



COMUNE DI PALERMO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

DELIBERAZIONE N.524

DEL 05/08/2010

Sessione: ordinaria Seduta pubblica di prosecuzione

OGGETTO: **Nodo di Palermo-Raddoppio Passante ferroviario di Palermo. Progetto definitivo di variante della tratta "B" Palermo Notarbartolo-La Malfa /EMS - Parere ai sensi dell'art. 7 L.R. n°65/81 e ss.mm. ed ii.**

IMMEDIATA ESECUZIONE

L'anno 2010, il giorno cinque del mese di Agosto alle ore 12.25 nella Sede Municipale, convocato con determinazione del Presidente, si è riunito nella solita aula il Consiglio Comunale di questa Città, sotto la presidenza dell'On. **Alberto Campagna - Presidente** e con la partecipazione del Vice Segretario Generale **Dott. Giuseppe Sacco**

Al momento della votazione del presente atto, risultano presenti i seguenti Consiglieri:

	Pres.	Ass.		Pres.	Ass.	
1) AGNELLO Manfredi		X	26) MATTALIANO Cesare			
2) ALOTTA Salvatore			27) MICELI Maurizio		X	
3) BONFANTI Gaspare		X	28) MILAZZO Giuseppe			
4) BOTTIGLIERI Orazio			29) MINEO Rosario		X	
5) CALO' Salvatore			30) MIRABILE Salvatore			
6) CAMPAGNA Alberto			31) MONASTRA Antonella		X	
7) D'ARRIGO Leonardo		X	32) MOSCHETTI Nunzio			
8) D'AZZO' Girolamo		X	33) MUNAFO' Giovanna		X	
9) DI FRANCO Luigi			34) OLIVERI Sandro			
10) DI GAETANO Vincenzo		X	35) ORLANDO Francesco			
11) DI MAGGIO Giovanni			36) ORLANDO Salvatore			
12) DRAGO Sebastiano		X	37) PALMA Onofrio			
13) FARAONE Davide			38) PELLEGRINO Maurizio			
14) FERRANDELLI Fabrizio			39) PIAMPIANO Leopoldo			
15) FICARRA Elio		X	40) RIBAUDO Angelo		X	
16) FILORAMO Rosario			41) RIBAUDO Doriana			
17) FRACCONE Filippo		X	42) RUSSO Girolamo			
18) FURCERI Salvatore			43) SCAVONE Aurelio			
19) GENNARO Giusto		X	44) SPALLITTA Nadia			
20) GENOVA Agostino		X	45) TAMAJO Edmondo		X	
21) GRECO Giovanni		X	46) TANANIA Vincenzo			
22) INZERILLO Gerlando		X	47) TANTILLO Giulio			
23) ITALIANO Salvatore		X	48) TERMINELLI Antonino			
24) LO GIUDICE Salvatore		X	49) TRAPANI Ivan		X	
25) LOMBARDO Giovanni			50) VALLONE Pietro		X	
				Totale N.	26	24

SEDUTA DEL 05/08/2010 (di prosecuzione)

Presiede: On. Alberto Campagna – Presidente
Partecipa: Dott. Giuseppe Sacco – Vice Segretario Generale
Scrutatori: Orlando F. – Di Maggio - Tanania

Risultano presenti i seguenti Consiglieri:

Alotta – Bottiglieri – Calò - Campagna – Di Franco – Di Maggio– Faraone — Ferrandelli – Filoramo - Furceri – Lombardo – Mattaliano – Milazzo – Mirabile – Moschetti – Orlando F. — Orlando S. - Palma – Pellegrino – Piampiano – Russo – Scavone - Spallitta – Tanania - Tantillo – Terminelli - (presenti n.26)

Si passa alla trattazione della proposta iscritta al punto 68) dell'O.d.G avente per oggetto:

“Nodo di Palermo – Raddoppio Passante Ferroviario di Palermo. Progetto definitivo di variante della tratta “B” Palermo Notarbartolo – La Malfa /EMS. Parere ai sensi dell’art. 7 della L.R. n. 65/81 e ss.mm. ed ii.”

Il Presidente comunica che su detta proposta sono stati presentati n° 14 emendamenti ed n.1 ordine del giorno , che singolarmente, verranno discussi e posti in votazione.

1) EMENDAMENTO a firma del Cons. Filoramo

Alla premessa al punto 2 sostituire dopo la parola “Viale con due carreggiate” con “via destinata esclusivamente a mezzi non motorizzati”.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l’esito come accertato dal Presidente con l’assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati , è il seguente:

Presenti	n°26	
Votanti	n°25	
Votano SI	n°02	(Filoramo – Spallitta))
Votano NO	n°23	
Astenuti	n°01	(Campagna)

L’emendamento è respinto

2) EMENDAMENTO a firma del Cons. Faraone

Nel deliberato, al punto 1 all’ultimo capoverso aggiungere:
dare valenza prioritaria alla realizzazione della sub-tratta **Francia –EMS** al fine di scongiurare l’eventuale applicazione di quanto previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 con cui è stato designato un commissario straordinario, avente l’obiettivo di monitorare i tempi di attuazione del Passante Ferroviario, e che all’art. 4 prevede la possibilità di

proporre la revoca anche parziale delle risorse finanziarie, in caso di ritardi, rispetto a quanto originariamente pianificato.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti	n°26
Votanti	n°25
Votano SI	n°25
Astenuti	n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

3) EMENDAMENTO a firma del Cons. Faraone

A pagina 4 punto 2 sostituire la parola "Villa Malta" con "Via Stazione San Lorenzo" in quanto la via Villa Malta è una strada privata e chiusa da cancello.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti	n°26
Votanti	n°25
Votano SI	n°25
Astenuti	n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

4) EMENDAMENTO a firma del Cons. Faraone

A pagina 5 sostituire la parola "Villa Malta" con "Via Stazione san Lorenzo" in quanto la via villa malta è una strada privata e chiusa da cancello.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti	n°26
Votanti	n°25
Votano SI	n°25
Astenuti	n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

5) EMENDAMENTO a firma del Cons. Faraone

A pagina 7 sostituire la parola “Villa Malta” con “Via Stazione san Lorenzo” in quanto la via villa malta è una strada privata e chiusa da cancello.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti	n°26
Votanti	n°25
Votano SI	n°25
Astenuti	n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

6) EMENDAMENTO a firma del Cons. Faraone

Nel deliberato, ultima pagina dopo le parole “ sottoscrizione di un protocollo di intesa con cui RFT si impegni” cassare alla redazione di uno studio di fattibilità” ed aggiungere:

- A) “alla stesura della progettazione esecutiva e curi la realizzazione dei lavori *sia del nuovo asse viario, parallelo al viale Strasburgo, dalla Via Sardegna alla Via Tranchina/Via stazione S. Lorenzo, sulla copertura della sede ferroviaria, sia dell'ampliamento del tratto di strada da Via Tranchina a Via stazione san Lorenzo, a valle della stazione di S. Lorenzo Colli* entro i contestuali periodi di redazione della P.E. e di esecuzione lavori della variante della tratta “B”.
- B) Le progettazioni esecutive e la realizzazione dei lavori di sistemazioni viarie devono essere curate con oneri a carico di RFI. e motivatamente richieste come “**Opere compensative**”.
- C) Il Protocollo di Intesa deve inoltre prevedere **tempi certi** sia per la stesura della progettazione esecutiva della Variante della tratta “B” – Palermo Not.lo – La Malfa/EMS, oggetto della autorizzazione ex art. 7 della L.R. 65/81 e ss.mm.ii., sia delle soluzioni di sistemazione dei nuovi assi viari di cui al precedente punto A).
- D) Il Protocollo di Intesa, analogamente, deve inoltre prevedere tempi certi per la esecuzione dei lavori di cui al precedente punto C).

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°25
Votano SI n°25
Astenuti n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

L'emendamento n° 7 viene accantonato momentaneamente

8) EMENDAMENTO a firma della Commissione Urbanistica

Nella parte deliberativa dopo la parola "siano risolte prima dell'inizio dei lavori" aggiungere "con accordo di programma e secondo quanto previsto nella nota n. 917907 del 17/12/2009, del Comune di Palermo:

"con superamento del dislivello di via Alcide de Gasperi"

"con realizzazione di un asse stradale continuo da via Sardegna a Villa Tranchina"

"con allargamento del cavalcavia ferroviario di via Tranchina" in conformità con la nota n. 12715 del 19/02/2010, dell'A.R.T.A.

