 9829

<b>Rif. Prot. nota</b>
9829 del 31/01/2025
<b>Soggetto</b>
Toyota Motor Italia S.p.a.

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Mobilità basse e zero emissioni
<b>Documenti osservati</b>
Proposta di Piano - Relazione Generale – Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Palermo/pag.15
<b>Oggetto</b>
Mobilità a basse e zero emissioni

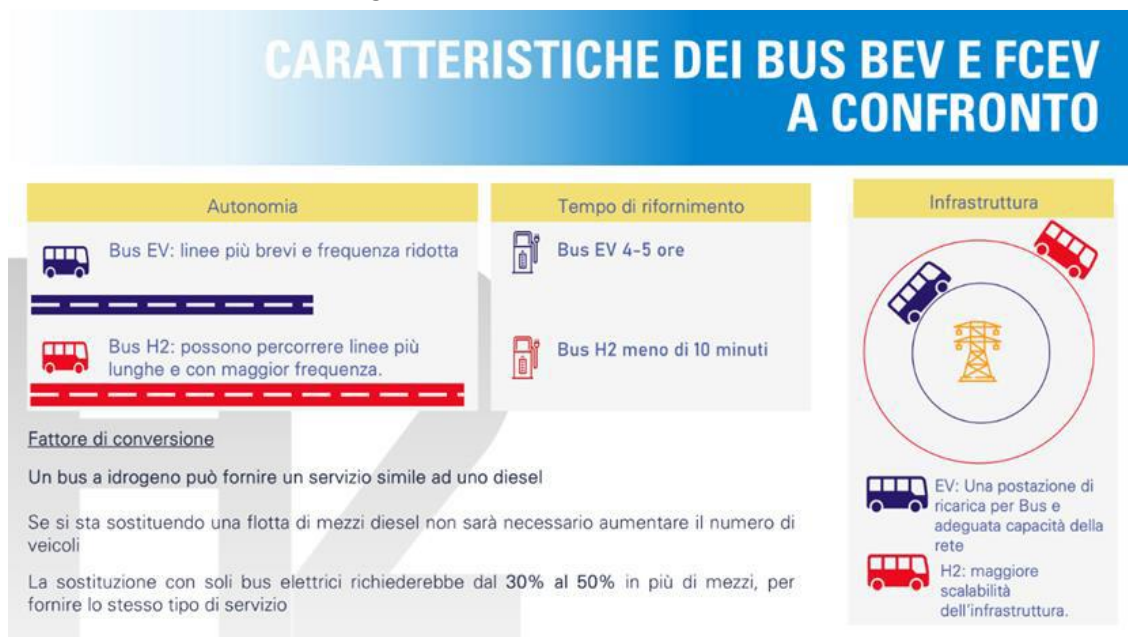
<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>TMI ritiene che per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nei trasporti sia necessario promuovere un ventaglio di tecnologie. Per questo l'azienda adotta un approccio multi-tecnologico e ha investito su tutte le tecnologie a basse e zero emissioni (HEV, PHEV, BEV e FCEV) per rispondere ad esigenze di mobilità diverse e contribuire alla riduzione delle emissioni.</p> <p>Accanto alla progressiva diffusione delle tecnologie a zero emissioni (BEV e FCEV), i veicoli ibridi (PHEV e HEVf) continueranno ad avere un ruolo importante per la riduzione delle emissioni. In particolare, un contributo immediato alla riduzione delle emissioni può essere dato dalla diffusione dei veicoli ibridi Full Hybrid (HEVf), che non necessitano di ricarica esterna e possono avere una trazione esclusivamente elettrica e muoversi in modalità ZEV (zero emission vehicle) anche per quote significative dei percorsi compiuti (in media il 66% della distanza percorsa che sale al 76% nel tratto urbano1).</p> <p>Questi veicoli avranno un ruolo centrale nel processo di decarbonizzazione dei trasporti, tanto più se saranno alimentati con combustibili rinnovabili (biocarburanti, e-fuel).</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<p>TMI propone di non considerare solo lo sviluppo della mobilità elettrica ma, per un risultato più realisticamente raggiungibile, di prendere in considerazione la mobilità a basse e zero emissioni, includendo così un ventaglio di tecnologie. Si propone quindi di modificare la linea strategica n.5 come segue: Efficientamento energetico, rinnovo del parco veicolare e sviluppo della mobilità a basse e zero emissioni</p>
<b>Controdeduzione</b>
Accoglibile
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Tema</b>
Mobilità basse e zero emissioni
<b>Documenti osservati</b>
Proposta di Piano_Relazione Generale – Macro obiettivi del PUMS/cap.3/par.3.1.2.2/pag.48 Proposta di Piano_Relazione Generale – Mobilità collettiva/cap.6/par.6.1.1/pagg 172-174 Proposta di Piano_Relazione Generale – Quadro sinottico degli interventi contenuti nel PUMS della Città Metropolitana di Palermo ai due orizzonti temporali/cap.9/par.9.1/pag.318 Proposta di Piano_Relazione Generale – Stima dei costi del Piano/cap.9/par.9.2/pag.324
<b>Oggetto</b>
Autobus ad idrogeno

**PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1**  
**Proposta modifica presentata**

Gli autobus a celle a combustibile ad idrogeno sono veicoli a zero emissioni, al pari di un veicolo elettrico a batteria e, grazie a tempi di rifornimento rapidi e lunga autonomia, avranno un ruolo complementare ai mezzi BEV.

Per il trasporto pubblico locale di linea, gli autobus BEV sono più adatti per le linee urbane o comunque per percorsi più brevi, mentre gli autobus FCEV sono più adatti per le percorrenze più lunghe e quindi, soprattutto per le tratte extraurbane. Inoltre, un autobus a idrogeno può fornire un servizio pari a quello di un autobus diesel e non sarà quindi necessario aumentare il numero di veicoli. La sostituzione del parco autobus con soli mezzi elettrici invece richiederebbe dal 30 al 50% in più di mezzi per fornire lo stesso tipo di servizio. Per i dettagli si veda la slide seguente “Caratteristiche dei bus BEV e FCEV a confronto”



Sul mercato sono già presenti diversi modelli di autobus ad idrogeno: Toyota è uno degli azionisti diretti di CaetanoBus, azienda portoghese che produce autobus a celle a combustibile per il trasporto urbano ed extraurbano e, più in generale, per le lunghe percorrenze. La lista dei produttori comprende, tra gli altri, Solaris, Van Hool, EvoBus (Daimler), Iveco.

Per sostenerne lo sviluppo e la diffusione della mobilità ad idrogeno, è necessario lo sviluppo di un adeguato numero di infrastrutture di rifornimento.



<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
TMI auspica che oltre all'acquisto di autobus elettrici si preveda anche l'acquisto di autobus ad idrogeno, introducendo quindi nel piano la dicitura 'autobus a zero emissioni'.
<b>Controdeduzione</b>
Accoglibile
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 3</b>
<b>Tema</b>
Mobilità basse e zero emissioni
<b>Documenti osservati</b>
Proposta di Piano_Relazione Generale – Ambiti tematici e linee strategiche/cap.4/par.4.1/pagg 77-83
Proposta di Piano_Relazione Generale – Declinazione delle strategie per ambiti territoriali/cap.4/par.4.1.2/pagg.88-91
Proposta di Piano_Relazione Generale – L'ammodernamento delle flotte di trasporto pubblico/cap.8/par.8.2.6/pag.298
<b>Oggetto</b>
Infrastrutture di rifornimento per l'idrogeno

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
Per sostenerne lo sviluppo e la diffusione della mobilità ad idrogeno, a partire dai servizi di trasporto pubblico locale, è necessario un adeguato sviluppo delle infrastrutture di rifornimento. Il PNRR, il PNC e il PSNMS hanno messo a disposizione importanti risorse per il rinnovo del parco autobus con mezzi a zero emissioni (elettrici e ad idrogeno) e per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica e di rifornimento per l'idrogeno. Grazie alla rimozione del c.d. vincolo di destinazione, previsto dal DM n. 283/2023, le stazioni di rifornimento di idrogeno realizzate con questi fondi, possono essere aperte a tutte le tipologie di veicoli (TPL di linea e non di linea, trasporto privato pesante e leggero) e prevedere l'erogazione anche a 700bar, rendendo così gli investimenti sostenibili anche dal punto di vista economico. Infine, i veicoli FCEV potranno diffondersi soprattutto grazie allo sviluppo di 'ecosistemi locali', dove la produzione sia vicina alle stazioni di rifornimento, consentendo anche di ottimizzare i costi.
<b>Proposta integrazione presentata</b>
TMI propone di modificare la Strategia 11 come segue: "Favorire l'utilizzo di veicoli elettrici e ad idrogeno attraverso la realizzazione di punti di ricarica e stazioni di rifornimento di idrogeno"
<b>Controdeduzione</b>
Accoglibile
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 4</b>
<b>Tema</b>
Mobilità basse e zero emissioni
<b>Documenti osservati</b>
Proposta di Piano_Relazione Generale – Shared mobility/Cap.6/par. 6.1.5.2/pag.214
<b>Oggetto</b>
Mobilità in sharing con mezzi a basse e zero emissioni