"con eliminazione di tutte le criticità relative alla viabilità urbana rilevate con nota n.917907 del 17/12/2009, del Comune di Palermo, nonché con nota 12715 del 19/02/2010 dell'A.R.T.A., che vengano realizzate laddove le N.T.A. lo consentano rotatorie in luogo degli incroci semaforizzati

"si chiede inoltre che venga redatto un progetto per il completamento della tratta in questione dell'interramento dell'intero passante ferroviario.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°25
Votano SI n°25
Astenuti n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

9) EMENDAMENTO a firma della Commissione Urbanistica

Aggiungere nella parte deliberativa alla fine del primo comma, il seguente periodo:

"L'avviso è inoltre favorevole a condizione che venga realizzata lungo tutta l'area di sedime soprastante il passante ferroviario una strada alberata con pista ciclabile disposta su un solo lato della carreggiata in conformità con le prescrizioni di cui alla L.366/98 e Dlgs. 577/99, previa sottoscrizione di apposito accordo di programma, e che gli edifici delle fermate Lazio, Belgio e Francia, vengano realizzate con i criteri previsti dal DLgvo 192/05 in materia di risparmio energetico.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°25
Votano SI n°25
Astenuiti n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

Gli emendamenti n.10, 11 e 12 vengono accantonati e trasformati in o.d.g.

13) EMENDAMENTO a firma del Cons. Spallita

Dare mandato agli Uffici per la pubblicazione dell'atto e per tutti i conseguenti adempimenti.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°25
Votano SI n°25
Astenuiti n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

14) EMENDAMENTO a firma del Cons. Filoramo

Aggiungere alla premessa il punto 4) anche su richiesta del Consiglio Comunale definire l'eventuale collegamento meccanizzato tra la fermata Lazio e il parcheggio "Giotto"

Aggiungere alla premessa il punto 5) considerato che è in corso di realizzazione il raddoppio del passante ferroviario nella zona Brancaccio – Stazione centrale, che tali opere verranno realizzate in trincea, non godendo del vantaggio dell'interramento, quindi separando fisicamente parti della città, che in particolar modo tale separazione è svantaggiosa nelle zone sedi di fermata o stazione, di impegnare RFI a definire la progettazione di un sovrappasso comunale che colleghi la borgata Conte Federico con la Stazione Brancaccio.

(parere di regolarità tecnica favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°25
Votano SI n°25
Astenuiti n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

Si riprende l'emendamento n.7, tenuto conto della circostanza che il precedente parere tecnico negativo reso sul medesimo è stato convertito in parere favorevole per le seguenti motivazioni: "in considerazione che le condizioni sono già poste da altri emendamenti"

7) EMENDAMENTO a firma della Commissione Urbanistica

Nella parte deliberativa dopo la parola siano risolte prima dell'inizio dei lavori cassare da "attraverso" e fino alle parole "dell'ARTA" (All.1)

(parere tecnico favorevole)

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti	n°26
Votanti	n°25
Votano SI	n°25
Astenuti	n°01 (Campagna)

L'emendamento è approvato

1) Ordine del Giorno a firma del Cons. Spallitta

"L'avviso è favorevole a condizione che venga acquisito il preventivo parere favorevole del Genio Civile e il preventivo parere favorevole della Soprintendenza BB.CC.A. in relazione agli immobili di netto storico alle aree sottoposte a vincoli e caratterizzata dalla presenza di Quanat, anche rivolto all'individuazione di situazioni alternative alla demolizione di "Netto Storico."

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti	n°26
Votanti	n°25
Votano SI	n°25
Astenuti	n°01 (Campagna)

L'o.d.g. è approvato

2) Ordine del Giorno a firma del Cons. Spallitta

"L'avviso è favorevole a condizione che vengano adottate in sede progettuale e di realizzazione delle opere, tutte le misure idonee a superare le criticità sollevate dall'ufficio del Genio Civile in conferenza dei servizi del 04/06/2009 e relative al pericolo di cedimenti, che potrebbero registrarsi in corso d'opera, in relazione agli edifici circostanti, e che vengano effettuate prima della realizzazione delle opere, indagini e verifiche in relazione agli effetti del sisma del 2002, sugli stessi edifici, al fine, di prevenire ed impedire eventuali cedimenti strutturali.

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°25
Votano SI n°25
Astenuti n°01 (Campagna)

L'o.d.g. è approvato

3) Ordine del Giorno a firma del Cons. Spallitta

“Il Consiglio Comunale invita la società R.F.I. ad avvalersi nel caso di assunzione per la realizzazione delle opere per una quota pari al 20% di lavoratori provenienti dai Settori interessati in crisi che si trovino in condizioni di Mobilità”

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°26
Votano SI n°26

L'o.d.g. è approvato

4) Ordine del Giorno a firma dei Conss. Orlando ed altri

Premesso che la scomparsa di Elvira Sellerio lascia un incolmabile vuoto culturale per la città di Palermo:

Considerato che è stata una donna di grande finezza ed intuito culturale, editrice coraggiosa e lungimirante, animata da forte passione civile come ha dichiarato il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano;

Il Consiglio Comunale di Palermo

IMPEGNA

Il Sindaco e l'Amministrazione Comunale ad attivare con sollecitudine tutte le procedure amministrative finalizzate all'intitolazione della Biblioteca Comunale ad Elvira Sellerio.

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti n°26
Votanti n°26
Votano SI n°26

L'o.d.g. è approvato

Il Presidente pone in votazione il provvedimento risultante dagli emendamenti e o.d.g. approvati, il cui testo si trascrive:

PREMESSO CHE

- In data 12 gennaio 2001, con nota n°28/F della Regione Siciliana venne indetta una C.d.S. ai sensi degli artt. 14 e seguenti della L. 8 agosto 241, nonché ai sensi della circolare del Presidente della Regione Siciliana n°894/DPR del 6 novembre 2000, per acquisire l'approvazione di tutte le autorità competenti sul progetto di raddoppio dei binari da Palermo Centrale/Brancaccio a Carini;

La prima riunione della predetta C.d.S. si tenne in data 22 gennaio 2001 mentre la riunione conclusiva, convocata con nota della Presidenza della Regione n°1308 del 22 ottobre 2001, e tenutasi in data 29 ottobre 2001, consentì l'approvazione del progetto del raddoppio del Passante ferroviario ed il relativo Accordo Programma, approvazione poi sostanziata con Decreto del Presidente della Regione Siciliana del 24 luglio 2002, pubblicato sulla G.U.R.S. n°34, parte prima, del 26 luglio 2002;

- in data 09/10/2001 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Ferroviario tra Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Siciliana, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Ferrovia Circumetnea per avviare e accelerare il processo di sviluppo territoriale attraverso una più stretta cooperazione tra Governo nazionale e regionale;
- tra gli obiettivi di tale Accordo di Programma venne incluso il Nodo ferroviario di Palermo, che prevede il raddoppio della tratta ferroviaria compresa fra le stazioni di Palermo Centrale/Brancaccio e Punta Raisi (a servizio dell'aeroporto Falcone/Borsellino), che attraversando il contesto urbano della città di Palermo è denominato anche "Passante Ferroviario di Palermo";
- con D.D.G. n°764 del 25 ottobre 2001 si concludeva l'iter procedurale di V.I.A. e veniva rilasciato, con precisazioni, un positivo giudizio di compatibilità ambientale per il progetto del raddoppio ferroviario da Palermo Centrale/Brancaccio e la stazione di Carini;
- nel Novembre del 2001 fu completata ed attivata la tratta terminale di collegamento a doppio binario tra Carini e l'aeroporto Falcone/Borsellino;
- con Delibera 98 del 24/05/2002, tra l'altro

il Consiglio Comunale:

- 1) ratificava l'accordo di programma per la realizzazione del "Passante Ferroviario, sottoscritto il 29/11/01 dal legale rappresentante dell'Amm.ne Comunale, in sede di conferenza di servizio che approvava il progetto definitivo del passante ferroviario nell'ultima formulazione, nella quale recepiva le modifiche richieste dal comune di Palermo e contenente la versione concordata tra Comune di Palermo e R.F.I. e ARTA del tracciato di collegamento viario tra via L.di Scalea e via La Malfa ed ha impegnato il Sindaco o suo delegato a integrare l'opera programmata prevedendo un ulteriore attraversamento viario Mare – Monte lungo il tratto ferroviario tra viale Francia e Cardillo, precisandolo in sede di definizione del piano di viabilità comunale, non costituendo fatto tecnicamente preliminare o condizionante l'accordo di programma, restando la realizzazione vincolata solo alla fattibilità tecnica ed economica;
 - 2) esprimeva parere favorevole sulle Varianti Urbanistiche alla Variante Generale adottata con Delibera 45/97 ai sensi dell'art. 7 L.R. 65/81 conseguenti all'approvazione del progetto definitivo del Passante Ferroviario integrato dagli elaborati relativi alle soluzioni progettuali per lo svincolo "Francia", per la strada tra le vie L.di Scalea e La Malfa e per la fermata Roccella;
- concluse le predette procedure autorizzative, il proponente (RFI) ritenne opportuno avvalersi della figura del Contraente Generale, che venne individuato nella A.T.I. SIS – Geodeta – Sintagma, a cui furono quindi affidate le successive fasi della progettazione esecutiva, direzione lavori, espropriazione e realizzazione delle opere;
 - in data 13 gennaio 2005 vennero consegnate le prestazioni al Contraente Generale (C.G.). Contestualmente alla fase di progettazione esecutiva a cura del C.G., il Comune di Palermo, su sollecitazione di associazioni di cittadini, si attivava al fine di mitigare ulteriormente l'impatto provocato dalla presenza dei cantieri e migliorare la continuità territoriale e la viabilità cittadina; inoltre sorgeva la necessità di rendere compatibile l'intervento di raddoppio del Passante con il futuro intervento di "chiusura dell'anello ferroviario" il cui progetto ne prevede l'innesto sul Passante in corrispondenza della stazione Notarbartolo;
 - il progetto esecutivo adeguato alle sopra citate richieste e necessità è stato completato in data 06 giugno 2006;
 - il Comune di Palermo, ritenendo gli adeguamenti apportati al progetto non del tutto risolutivi dei problemi prospettati, in data 09 agosto 2006 richiedeva il totale interrimento del tratto compreso tra le stazioni Orleans e Sferracavallo;

- con nota dell'A.D. del 08 settembre 2006, RFI S.p.A. faceva presente come la suddetta richiesta del Comune non poteva configurarsi come una variante al progetto esecutivo approvato, ma come un'opera alternativa che quindi comportava una nuova progettazione, un nuovo iter autorizzativo, un nuovo affidamento e il conseguente slittamento dell'inizio dei lavori, oltre che la necessità di reperire risorse finanziarie aggiuntive. La nota altresì suggeriva come ammissibile una variante costituita da una diversa soluzione progettuale che si limitava ad un tratto più breve, pari a circa 7,5 Km., compreso fra "Orleans" e "La Malfa";
- a seguito di vari incontri propedeutici, in data 13 dicembre 2006 il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Siciliana, R.F.I. S.p.A. ed il Comune di Palermo hanno siglato un Protocollo d'Intesa che ha stabilito di redigere uno studio di fattibilità della proposta di variante al tratto "Orleans-La Malfa" onde avviare celermente le opere non interessata dalla variante;
- con verbale d'accordo del 31 ottobre 2007 tra RFI S.p.A. ed il Comune di Palermo, la variante è stata definitivamente individuata nel più breve tratto "Notarbartolo-La Malfa", e più precisamente dall'uscita dalla galleria artificiale che sbocca nel trincerone della stazione Notarbartolo fino alla fermata La Malfa (ex E.M.S.), per una lunghezza di tracciato di circa 5 Km;
- in data 7/04/2009 RFI ha trasmesso al Settore Urbanistica copia del progetto definitivo dell'intervento in variante al vigente strumento urbanistico al fine di procedere all'approvazione in Conferenza di Servizi, la cui prima seduta era stata convocata ai sensi della L.241/1990 e s.m.i dal Dipartimento Regionale della Programmazione con nota prot. 8689 del 18/05/2009 per il 4/06/2009;
- nella seduta conclusiva, del 19/02/2010 si procedeva all'approvazione in linea tecnica del progetto in variante;
- Con nota prot. n°917905 del 17 Dicembre 2009 è stato espresso interesse da parte del Comune per una diversa sistemazione superficiale del tracciato in questione. Con la suddetta nota e nei successivi incontri, il Comune di Palermo ha chiesto ad RFI che, nelle aree ricadenti nella tratta ferroviaria interessata, si affrontassero una serie di criticità evidenziate dal Settore Urbanistica, le quali non potendo essere risolte nell'ambito dell'appalto in corso, fossero trattate nell'ambito di uno studio di fattibilità da redigere a cura di RFI, trattandosi di aree di propria pertinenza in cui ormai le attrezzature ferroviarie sono previste interrate o in trincea.

In particolare si è ritenuto necessario che tale studio dovesse:

- 1) individuare le soluzioni più idonee per superare i dislivelli causati nella tratta “Belgio-S.Lorenzo” dall’estradosso della galleria esistente con la viabilità limitrofa, in particolare in corrispondenza della fermata Belgio, per consentire un’agevole innesto tra il prolungamento di Via A. De Gasperi su Via La Malfa, previsto dal vigente P.R.G. e che non risulta compatibile dall’assetto planoaltimetrico del tracciato ferroviario previsto nel progetto di variante di cui all’oggetto;
 - 2) definire sulle aree ferroviarie e su quelle limitrofe di proprietà comunale o privata da espropriare, un’organica sistemazione della viabilità urbana che permetta di realizzare un nuovo asse viario da Via Sardegna a Via Villa Malta che costituisca la naturale prosecuzione assieme all’ampliamento di Via Monti Iblei, di quello previsto dallo studio urbanistico del P.I.A.U. denominato “Lolli-Notarbartolo”, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture, RFI e l’Autorità Portuale, che prevede un nuovo asse da P.zza Indipendenza a V.le delle Alpi tramite il prolungamento in viadotto della Via Imera e la realizzazione di un viale con due carreggiate (una per ogni senso di marcia) separate da una fascia di verde centrale che attraversando la ex stazione Lolli, corre lungo la chiusura del trincerone di Notarbartolo e si innesta su V.le delle Alpi.
 - 3) Prevedere l’ ampliamento del cavalca-ferrovia per garantire la continuità viaria fra Via Tranchina e Via Stazione San Lorenzo, in modo da garantire una larghezza costante di quest’ultima nell’ambito delle previsioni future per la mobilità allo studio presso il Settore Urbanistica, il che comporterà anche la parziale demolizione del fabbricato prospiciente P.zza Stazione S.Lorenzo;
 - 4) anche su richiesta del Consiglio Comunale definire l’eventuale collegamento meccanizzato tra la fermata Lazio e il parcheggio “Giotto”
 - 5) considerato che è in corso di realizzazione il raddoppio del passante ferroviario nella zona Brancaccio – Stazione centrale, che tali opere verranno realizzate in trincea, non godendo del vantaggio dell’interramento, quindi separando fisicamente parti della città, che in particolar modo tale separazione è svantaggiosa nelle zone sedi di fermata o stazione, di impegnare RFI a definire la progettazione di un sovrappasso comunale che colleghi la borgata Conte Federico con la Stazione Brancaccio.
- tenuto conto delle difficoltà manifestate da RFI circa la modifica del progetto successivamente all’approvazione tecnica del progetto in conferenza di servizi, si è ritenuto di richiedere a RFI la sottoscrizione di un protocollo di intesa, finalizzato alla risoluzione delle criticità su evidenziate;

PRESO ATTO CHE

con nota prot. 12715 del 19/02/2010 dell'Assessorato Territorio ed Ambiente Servizio I – V.A.S.-V.I.A., (ALLEGATO 1), il progetto di variante viene escluso dall'applicazione della procedura di cui all'art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. tuttavia vengono dettate alcune prescrizioni e raccomandazioni e vengono fatte proprie le osservazioni presentate dal Comune con la citata nota prot. 917905 del 17/12/2009