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>TMI ritiene che l'integrazione tra diversi servizi di mobilità possa migliorare e rendere più efficienti le scelte di mobilità dei cittadini. Per questo, l'azienda ha avviato un processo di trasformazione da costruttore di automobili in mobility company, con l'obiettivo di fornire tutti i tipi di servizi relativi al trasporto delle persone, con modelli e soluzioni elettrificate a basse e zero emissioni.</p> <p>TMI è in grado di offrire diversi servizi di mobilità tramite il marchio KINTO, che prevede diverse soluzioni di mobilità fornite esclusivamente con mezzi elettrificati a basso impatto ambientale: Full Hybrid Electric Vehicle (HEV, che non ha bisogno di ricarica esterna); Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV); Battery Electric Vehicle (BEV); Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV).</p> <p>In particolare, per rendere la mobilità più sostenibile e ridurre l'utilizzo delle vetture da parte di utenti privati e dipendenti di azienda, KINTO mette a disposizione 3 servizi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KINTO Share - il servizio di car-sharing, anche per aziende, basato su una vasta gamma di veicoli elettrificati e in forte espansione sul territorio italiano;</li> <li>• KINTO Join - il servizio di car-pooling e di mobilità aziendale grazie al quale le aziende possono ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti casa-lavoro dei loro dipendenti, contribuendo a diminuire consumi ed emissioni;</li> <li>• KINTO Go – l'app di mobilità multimodale per pianificare spostamenti in tutta Italia, grazie ad un ampio ventaglio di soluzioni integrate per la mobilità personale e per il tempo libero: trasporto pubblico locale, treni, taxi, micro-mobilità, pagamento della sosta.</li> </ul> <p>Per le tecnologie a zero emissioni (BEV e FCEV) il requisito essenziale è lo sviluppo di infrastrutture di rifornimento. TMI desidera infatti rappresentare che KINTO, mobility company del Gruppo Toyota che gestisce il car-sharing pubblico nella Città Metropolitana di Venezia, nel 2025 introdurrà nella flotta tre Toyota Mirai (autovetture FCEV). Questo sarà possibile solo grazie alla presenza del distributore di idrogeno a Mestre (uno dei 2 attualmente attivi in Italia).</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
TMI propone che nel Piano si specifichi che i servizi di sharing mobility siano effettuati con mezzi a zero e basse emissioni
<b>Controdeduzione</b>
I servizi di sharing mobility saranno effettuati anche con mezzi a zero e basse emissioni
<b>Valutazione di Sintesi</b>
PARZIALMENTE ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 5</b>
<b>Tema</b>
Mobilità basse e zero emissioni
<b>Documenti osservati</b>
Proposta di Piano_Relazione Generale – Ambiti tematici e Linee strategiche/Cap.4/par. 4.1/pag.83 Proposta di Piano_Relazione Generale – Azioni del PUMS per la logistica distributiva/Cap.6/par. 6.1.5.2/pag.212
<b>Oggetto</b>
Diffusione del trasporto merci a idrogeno

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>I veicoli a celle a combustibile ad idrogeno (FCEV), come anticipato, svolgeranno un ruolo complementare a quello dei veicoli BEV, anche per il trasporto merci. L'idrogeno è una tecnologia ideale per quei veicoli che necessitano di tempi di rifornimento rapidi.</p> <p>Questo tipo di mobilità è già una realtà e sul mercato sono presenti diversi modelli di veicoli, ad esempio tra i veicoli commerciali leggeri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellantis sta sviluppando un veicolo ad idrogeno e ha già in listino gli Opel Vivaro-e Hydrogen, Peugeot e-Expert Hydrogen e Citroën e-Jumpy Hydrogen.</li> <li>• Renault sta sviluppando dei veicoli commerciali leggeri ad idrogeno dei quali ha già svelato i prototipi, es. Renault Master Van H2-TECH, il Master Telaio Cabinato H2-TECH e il Master City Bus H2-TECH.</li> <li>• Iveco e Hyundai hanno presentato il furgone IVECO eDAILY FCEV.</li> <li>• Toyota sta sviluppando un pick-up Hilux alimentato a Fuel Cell.</li> </ul> <p>Sul mercato poi sono presenti diversi modelli di autovetture e di autobus e stanno arrivando anche diversi modelli di TIR.</p> <p>Ribadiamo ancora una volta che per sostenerne lo sviluppo e la diffusione della mobilità ad idrogeno, è necessario lo sviluppo di un adeguato numero di infrastrutture di rifornimento.</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
TMI propone di sostituire 'mezzi elettrici' con mezzi a zero emissioni per il trasporto merci, in modo da poter includere anche i mezzi ad idrogeno.
<b>Controdeduzione</b>
Accogliabile
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 6</b>
<b>Tema</b>
Mobilità basse e zero emissioni
<b>Documenti osservati</b>
Proposta di Piano_Relazione Generale – Azioni del PUMS per la logistica distributiva/Cap.6/par. 6.1.5.2/pag.214
<b>Oggetto</b>
Zone a basse emissioni

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>TMI accoglie positivamente l'intenzione della Città metropolitana di promuovere l'istituzione di zone a basse emissioni o aree ad accesso tariffato. In particolare, TMI ritiene che sarebbe opportuno consentire l'accesso a queste aree solo ai veicoli a zero (BEV, FCEV) o basse emissioni (PHEV, HEVf). In particolare, tra le tecnologie a basse emissioni, il Full Hybrid (HEVf) non ha bisogno di ricarica esterna e può dare un contributo immediato alla riduzione delle emissioni. Come illustrato in una proiezione presentata al Forum di Davos dal Chief Scientist di Toyota, Gill Pratt, ipotizzando di avere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un parco auto composto da 100 auto convenzionali che emette una media annua di 250g/km di CO<sub>2</sub> nel suo ciclo di vita</li> <li>• a disposizione 100kW/h di capacità di batterie (che corrisponde alla potenza della batteria di un veicolo elettrico BEV) e considerato che nel ciclo di vita un veicolo con motore termico emette una media annua di 250g/km di CO<sub>2</sub>, un veicolo ibrido Full Hybrid (HEV) emette una media annua di 200g/km di CO<sub>2</sub>, un veicolo ibrido plug-in (PHEV) emette una media annua di 150g/km di CO<sub>2</sub>, e un veicolo elettrico a batteria (BEV) emette una media annua di 100g/km di CO<sub>2</sub>, si possono identificare tre scenari, si possono identificare tre scenari:</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) utilizzare i 100kW/h per sostituire 1 dei 100 veicoli con un'auto elettrica (BEV). Le emissioni di CO<sub>2</sub> saranno pari a 248 gr/km (una riduzione piuttosto esigua);</li> <li>2) utilizzare i 100 kW/h per sostituire 6 delle 100 auto con veicoli ibridi plug-in (PHEV). Le emissioni di CO<sub>2</sub> scenderanno a 244 gr/km (una riduzione ancora modesta);</li> <li>3) utilizzare i 100 kW/h per sostituire 90 delle 100 auto con veicoli ibridi Full Hybrid. Le emissioni di CO<sub>2</sub> scenderanno a 205 gr/km (una riduzione pari al 20%).</li> </ol> <p>Per maggiori dettagli veda in allegato "Il Rinnovo del parco veicolare. Tre ipotesi."</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<p>TMI auspica quindi che la Città Metropolitana, possa operare una distinzione tra le tecnologie ibride più efficienti e maggiormente 'virtuose' per la riduzione delle emissioni e propone di adottare la seguente definizione per identificare i veicoli ibridi più efficienti (Full Hybrid) ai quali consentire l'accesso alle aree a traffico limitato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "veicoli ibridi con potenza massima netta del motore elettrico <math>\geq 30\text{kW}</math>".</li> </ul> <p>Per ulteriori dettagli, si veda in allegato il documento "Definizione di veicolo ibrido termico-elettrico multimodale Full Hybrid"</p> <p>Questo criterio è stato già adottato dall'Autorità Federale dei Trasporti della Germania: <a href="https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/V/Voll_Hybrid.html?nn=3503676">https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/V/Voll_Hybrid.html?nn=3503676</a></p>
<b>Controdeduzione</b>
Accoglibile
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

## 2.6 Osservazione prot. 9842

<b>Rif. Prot. nota</b>
9842 del 03/02/2025
<b>Soggetto</b>
FIAB

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Ciclabilità
<b>Documenti osservati</b>
Intero documento
<b>Oggetto</b>
Necessità di rispetto della sopra-vigenza pianificatoria del vigente Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia” e delle pregresse previsioni pianificatorie adottate dalla ex Provincia regionale di Palermo.