VISTI i seguenti elaborati, trasmessi da Italferr con nota prot. RS01-1L01_10_0004829 del 31/03/2010, relativi all'aggiornamento delle "sistemazioni superficiali" inerenti la tratta in oggetto:

- 1) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 1/7- (ALLEGATO 2);
- 2) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 2/7- (ALLEGATO 3);
- 3) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 3/7- (ALLEGATO 4);
- 4) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 4/7- (ALLEGATO 5);
- 5) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 5/7- (ALLEGATO 6);
- 6) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 6/7- (ALLEGATO 7);
- 7) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 7/7- (ALLEGATO 8);
- 8) sezioni trasversali adiacenze Via De Gasperi - (ALLEGATO 9);

CONSIDERATO CHE

le variazioni apportate nel progetto di variante rispetto al progetto esecutivo riguardano le seguenti opere:

Tratta Stazione Notarbartolo-Fermata Belgio

Il P.E. prevede il raddoppio interamente in galleria artificiale che in alcuni tratti è a doppio binario, mentre in altri tratti, per lo più in corrispondenza di V.le delle Alpi, viene realizzata una galleria a singolo binario in affiancamento alla galleria esistente (da adeguare) la quale si trova in asse alla suddetta viabilità. In corrispondenza dell'intersezione con V.le Lazio si prevede la fermata "Lazio" interamente interrata in galleria artificiale. Sono previsti ingombro di cantiere in corrispondenza della carreggiata lato mare di V.le delle Alpi e interferenze temporanee con alcune pertinenze di fabbricati, mentre entrambe le carreggiate saranno interessate in corrispondenza degli incroci con V.le Lazio e Via P.pe di Paternò, con notevoli disagi alla circolazione.

Superato V.le delle Alpi e Via dei Nebrodi, il tracciato, sempre in galleria artificiale prosegue verso Via Belgio e in un tratto compreso fra le vie De Gasperi e Belgio è prevista la fermata "Belgio" da realizzare in trincea.

Il progetto di Variante in tale tratta ha inizio in prossimità dello sbocco della galleria artificiale a 3 binari (2 per il passante ed 1 per la chiusura dell'anello ferroviario) già prevista nel P.E., in ingresso alla stazione Notarbartolo provenendo da Palermo Centrale.

Da qui il binario pari si sviluppa fino alla fermata “Belgio” all’interno della galleria esistente, mentre il binario dispari comincia a scendere con un tratto in trincea in corrispondenza dell’attuale passerella della stazione Notarbartolo e dopo circa 190 m. prosegue in galleria naturale dalla progressiva 0+842 con imbocco in corrispondenza dell’intersezione del tracciato con Via Daidone.

Quindi il tracciato si dispone al di sotto di Via Daidone curvando in corrispondenza di Via P.pe di Paternò per poi disporsi lungo V.le delle Alpi in asse alla galleria esistente ad una quota inferiore di 15 m. riferita ai due piani del ferro.

All’incrocio con V.le Lazio, dalla progr. 1+751 alla progr. 1+876, verrà realizzata la fermata Lazio, sul sedime oggi occupato da un distributore di carburante (IDC) e destinato dal PRG a sede stradale (pertinenza). Sarà inoltre occupata per lavori una zona territoriale omogenea B3 di pertinenza dell’edificio a monte (angolo via Lazio e Via delle Alpi). Due ulteriori scale di servizio per l’accesso ai vani tecnici della stazione sono previsti nello spartitraffico di viale delle Alpi. Un’altra scala di servizio ricade in zona “B3” di pertinenza di edifici.

Superata tale fermata il tracciato procede in risalita ma sempre al di sotto della galleria esistente fin quasi alla fermata “Belgio”, la quale è prevista in corrispondenza dell’attuale sbocco della galleria “Malaspina” alla progr. 2+632, che avrà, come la precedente, binario dispari profondo in galleria naturale e binario pari in galleria artificiale.

Inoltre, in prossimità della fermata “Belgio”, si è modificata la precedente sagoma della stazione che viene ampliata occupando parzialmente un’area destinata dal P.R.G. a V3 (Verde pubblico), in parte la sede stradale (di accesso al parcheggio), l’area ferroviaria dell’originario intervento e in parte un’ area attualmente destinata a parcheggio. **Il progetto di variante ovviamente** limita notevolmente le interferenze con la viabilità durante le fasi di lavoro e i disagi alla popolazione.

Tratta Fermata Belgio-Fermata Francia

Il P.E. prevede che il raddoppio si realizzi mediante affiancamento alla linea esistente, sviluppandosi in trincea con quote decrescenti verso la fermata Francia, quest’ultima posta sostanzialmente a quota del p.c..

Per riconnettere la rete viaria è prevista la realizzazione di una nuova viabilità, denominata “Francia” che attraverserà in sottovia la linea ferrata e l’adiacente autostrada A29 collegando V.le Francia, Via U. La Malfa e le viabilità parallele della suddetta autostrada.

Il progetto di variante per questa tratta prevede invece che i due binari si trovino a quote differenti, in galleria artificiale fra paratie, e convergano circa alla stessa quota nell’ambito della

fermata Francia, attualmente esistente ma che verrà totalmente modificata, essendo ora prevista in trincea fra le progr. 3+644 e 3+769. Il progetto prevede il prolungamento a raso della via Francia sino alla via U.La Malfa. Tale collegamento ricadrà in parte nella prevista sede stradale, in minima parte in zona territoriale "D1".

Tratta Fermata Francia-Fermata La Malfa (ex E.M.S.)

Il P.E. prevede il raddoppio in affiancamento alla linea esistente e che quindi si sviluppa sostanzialmente a quota p.c..

Sono previsti l'adeguamento della stazione S.Lorenzo Colli e la soppressione di n°3 passaggi a livello, quelli delle vie Nuova, Maltese e Tranchina, con la conseguente interruzione della continuità stradale; in corrispondenza dei primi due p.l. vengono realizzati due nuovi sottopassi pedonali.

La continuità stradale monte-valle è affidata alla mobilità "Francia" prima menzionata e alla viabilità E.M.S. prevista nel P.E.

Il progetto di variante prevede che a partire dalla fermata Francia i due binari risalgono in galleria artificiale a doppio binario, con pendenze variabili dal 6 al 18 per mille, fino alla progr. 4+300 da dove entrambi i binari procedono in trincea puntonata affiancati, sia planimetricamente che altimetricamente, ad una profondità costante di circa 10 m. rispetto al p.c..

Questa soluzione consente quindi di eliminare le interferenze con le vie Nuova, Maltese e Tranchina/Via Stazione San Lorenzo, assicurandone la continuità viaria e la soppressione dei relativi passaggi a livello. Nel tracciato è prevista la demolizione di due corpi di fabbrica, in prossimità di via Nuova, ricadenti rispettivamente in "verde storico" con simbolo "IC4" e in zona territoriale "D1".

Superata la stazione S.Lorenzo Colli, che verrà completamente ricostruita in trincea profonda ad una quota di circa -9 m. rispetto al p.c. fra le progr.4+469 e 4+594 anziché in superficie come previsto nel P.E., il tracciato comincia a risalire mantenendosi in trincea, prima fra paratie e poi fra muri, sino a raccordarsi in superficie al tracciato previsto nel P.E. poco prima della fermata La Malfa (ex E.M.S.) alla progressiva 5+325.

L'intervento prevede altresì la demolizione dell'attuale stazione ferroviaria e di altri manufatti ubicati in prossimità della linea ferrata. E' previsto il collegamento con cavalca ferrovia della via G. Tranchina con la via Stazione San Lorenzo.