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>Si ritiene che il redigendo PUMS, debba tenere conto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- della Legge nazionale 366/98 sulla mobilità ciclistica (art. 8, comma 1): “L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili”.</li> <li>- del “Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia” (Decreto del 6 giugno 2005 - GURS supplemento ordinario n° 28 del 1° luglio 2005), contenente il recupero ciclo-pedonale della rete ferroviaria dismessa ricadente nella provincia di Palermo.</li> <li>- delle previsioni dello “Stralcio del piano generale di riconversione in percorsi ciclabili del sistema ferroviario dismesso della provincia di Palermo con funzione di vie verdi e corridoi ecologici” (pre-disposto dalla Provincia di Palermo e dall'AAPIT ed approvato ai fini della VINCA dall'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente con provvedimento prot. N° 49852 del 1 agosto 2006).</li> <li>- di quanto presente nello “Schema di massima del Piano Territoriale Provinciale di Palermo” (approvato dal Consiglio Provinciale, con Delib. N. 070/C del 24/06/2010), dove le ferrovie a scartamento ridotto sono individuate quali connessioni territoriali con potenzialità di offerta di attività di ciclo-turismo e di connessione ecologica del territorio (Relazione di sintesi del Quadro conoscitivo con valenza strutturale, pag. 19).</li> </ul>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<p>Considerata la sopra-vigenza pianificatoria del vigente Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia” in materia di ciclabilità, con la presente, si richiede</p> <p>il rispetto delle previsioni stabilite, per l'area metropolitana di Palermo, dal predetto Piano regionale per l'intera rete ferroviaria dismessa al momento della relativa redazione e, per coerenza, anche di tutti gli altri tracciati dismessi dal 2005 alla data odierna, con particolare riferimento al tracciato abbandonato lungo la direttrice Palermo-Agrigento (Variante che ha portato all'abbandono del tracciato passante per la ex stazione di Lercara bassa) ed alla direttrice tirrenica fra Termini Imerese e la stazione di Castelbuono. Si richiede altresì il recupero a fini ciclo-pedonali del tracciato esistente lungo la costa al di sotto della rocca di Termini Imerese, così da potere assicurare una direttrice Est-Ovest ad uso esclusivo e con livellette adeguate al transito ciclo-pedonale. Data l'importanza strategica, in relazione alla fruizione dei Siti Unesco ricadenti fra i Comuni di Palermo e Monreale, si richiede altresì l'anticipazione temporale delle previsioni di realizzazione della c.d. Greenway Unesco Palermo-Monreale ed il relativo prolungamento degli interventi fino all'altro sito normanno di Altofonte.</p>

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Controdeduzione</b>
<p>1 - Si è tenuto conto della legge e sono stati considerati i riferimenti pianificatori e progettuali restituendo gli itinerari che insistono su ferrovie dismesse (vedi V2 e V5) coerentemente all'impostazione generale del PUMS</p> <p>2 - Si è tenuto conto del Piano come riportato nel Quadro Conoscitivo. Sono stati verificati i percorsi della rete ferroviaria e - laddove le tracce siano ancora visibili anche solo in parte - sono stati riportati all'interno dello Scenario di Piano.</p> <p>3 - Il PUMS prevede gli itinerari ciclabili V2 e V5</p> <p>4 - Il PUMS prevede gli itinerari ciclabili V2 e V5</p> <p>5 - Il PUMS prevede l'itinerario ciclabile V2</p> <p>6 - Vedi itinerario ciclabile P2 - Si rimanda al progetto di fattibilità per individuare il tracciato più appropriato e dovrà prenderà in considerazione la presenza di alcuni elementi invalicabili come ad esempio la presenza dell'area portuale e gli elementi orografici di dettaglio.</p> <p>7 - Vedi P2</p>
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Tema</b>
Ciclabilità
<b>Documenti osservati</b>
Intero documento
<b>Oggetto</b>
<p>Ampliamento della dotazione infrastrutturale tranviaria dell'area metropolitana attraverso il prolungamento della linea 1, dalla località Roccella, fino ai comuni di Villabate e Misilmeri, tramite l'utilizzo di gran parte del sedime del tratto più settentrionale della SS121 Palermo-Agrigento del quale è prevista la variazione di tracciato. Per ciò che concerne la dotazione dedicata alla ciclabilità, la semicarreggiata del rilevato stradale, non utilizzato per finalità tranviarie, potrebbe essere utilizzato oltre che per esigenze di viabilità locale anche anche per ricucire con finalità ciclo-pedonali, i tratti interrotti dell'ex tracciato ferroviario Palermo-Corleone, assicurando così il collegamento ciclo-pedonale fra Sant'Erasmus e Misilmerie da lì fino a Bolognetta.</p>