VISTI

- gli elaborati trasmessi dall'Area Operativa di ITALFERR con nota RS01-1L01_10_0004829 del 31/03/2010 e acquisiti al protocollo del Settore Urbanistica con prot. n. 258248 del 31/03/2010;
- la Relazione Generale della variante Notarbartolo –La Malfa, trasmessa da “Italferr” con nota prot. RS01-1L01_09_0003730 e acquisita dall'Ufficio con prot. n° 568470 del 28/07/2009 (**ALLEGATO 10**);
- lo stralcio della Variante Generale di P.R.G. (**ALLEGATO 11**);

VISTA la nota dell'Assessorato Territorio ed Ambiente prot. 32587 del 14/05/2010 acquisita al protocollo dell'Ufficio con n°400566 del 25/05/2010 con la quale viene richiesto di produrre l' *”Avviso sul progetto in oggetto da esprimere a mezzo di deliberazione consiliare”* ai sensi dell' art. 7 della L.R. 65/81 e ss.mm.ii.;

CONSIDERATO che

- L'art. 7 della L. R. n. 65/81 e ss. mm. ed ii. prevede qualora per rilevante interesse pubblico sia necessario eseguire opere di interesse statale o regionale da parte degli enti istituzionalmente competenti in difformità dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici, i progetti di massima, ove compatibili con l'assetto territoriale, possono essere autorizzati dall'Assessore Regionale per il Territorio e l'Ambiente, sentiti i comuni interessati;
- I comuni sono obbligati ad esprimere il loro parere su richiesta dell'Assessore regionale per il Territorio e l'Ambiente entro 45 giorni dalla presentazione del progetto, mediante deliberazione consiliare. Trascorso infruttuosamente detto termine, l'Assessore regionale per il territorio e l'Ambiente nomina, senza diffida, un commissario ad acta per la convocazione del Consiglio Comunale ai sensi dell'art. 6 comma 3 della L.R. 15/91.

PERTANTO

Le previsioni progettuali suddette, in variante al vigente strumento urbanistico, sono compatibili con l'assetto territoriale previsto dal P.R.G. a condizione che le criticità evidenziate nel parere VIA e dal Settore Urbanistica siano risolte nell'ambito di uno studio di fattibilità per la cui attuazione RFI si dovrà impegnare con un accordo di programma conformemente alle indicazioni concordate con la sottoscrizione del suddetto protocollo d'intesa.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Preso atto di quanto rappresentato;

Ritenuta la propria competenza ai sensi dell'art. 7 della L. R. n. 65/81 e ss. mm. ed ii..

Visti i pareri resi ai sensi degli artt. 53 e 55 della legge 142/90, come recepita dalla L.R. n. 48/91;

DELIBERA

1) di rendere positivamente l'avviso di compatibilità al progetto "Nodo di Palermo - variante della tratta "B" Palermo Notarbartolo – La Malfa /E.M.S." ai sensi dell' art. 7 L.R. 65/81 e ss.mm.ii.

a condizione che: 1)

le criticità riportate in premessa siano risolte, prima dell' inizio dei lavori, con accordo di programma e secondo quanto previsto nella nota n. 917907 del 17/12/2009 del Comune di Palermo:

- a) con superamento del dislivello di via Alcide de Gasperi;
- b) con realizzazione di un asse stradale continuo da via Sardegna a Villa Tranchina;
- c) con allargamento del cavalcavia ferroviario di via Tranchina in conformità con la nota n. 12715 del 19/02/2010, dell'A.R.T.A.;
- d) con eliminazione di tutte le criticità relative alla viabilità urbana rilevate con nota n. 917907 del 17/12/2009, del Comune di Palermo, nonché con nota 12715 del 19/02/2010 dell' A.R.T.A. , che vengano realizzate laddove le N.T.A. lo consentano rotatorie in luogo degli incroci semaforizzati e che venga redatto un progetto per il completamento della tratta in questione dell' interramento dell' intero passante ferroviario.

E inoltre che, 2)

- a) R.F.I. si impegni alla stesura della progettazione esecutiva e curi la realizzazione dei lavori sia del nuovo asse viario, parallelo al viale Strasburgo, dalla Via Sardegna alla Via Tranchina/Via stazione S. Lorenzo, sulla copertura della sede ferroviaria, sia dell'ampliamento del tratto di strada da Via Tranchina a Via stazione san Lorenzo, a valle della stazione di S. Lorenzo Colli entro i contestuali periodi di redazione della P.E. e di esecuzione lavori della variante della tratta "B".

- b) Le progettazioni esecutive e la realizzazione dei lavori di sistemazioni viarie devono essere curate con oneri a carico di RFI, e motivatamente richieste come **“Opere compensative”**.
- c) Il Protocollo di Intesa (Accordo di Programma) deve inoltre prevedere **tempi certi** sia per la stesura della progettazione esecutiva della Variante della tratta **“B” – Palermo Not.lo – La Malfa/EMS**, oggetto della autorizzazione ex art. 7 della L.R. 65/81 e ss.mm.ii., sia delle soluzioni di sistemazione dei nuovi assi viari di cui al precedente punto a).
- d) Il Protocollo di Intesa (Accordo di Programma), analogamente, deve inoltre prevedere tempi certi per la esecuzione dei lavori di cui al precedente punto c).

Dare valenza prioritaria alla realizzazione della sub-tratta **Francia –EMS** al fine di scongiurare l'eventuale applicazione di quanto previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 con cui è stato designato un commissario straordinario, avente l'obiettivo di monitorare i tempi di attuazione del Passante Ferroviario, e che all'art. 4 prevede la possibilità di proporre la revoca anche parziale delle risorse finanziarie, in caso di ritardi, rispetto a quanto originariamente pianificato.

L'avviso è inoltre favorevole a condizione che venga realizzata lungo tutta l'area di sedime soprastante il passante ferroviario una strada alberata con pista ciclabile disposta su un solo lato della carreggiata in conformità con le prescrizioni di cui alla L.366/98 e Dlgs. 577/99, previa sottoscrizione di apposito accordo di programma, e che gli edifici delle fermate Lazio, Belgio e Francia, vengano realizzate con i criteri previsti dal DLgvo 192/05 in materia di risparmio energetico.

- 2) Dare mandato al Settore Urbanistica, in ottemperanza dell'art. 7 della L. R. n. 65/81 e ss. mm. ed ii., di trasmettere l'avviso espresso dal C.C. all'Assessorato Territorio ed Ambiente.
- 3) Dare mandato agli Uffici per la pubblicazione dell'atto e per tutti i conseguenti adempimenti.
- 4) Prendere atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa per l'Amministrazione.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista l'allegata proposta di deliberazione concernente l'oggetto;

Dato atto che la stessa è corredata del parere di regolarità tecnica prescritto dall'art. 53 della Legge 08 giugno 1990 n.142 come recepito dalla L.R. 48/91 successivamente sostituito dall'art.12 della L.R. 23 dicembre 2000, n.30;

Dopo opportuna discussione, come riportata nel processo verbale della odierna seduta, cui si rinvia;

Ritenuto che il documento di che trattasi, così come emendato, è meritevole di approvazione;

Con votazione resa e verificata nei modi e forme di legge con il seguente risultato:

Presenti	n°26
Votanti	n°26
Votano SI	n°26

DELIBERA

La proposta di deliberazione emendata, riguardante l'oggetto, è approvata e fatta propria.

Il Presidente propone di dare al presente atto IMMEDIATA ESECUZIONE

Procedutosi alla votazione, espressa a voti palesi e per alzata di mano, l'esito come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori su menzionati, è il seguente:

Presenti	n°26
Votanti	n°26
Votano SI	n°26

L'ESECUZIONE IMMEDIATA è approvata.



CITTÀ' DI PALERMO

SETTORE URBANISTICA ED EDILIZIA

Segreteria Tecnica

PROPOSTA DI PROVVEDIMENTO DELIBERATIVO DI CONSIGLIO COMUNALE.

(Costituita da n° 8 fogli, oltre il presente, e da n° 11 allegati)

OGGETTO: Comune di Palermo - Nodo di Palermo - Raddoppio Passante Ferroviario di Palermo. Progetto definitivo di variante della tratta "B" Palermo Notarbartolo - La Malfa/EMS. - *Parere* ai sensi dell'art. 7 della L.R. n. 65/81 e ss. mm. ed ii..

PROPONENTE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Ing. Fabio Granata)

f.granata@urb.comune.palermo.it

Li

IL DIRIGENTE

(Arch. Vincenzo Polizzi)

v.polizzi@comune.palermo.it

PARERE DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

(Art. 53, L.R. n° 142/90 e L.R. n° 48/91)

VISTO: si esprime parere favorevole

VISTO: si esprime parere contrario per le motivazioni allegate

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

(Arch. Vincenzo Polizzi)

DATA

VISTO: IL DIRIGENTE DI SETTORE

(Arch. Vincenzo Polizzi)

DATA

L'ASSESSORE
(Ing. M. ZOLAVECHIO)

VISTO:

L'ASSESSORE

(Avv. Mario Milone)

PARERE DEL RESPONSABILE DI RAGIONERIA IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE

(Art. 53, L.R. n° 142/90 e L.R. n° 48/91)

PARERE NON DOVUTO POICHE' L'ATTO NON COMPORTA IMPEGNO DI SPESA O DIMINUZIONE DI ENTRATA

DATA

ALLEGATO UNICO A DELIBERA C.C. n° 524 del 05/08/2010

IL PRESIDENTE DEL CONS. COMUNALE

IL SEGRETARIO GENERALE

PREMESSO CHE

- In data 12 gennaio 2001, con nota n°28/F della Regione Siciliana venne indetta una C.d.S. ai sensi degli artt. 14 e seguenti della L. 8 agosto 241, nonché ai sensi della circolare del Presidente della Regione Siciliana n°894/DPR del 6 novembre 2000, per acquisire l'approvazione di tutte le autorità competenti sul progetto di raddoppio dei binari da Palermo Centrale/Brancaccio a Carini;

La prima riunione della predetta C.d.S. si tenne in data 22 gennaio 2001 mentre la riunione conclusiva, convocata con nota della Presidenza della Regione n°1308 del 22 ottobre 2001, e tenutasi in data 29 ottobre 2001, consentì l'approvazione del progetto del raddoppio del Passante ferroviario ed il relativo Accordo Programma, approvazione poi sostanziata con Decreto del Presidente della Regione Siciliana del 24 luglio 2002, pubblicato sulla G.U.R.S. n°34, parte prima, del 26 luglio 2002;

- in data 09/10/2001 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Ferroviario tra Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Siciliana, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Ferrovia Circumetnea per avviare e accelerare il processo di sviluppo territoriale attraverso una più stretta cooperazione tra Governo nazionale e regionale;
 - tra gli obiettivi di tale Accordo di Programma venne incluso il Nodo ferroviario di Palermo, che prevede il raddoppio della tratta ferroviaria compresa fra le stazioni di Palermo Centrale/Brancaccio e Punta Raisi (a servizio dell'aeroporto Falcone/Borsellino), che attraversando il contesto urbano della città di Palermo è denominato anche "Passante Ferroviario di Palermo";
 - con D.D.G. n°764 del 25 ottobre 2001 si concludeva l'iter procedurale di V.I.A. e veniva rilasciato, con precisazioni, un positivo giudizio di compatibilità ambientale per il progetto del raddoppio ferroviario da Palermo Centrale/Brancaccio e la stazione di Carini;
 - nel Novembre del 2001 fu completata ed attivata la tratta terminale di collegamento a doppio binario tra Carini e l'aeroporto Falcone/Borsellino;
 - con Delibera 98 del 24/05/2002, tra l'altro il Consiglio Comunale:
- 1) ratificava l'accordo di programma per la realizzazione del "Passante Ferroviario, sottoscritto il 29/11/01 dal legale rappresentante dell'Amm.ne Comunale, in sede di conferenza di servizio che approvava il progetto definitivo del passante ferroviario nell'ultima formulazione, nella quale

recepiva le modifiche richieste dal comune di Palermo e contenente la versione concordata tra Comune di Palermo e R.F.I. e ARTA del tracciato di collegamento viario tra via L.di Scalea e via La Malfa ed ha impegnato il Sindaco o suo delegato a integrare l'opera programmata prevedendo un ulteriore attraversamento viario Mare – Monte lungo il tratto ferroviario tra viale Francia e Cardillo, precisandolo in sede di definizione del piano di viabilità comunale, non costituendo fatto tecnicamente preliminare o condizionante l'accordo di programma, restando la realizzazione vincolata solo alla fattibilità tecnica ed economica;

2) esprimeva parere favorevole sulle Varianti Urbanistiche alla Variante Generale adottata con Delibera 45/97 ai sensi dell'art. 7 L.R. 65/81 conseguenti all'approvazione del progetto definitivo del Passante Ferroviario integrato dagli elaborati relativi alle soluzioni progettuali per lo svincolo "Francia", per la strada tra le vie L.di Scalea e La Malfa e per la fermata Roccella;

- concluse le predette procedure autorizzative, il proponente (RFI) ritenne opportuno avvalersi della figura del Contraente Generale, che venne individuato nella A.T.I. SIS – Geodeta – Sintagma, a cui furono quindi affidate le successive fasi della progettazione esecutiva, direzione lavori, espropriazione e realizzazione delle opere;

in data 13 gennaio 2005 vennero consegnate le prestazioni al Contraente Generale (C.G.).

Contestualmente alla fase di progettazione esecutiva a cura del C.G., il Comune di Palermo, su sollecitazione di associazioni di cittadini, si attivava al fine di mitigare ulteriormente l'impatto provocato dalla presenza dei cantieri e migliorare la continuità territoriale e la viabilità cittadina; inoltre sorgeva la necessità di rendere compatibile l'intervento di raddoppio del Passante con il futuro intervento di "chiusura dell'anello ferroviario" il cui progetto ne prevede l'innesto sul Passante in corrispondenza della stazione Notarbartolo;

- il progetto esecutivo adeguato alle sopra citate richieste e necessità è stato completato in data 06 giugno 2006;

- il Comune di Palermo, ritenendo gli adeguamenti apportati al progetto non del tutto risolutivi dei problemi prospettati, in data 09 agosto 2006 richiedeva il totale interrimento del tratto compreso tra le stazioni Orleans e Sferracavallo;

- con nota dell'A.D. del 08 settembre 2006, RFI S.p.A. faceva presente come la suddetta richiesta del Comune non poteva configurarsi come una variante al progetto esecutivo approvato, ma come un'opera alternativa che quindi comportava una nuova progettazione, un nuovo iter autorizzativo, un nuovo affidamento e il conseguente slittamento dell'inizio dei lavori, oltre che la necessità di reperire risorse finanziarie aggiuntive. La nota altresì suggeriva come ammissibile una variante costituita da una diversa soluzione progettuale che si limitava ad un tratto più breve, pari a circa 7,5 Km., compreso fra "Orleans" e "La Malfa";

- a seguito di vari incontri propedeutici, in data 13 dicembre 2006 il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Siciliana, R.F.I. S.p.A. ed il Comune di Palermo hanno siglato un Protocollo d'Intesa che ha stabilito di redigere uno studio di fattibilità della proposta di variante al tratto "Orleans-La Malfa" onde avviare celermente le opere non interessata dalla variante;
- con verbale d'accordo del 31 ottobre 2007 tra RFI S.p.A. ed il Comune di Palermo, la variante è stata definitivamente individuata nel più breve tratto "Notarbartolo-La Malfa", e più precisamente dall'uscita dalla galleria artificiale che sbocca nel trincerone della stazione Notarbartolo fino alla fermata La Malfa (ex E.M.S.), per una lunghezza di tracciato di circa 5 Km;
- in data 7/04/2009 RFI ha trasmesso al Settore Urbanistica copia del progetto definitivo dell'intervento in variante al vigente strumento urbanistico al fine di procedere all'approvazione in Conferenza di Servizi, la cui prima seduta era stata convocata ai sensi della L.241/1990 e s.m.i dal Dipartimento Regionale della Programmazione con nota prot. 8689 del 18/05/2009 per il 4/06/2009;
- nella seduta conclusiva del 19/02/2010 si procedeva all'approvazione in linea tecnica del progetto in variante;
- Con nota prot. n°917905 del 17 Dicembre 2009 è stato espresso interesse da parte del Comune per una diversa sistemazione superficiale del tracciato in questione. Con la suddetta nota e nei successivi incontri, il Comune di Palermo ha chiesto ad RFI che, nelle aree ricadenti nella tratta ferroviaria interessata, si affrontassero una serie di criticità evidenziate dal Settore Urbanistica, le quali non potendo essere risolte nell'ambito dell'appalto in corso, fossero trattate nell'ambito di uno studio di fattibilità da redigere a cura di RFI, trattandosi di aree di propria pertinenza in cui ormai le attrezzature ferroviarie sono previste interrate o in trincea.