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>Tenuto conto che l'attuale statale SS 121, al momento della sua realizzazione aveva occupato la sede dell'ex tratta ferroviaria Palermo Corleone tra Bolognetta e Villafrati, nonché alcuni spezzoni della stessa sede tra Villabate e Misilmeri;</p> <p>Considerato inoltre che la legge 366/ 98 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", prevede, che: " Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, m D, E ed F del comma 2 dell'art. 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza " (Art. 10, comma 1); Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza " (Art. 10, comma 2);</p>

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<p>si chiede</p> <p>che, sia considerata l'esigenza di ricostruire la continuità dell'ex tracciato ferroviario da utilizzare come via verde e percorso ciclabile e contestualmente che nelle aree adiacenti ai comuni di Villabate e Misilmeri, l'abbandono del vecchio tracciato della SS 121, permetterebbe la realizzazione di una greenway urbana, sul modello della Promenade Planteè di Parigi. Questa scelta consentirebbe di ottenere un miglioramento della qualità urbana dei due abitati attraverso l'aumento delle superfici destinate a verde pubblico e la realizzazione di un percorso dedicato ed esclusivo per la ciclabilità, non interferente col locale traffico urbano.</p>
<b>Controdeduzione</b>
Tracciato previsto nel PUMS con gli itinerari V2 e V5
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 2</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>Tenuto conto che l'attuale statale SS 121, al momento della sua realizzazione aveva occupato la sede dell'ex tratta ferroviaria Palermo Corleone tra Bolognetta e Villafrati, nonché alcuni spezzoni della stessa sede tra Villabate e Misilmeri;</p> <p>Considerato inoltre che la legge 366/ 98 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", prevede, che: " Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C,m D, E ed F del comma 2 dell'art. 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza " (Art. 10, comma 1); Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza " (Art. 10, comma 2);</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<p>si chiede</p> <p>In una logica di collegamenti di carattere metropolitano, va inoltre evidenziato che la sede stradale della Palermo-Agrigento di cui è previsto l'abbandono, per caratteristiche planimetriche e di sezione stradale, permetterebbe altresì di ospitare, in perfetto accordo con le logiche di una greenway ed affiancato al succitato percorso per la mobilità alternativa non motorizzata, anche un sistema di trasporto di massa su rotaia a doppio binario, di tipo tramviario, per collegare il capoluogo con i comuni dell'immediato interland (almeno fino a Bolognetta).</p>
<b>Controdeduzione</b>
La proposta non è in linea con lo scenario di piano.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

## 2.7 Osservazione prot. 11027

<b>Rif. Prot. nota</b>
11027 del 06/02/2025
<b>Soggetto</b>
Utopia Civica

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Trasporto Pubblico
<b>Documenti osservati</b>
Relazione Generale (Capitolo 4.5.3, p. 310-311)
<b>Oggetto</b>
Priorità della realizzazione della Linea D del Tram (Orleans-Bonagia) per migliorare la mobilità e ridurre la congestione legata ai lavori sulla Linea C.

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<p>Si propone di rivedere le priorità di realizzazione della rete tramviaria, dando precedenza alla Linea D (Orleans-Bonagia), in quanto la sua realizzazione include la costruzione di un nuovo ponte sull'Oreto.</p> <p>Pur tenendo conto della disponibilità economica, si precisa che questo intervento infrastrutturale migliorerebbe la circolazione veicolare e ridurrebbe l'impatto dei lavori sulla Linea C, che interessano l'area tra Ponte Corleone e Corso Calatafimi – Via Basile.</p> <p>Il PUMS attuale assegna priorità 1 alla Linea C, ma non considera anche l'effetto mitigativo della Linea D sui flussi di traffico.</p> <p>Inoltre, la costruzione del ponte permetterebbe di migliorare la connessione tra diverse zone della città, favorendo lo sviluppo di un sistema di trasporto più equilibrato ed efficiente.</p> <p>Considerando i benefici in termini di riduzione del traffico e minori disagi per i cittadini, è necessario rivedere l'ordine di realizzazione delle linee tranviarie.</p> <p>Si suggerisce di aggiornare il piano includendo una valutazione aggiornata sull'impatto economico e sociale del cambio di priorità tra le due linee. Si propone di rivedere le priorità di realizzazione della rete tramviaria, dando precedenza alla Linea D (Orleans-Bonagia), in quanto la sua realizzazione include la costruzione di un nuovo ponte sull'Oreto.</p> <p>Questo intervento infrastrutturale migliorerebbe la circolazione veicolare e ridurrebbe l'impatto dei lavori sulla Linea C, che interessano l'area tra Ponte Corleone e Corso Calatafimi – Via Basile.</p> <p>Il PUMS attuale assegna priorità 1 alla Linea C, ma non considera l'effetto mitigativo della Linea D sui flussi di traffico.</p>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<b>Controdeduzione</b>
Le priorità realizzative della tramvia di Palermo sono state di recente riviste dal comune capoluogo e non sono in linea con la proposta dell'osservante.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno



<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Tema</b>
Trasporto Pubblico
<b>Documenti osservati</b>
Rapporto Ambientale (Capitolo 8.2, p. 150-152)
<b>Oggetto</b>
Necessità di una maggiore trasparenza e dettaglio sul progetto di intervento per la Linea C del Tram in Via Ernesto Basile, con particolare attenzione alla tutela del patrimonio arboreo.

<b>PROPOSTA/INTEGRAZIONE 1</b>
<b>Proposta modifica presentata</b>
<b>Proposta integrazione presentata</b>
<p>Si rende necessaria una maggiore approfondita valutazione nell'ambito del Rapporto Ambientale della VAS per includere un'analisi tecnica dettagliata sull'impatto della eventuale rimozione del filare arboreo lungo Via Ernesto Basile.</p> <p>Attualmente, il documento non fornisce informazioni sufficienti sulle conseguenze ambientali e paesaggistiche, né descrive chiaramente eventuali misure di mitigazione.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisi quantitativa dell'impatto sulla qualità dell'aria: un approfondimento sulla funzione degli alberi nell'assorbimento di CO2 e particolato, con una valutazione delle emissioni che aumenterebbero in loro assenza.</li> <li>2. Definizione di alternative progettuali: la pubblicazione di scenari alternativi di tracciato che permettano di evitare l'abbattimento o di ridurre significativamente il numero di alberi coinvolti.</li> <li>3. Piano di mitigazione e compensazione ambientale: deve essere specificato il numero di alberi che saranno ripiantati, le specie arboree selezionate e le tempistiche di realizzazione della compensazione.</li> <li>4. Coinvolgimento attivo della cittadinanza: si chiede un processo partecipativo trasparente, con la possibilità per i cittadini di accedere alle valutazioni ambientali prima della definitiva approvazione dell'intervento.</li> <li>5. Verifica della compatibilità con la normativa sulla tutela del paesaggio: poiché Via Ernesto Basile è un'antica Regia Trazzera, è necessario valutare l'intervento in relazione ai vincoli paesaggistici e normativi vigenti. L'integrazione di queste analisi permetterebbe di garantire un approccio più sostenibile e meno impattante per il patrimonio ambientale cittadino.</li> </ol> <p>Si richiede un'analisi più dettagliata sugli impatti della mancata realizzazione immediata della Linea D, considerando:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Scenario di congestione se il ponte sull'Oreto non viene realizzato prima della Linea C.</li> <li>7. Analisi costi-benefici per dimostrare se anticipare la Linea D riduca i disagi urbani e i costi complessivi per i cittadini.</li> </ol>
<b>Controdeduzione</b>
<p>Gli interventi relativi alla rete tranviaria di Palermo sono recepiti da progetto definitivo ed hanno un proprio iter valutativo e approvativo e, ai sensi del Codice dell'ambiente D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. che afferma di "...razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni". Pertanto, non sono stati oggetto di valutazione ma sono stati esclusivamente considerati per la simulazione dello scenario di piano al fine di avere un quadro emissivo generale.</p>
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