In particolare si è ritenuto necessario che tale studio dovesse:

- 1) individuare le soluzioni più idonee per superare i dislivelli causati nella tratta "Belgio-S.Lorenzo" dall'estradosso della galleria esistente con la viabilità limitrofa, in particolare in corrispondenza della fermata Belgio, per consentire un'agevole innesto tra il prolungamento di Via A. De Gasperi su Via La Malfa, previsto dal vigente P.R.G. e che non risulta compatibile dall'assetto planoaltimetrico del tracciato ferroviario previsto nel progetto di variante di cui all'oggetto;
- 2) definire sulle aree ferroviarie e su quelle limitrofe di proprietà comunale o privata da espropriare, un'organica sistemazione della viabilità urbana che permetta di realizzare un nuovo asse viario da Via Sardegna a Via Villa Malta che costituisca la naturale prosecuzione assieme all'ampliamento di Via Monti Iblei, di quello previsto dallo studio urbanistico del P.I.A.U. denominato "Lolli-Notarbartolo", sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture, RFI e l'Autorità Portuale, che prevede un nuovo asse da P.zza Indipendenza a V.le delle Alpi tramite il prolungamento in viadotto della Via Imera e la realizzazione di un

viale con due carreggiate (una per ogni senso di marcia) separate da una fascia di verde centrale che attraversando la ex stazione Lolli, corre lungo la chiusura del trincerone di Notarbartolo e si innesta su V.le delle Alpi.

3) Prevedere l' ampliamento del cavalca-ferrovia per garantire la continuità viaria fra Via Tranchina e Via Villa Malta, in modo da garantire una larghezza costante di quest'ultima nell'ambito delle previsioni future per la mobilità allo studio presso il Settore Urbanistica, il che comporterà anche la parziale demolizione del fabbricato prospiciente P.zza Stazione S.Lorenzo;

- tenuto conto delle difficoltà manifestate da RFI circa la modifica del progetto successivamente all'approvazione tecnica del progetto in conferenza di servizi, si è ritenuto di richiedere a RFI la sottoscrizione di un protocollo di intesa, finalizzato alla risoluzione delle criticità su evidenziate;

PRESO ATTO CHE

con nota prot. 12715 del 19/02/2010 dell'Assessorato Territorio ed Ambiente Servizio I – V.A.S.-V.I.A., (**ALLEGATO 1**), il progetto di variante viene escluso dall'applicazione della procedura di cui all'art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. tuttavia vengono dettate alcune prescrizioni e raccomandazioni e vengono fatte proprie le osservazioni presentate dal Comune con la citata nota prot. 917905 del 17/12/2009

VISTI i seguenti elaborati, trasmessi da Italferr con nota prot. RS01-1L01_10_0004829 del 31/03/2010, relativi all' aggiornamento delle "sistemazioni superficiali" inerenti la tratta in oggetto:

- 1) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 1/7- (ALLEGATO 2);
- 2) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 2/7- (ALLEGATO 3);
- 3) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 3/7- (ALLEGATO 4);
- 4) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 4/7- (ALLEGATO 5);
- 5) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 5/7- (ALLEGATO 6);
- 6) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 6/7- (ALLEGATO 7);
- 7) planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 7/7- (ALLEGATO 8);
- 8) sezioni trasversali adiacenze Via De Gasperi - (ALLEGATO 9);

CONSIDERATO CHE

le variazioni apportate nel progetto di variante rispetto al progetto esecutivo riguardano le seguenti opere:

Tratta Stazione Notarbartolo-Fermata Belgio

Il P.E. prevede il raddoppio interamente in galleria artificiale che in alcuni tratti è a doppio binario, mentre in altri tratti, per lo più in corrispondenza di V.le delle Alpi, viene realizzata una galleria a singolo binario in affiancamento alla galleria esistente (da adeguare) la quale si trova in asse alla suddetta viabilità. In corrispondenza dell'intersezione con V.le Lazio si prevede la fermata "Lazio" interamente interrata in galleria artificiale. Sono previsti ingombro di cantiere in

corrispondenza della carreggiata lato mare di V.le delle Alpi e interferenze temporanee con alcune pertinenze di fabbricati, mentre entrambe le carreggiate saranno interessate in corrispondenza degli incroci con V.le Lazio e Via P.pe di Paternò, con notevoli disagi alla circolazione.

Superato V.le delle Alpi e Via dei Nebrodi, il tracciato, sempre in galleria artificiale prosegue verso Via Belgio e in un tratto compreso fra le vie De Gasperi e Belgio è prevista la fermata "Belgio" da realizzare in trincea.

Il progetto di Variante in tale tratta ha inizio in prossimità dello sbocco della galleria artificiale a 3 binari (2 per il passante ed 1 per la chiusura dell'anello ferroviario) già prevista nel P.E., in ingresso alla stazione Notarbartolo provenendo da Palermo Centrale.

Da qui il binario pari si sviluppa fino alla fermata "Belgio" all'interno della galleria esistente, mentre il binario dispari comincia a scendere con un tratto in trincea in corrispondenza dell'attuale passerella della stazione Notarbartolo e dopo circa 190 m. prosegue in galleria naturale dalla progressiva 0+842 con imbocco in corrispondenza dell'intersezione del tracciato con Via Daidone.

Quindi il tracciato si dispone al di sotto di Via Daidone curvando in corrispondenza di Via P.pe di Paternò per poi disporsi lungo V.le delle Alpi in asse alla galleria esistente ad una quota inferiore di 15 m. riferita ai due piani del ferro.

All'incrocio con V.le Lazio, dalla progr. 1+751 alla progr. 1+876, verrà realizzata la fermata Lazio, sul sedime oggi occupato da un distributore di carburante (IDC) e destinato dal PRG a sede stradale (pertinenza). Sarà inoltre occupata per lavori una zona territoriale omogenea B3 di pertinenza dell'edificio a monte (angolo via Lazio e Via delle Alpi). Due ulteriori scale di servizio per l'accesso ai vani tecnici della stazione sono previsti nello spartitraffico di viale delle Alpi. Un'altra scala di servizio ricade in zona "B3" di pertinenza di edifici.

Superata tale fermata il tracciato procede in risalita ma sempre al di sotto della galleria esistente fin quasi alla fermata "Belgio", la quale è prevista in corrispondenza dell'attuale sbocco della galleria "Malaspina" alla progr. 2+632, che avrà, come la precedente, binario dispari profondo in galleria naturale e binario pari in galleria artificiale.

Inoltre, in prossimità della fermata "Belgio", si è modificata la precedente sagoma della stazione che viene ampliata occupando parzialmente un'area destinata dal P.R.G. a V3 (Verde pubblico), in parte la sede stradale (di accesso al parcheggio), l'area ferroviaria dell'originario intervento e in parte un'area attualmente destinata a parcheggio. **Il progetto di variante ovviamente** limita notevolmente le interferenze con la viabilità durante le fasi di lavoro e i disagi alla popolazione.

Tratta Fermata Belgio-Fermata Francia

Il P.E. prevede che il raddoppio si realizzi mediante affiancamento alla linea esistente, sviluppandosi in trincea con quote decrescenti verso la fermata Francia, quest'ultima posta sostanzialmente a quota del p.c..

Per riconnettere la rete viaria è prevista la realizzazione di una nuova viabilità, denominata "Francia" che attraverserà in sottovia la linea ferrata e l'adiacente autostrada A29 collegando V.le Francia, Via U. La Malfa e le viabilità parallele della suddetta autostrada.

Il progetto di variante per questa tratta prevede invece che i due binari si trovino a quote differenti, in galleria artificiale fra paratie, e convergano circa alla stessa quota nell'ambito della fermata Francia, attualmente esistente ma che verrà totalmente modificata, essendo ora prevista in trincea fra le progr. 3+644 e 3+769. Il progetto prevede il prolungamento a raso della via Francia sino alla via U. La Malfa. Tale collegamento ricadrà in parte nella prevista sede stradale, in minima parte in zona territoriale "D1".

Tratta Fermata Francia-Fermata La Malfa (ex E.M.S.)

Il P.E. prevede il raddoppio in affiancamento alla linea esistente e che quindi si sviluppa sostanzialmente a quota p.c..

Sono previsti l'adeguamento della stazione S. Lorenzo Colli e la soppressione di n°3 passaggi a livello, quelli delle vie Nuova, Maltese e Tranchina, con la conseguente interruzione della continuità stradale; in corrispondenza dei primi due p.l. vengono realizzati due nuovi sottopassi pedonali.