## 2.8 Osservazione prot. 11303

<b>Rif. Prot. nota</b>
11303 del 10/02/2025
<b>Soggetto</b>
ARPA Sicilia

<b>OSSERVAZIONE 1</b>
<b>Tema</b>
Analisi dati Quadro Conoscitivo
<b>Documenti osservati</b>
Quadro Conoscitivo
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
<p>Il PUMS della città di Palermo è un piano strategico di rilievo nelle politiche di trasporto pubblico e mobilità sostenibile regionale in quanto riferito a un territorio che è parte integrante del corridoio Scandinavo-Mediterraneo del Trans-European Network - Transport (TEN-T) e, pertanto, i dati di contesto diventano particolarmente rilevanti nell'analisi dello stato di fatto cui il Piano è riferito e nella conseguente definizione delle strategie di mobilità sostenibile future in esso delineate. La ricostruzione del quadro conoscitivo della mobilità nel territorio di riferimento, descritto nell'elaborato RS03REL0001A0 (Relazione Generale di Piano), contiene alcuni dati ISTAT e dati relativi ad altri Piani della mobilità connessi a quello in esame (v. Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia) poco aggiornati, essendo risalenti anche al 2011. Trattandosi di elementi su cui si sono basate le proposte di Piano, si chiede di verificare e, eventualmente, aggiornare i suddetti dati.</p>
<b>Controdeduzione</b>
<p>Nel quadro conoscitivo sono stati inseriti tutti i documenti, aventi possibili interazioni con il Piano, attualmente vigenti. In relazione ai dati ISTAT 2011 relativi alla mobilità sono stati inseriti come dato di riferimento ma ai fini del piano sono stati utilizzati i dati provenienti dai Big Data Telefonici (si veda par. 5.2.3)</p>
<b>Valutazione di Sintesi</b>
NON ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Tema</b>
Monitoraggio
<b>Documenti osservati</b>
Rapporto Ambientale VAS
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
<p>Nel cap. 14 ("La misura delle politiche adottate: un set strategico di indicatori"), il Proponente sostiene che "nel caso vi siano scostamenti nella realizzazione delle azioni/interventi e il livello degli indicatori individuati non soddisfa i target prefissati, occorrerà formulare misure correttive per il raggiungimento degli obiettivi e/o revisionare i target". Tuttavia, non si concorda con la revisione dei target poiché, a parere della scrivente, in caso di scostamenti rispetto alle previsioni andrebbero, invece, introdotte a valle eventuali maggiori misure di compensazione/mitigazione o andrebbero corrette a monte le strategie che si sono dimostrate non sostenibili. Lo stesso proponente, a seguire, afferma, peraltro, la possibilità di procedere a una eventuale riconsiderazione critica degli interventi o delle modalità di realizzazione e gestione degli interventi inizialmente previsti nel caso in cui si evidenzino risultati al di sotto delle attese.</p> <p>Si chiede di verificare queste apparenti incongruenze.</p>

<b>OSSERVAZIONE 2</b>
<b>Controdeduzione</b>
Sarà effettuata la verifica richiesta ed eliminata la presenza delle apparenti incongruenze evidenziate al cap. 14 del Rapporto Ambientale.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Riscontro nella dichiarazione di sintesi e integrazione dei documenti interessati (VAS-VI)

<b>OSSERVAZIONE 3</b>
<b>Tema</b>
Monitoraggio
<b>Documenti osservati</b>
Piano di Monitoraggio
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
Nel Piano di Monitoraggio proposto (elaborato RS03REL0003A0) il Proponente ha stimato i costi che il monitoraggio, nei 10 anni di validità del Piano previsti, potrebbe richiedere. Si sottolinea l'opportunità, da parte della Città Metropolitana, di pianificare il reperimento delle risorse, necessarie a introdurre e a coordinare le attività previste per misurare l'efficacia del Piano proposto, coerentemente con l'iter di approvazione e realizzazione dello stesso.
<b>Controdeduzione</b>
Quanto rappresentato non costituisce di fatto un'osservazione, la stima dei costi di monitoraggio è rappresentativa delle attività da svolgere a valle del PUMS tra cui il reperimento dati e il coordinamento.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno

<b>OSSERVAZIONE 4</b>
<b>Tema</b>
Monitoraggio
<b>Documenti osservati</b>
Piano di Monitoraggio
<b>Sintesi dell'osservazione</b>
Nel cap. 2 ("La governance del monitoraggio") del Piano di Monitoraggio (elaborato RS03REL0003A0) ARPA Sicilia risulta coinvolta direttamente nella produzione e raccolta di dati necessari ad alimentare il monitoraggio del Piano in esame. Si ricorda che la eventuale collaborazione con la scrivente Agenzia dovrà essere seguente alla sottoscrizione di un apposito Accordo, qualora compatibile con le attività istituzionali obbligatorie dell'Agenzia e con la disponibilità di risorse umane da dedicare a tali attività.
<b>Controdeduzione</b>
Qualora vi sia la necessità di un coinvolgimento di ARPA Sicilia per il reperimento dati nei successivi monitoraggi che siano diversi da quelli pubblicati periodicamente dalla struttura, sarà cura della Città Metropolitana definire termini per la sottoscrizione di un accordo.
<b>Valutazione di Sintesi</b>
ACCOLTA
<b>Impatto sul rapporto ambientale</b>
Nessuno