La continuità stradale monte-valle è affidata alla mobilità "Francia" prima menzionata e alla viabilità E.M.S. prevista nel P.E.

Il progetto di variante prevede che a partire dalla fermata Francia i due binari risalgono in galleria artificiale a doppio binario, con pendenze variabili dal 6 al 18 per mille, fino alla progr. 4+300 da dove entrambi i binari procedono in trincea puntonata affiancati, sia planimetricamente che altimetricamente, ad una profondità costante di circa 10 m. rispetto al p.c..

Questa soluzione consente quindi di eliminare le interferenze con le vie Nuova, Maltese e Tranchina/Villa Malta, assicurandone la continuità viaria e la soppressione dei relativi passaggi a livello. Nel tracciato è prevista la demolizione di due corpi di fabbrica, in prossimità di via Nuova, ricadenti rispettivamente in "verde storico" con simbolo "IC4" e in zona territoriale "D1".

Superata la stazione S. Lorenzo Colli, che verrà completamente ricostruita in trincea profonda ad una quota di circa -9 m. rispetto al p.c. fra le progr. 4+469 e 4+594 anziché in superficie come previsto nel P.E., il tracciato comincia a risalire mantenendosi in trincea, prima fra paratie e poi fra muri, sino a raccordarsi in superficie al tracciato previsto nel P.E. poco prima della fermata La Malfa (ex E.M.S.) alla progressiva 5+325.

L'intervento prevede altresì la demolizione dell'attuale stazione ferroviaria e di altri manufatti ubicati in prossimità della linea ferrata. E' previsto il collegamento con cavalcavia della via G. Tranchina con la via Villa Malta.

VISTI

- gli elaborati trasmessi dall'Area Operativa di ITALFERR con nota RS01-1L01_10_0004829 del 31/03/2010 e acquisiti al protocollo del Settore Urbanistica con prot. n. 258248 del 31/03/2010;

- la Relazione Generale della variante Notarbartolo –La Malfa, trasmessa da "Italferr" con nota prot. RS01-1L01_09_0003730 e acquisita dall'Ufficio con prot. n° 568470 del 28/07/2009 (**ALLEGATO 10**);
- lo stralcio della Variante Generale di P.R.G. (**ALLEGATO 11**);

VISTA la nota dell'Assessorato Territorio ed Ambiente prot. 32587 del 14/05/2010 acquisita al protocollo dell'Ufficio con n°400566 del 25/05/2010 con la quale viene richiesto di produrre l' "Avviso sul progetto in oggetto da esprimere a mezzo di deliberazione consiliare" ai sensi dell' art. 7 della L.R. 65/81 e ss.mm.ii.;

CONSIDERATO che

- L'art. 7 della L. R. n. 65/81 e ss. mm. ed ii. prevede qualora per rilevante interesse pubblico sia necessario eseguire opere di interesse statale o regionale da parte degli enti istituzionalmente competenti in difformità dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici, i progetti di massima, ove compatibili con l'assetto territoriale, possono essere autorizzati dall'Assessore Regionale per il Territorio e l'Ambiente, sentiti i comuni interessati;
- I comuni sono obbligati ad esprimere il loro parere su richiesta dell'Assessore regionale per il Territorio e l'Ambiente entro 45 giorni dalla presentazione del progetto, mediante deliberazione consiliare. Trascorso infruttuosamente detto termine, l'Assessore regionale per il territorio e l'Ambiente nomina, senza diffida, un commissario ad acta per la convocazione del Consiglio Comunale ai sensi dell'art. 6 comma 3 della L.R. 15/91.



PERTANTO

Le previsioni progettuali suddette, in variante al vigente strumento urbanistico, sono compatibili con l'assetto territoriale previsto dal P.R.G. a condizione che le criticità evidenziate nel parere VIA e dal Settore Urbanistica siano risolte nell'ambito di uno studio di fattibilità per la cui attuazione RFI si dovrà impegnare con un accordo di programma conformemente alle indicazioni concordate con la sottoscrizione del suddetto protocollo d'intesa.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Preso atto di quanto rappresentato;

Ritenuta la propria competenza ai sensi dell'art. 7 della L. R. n. 65/81 e ss. mm. ed ii..

Visti i pareri resi ai sensi degli artt. 53 e 55 della legge 142/90, come recepita dalla L.R. n. 48/91;

DELIBERA

- 1) di rendere positivamente l'avviso di compatibilità al progetto "Nodo di Palermo - variante della tratta "B" Palermo Notarbartolo – La Malfa /E.M.S." ai sensi dell' art. 7 L.R. 65/81 e ss.mm.ii.

a condizione che le criticità riportate in premessa siano risolte, prima dell'inizio dei lavori, attraverso la sottoscrizione di un protocollo d'intesa con cui RFI si impegni alla redazione di uno studio di Fattibilità e alla successiva stesura di un Accordo di Programma secondo le modalità espresse nel citato parere n. 12715/10 del Servizio I VAS-VIA dell'ARTA(Allegato 1).

- 2) Dare mandato al Settore Urbanistica, in ottemperanza dell'art. 7 della L. R. n. 65/81 e ss. mm. ed ii., di trasmettere l'avviso espresso dal C.C. all'Assessorato Territorio ed Ambiente.
- 3) Prendere atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa per l'Amministrazione.

DELIBERAZIONE DI C.C. n. _____ del _____

OGGETTO: Nodo di Palermo – Raddoppio Passante Ferroviario di Palermo. Progetto definitivo di variante della tratta "B" Palermo Notarbartolo – La Malfa/EMS. - *Parere ai sensi dell'art. 7 della L.R. n. 65/81 e ss. mm. ed il.*

ALLEGATO 1 - nota prot. 12715 del 19/02/2010 dell'Assessorato Territorio ed Ambiente Servizio I-V.A.S.-V.I.A.,

ALLEGATO 2 - planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 1/7

ALLEGATO 3 - planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 2/7

ALLEGATO 4 - planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 3/7

ALLEGATO 5 - planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 4/7

ALLEGATO 6 - planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 5/7

ALLEGATO 7 - planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 6/7

ALLEGATO 8 - planimetria sistemazioni superficiali 1:1000 7/7

ALLEGATO 9 - sezioni trasversali adiacenze Via De Gasperi

ALLEGATO 10 - relazione generale della variante Notarbartolo –La Malfa, trasmessa da "Italferr" con nota prot. RS01-1L01_09_0003730 e acquisita dall'Ufficio con prot. n° 568470 del 28/07/2009

ALLEGATO 11, - stralcio della Variante Generale di P.R.G.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Ing. Fabio Granata)



Allegato alla proposta di delibera

n. 08 del 30/06/2010

Il Responsabile del Procedimento

ALLEGATO 1

INGEGNERE
(*Fabio Granata*)

Num Codice Fiscale 80012001826
Partita I.V.A. 0271107827

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO TERRITORIO ED AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE DELL'AMBIENTE
SERVIZIO I - V.A.S.-V.I.A.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

INGEGNERE
(*Fabio Granata*)

Prot. n° 12715 del 19 FEB. 2010

Allegati n° _____

Oggetto: Nodo ferroviario di Palermo, raddoppio Palermo C.le Brancaccio Carini. Progetto di variante della tratta B Palermo Notarbartolo - La Malfa. Verifica di assoggettabilità ex art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

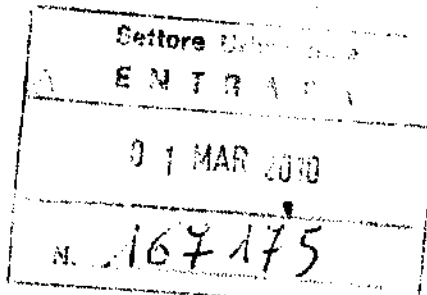
RACCOMANDATA R.R.

SEGRETERIA CONFERENZA DEI SERVIZI
C/O DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE
SERVIZIO INTERVENTI INFRASTRUTTURALI
PIAZZA STURZO, 93
PALERMO

RETE FERROVIARIA ITALIANA
DIREZIONE COMP.LE INFRASTRUTTURE
PIAZZETTA CAIROLI, 5
90123 PALERMO

ITALFERR
AREA OPERATIVA SUD E ISOLE
PROJECT MANAGER NODO DI PALERMO
VIA CIMAROSA, 10
90145 PALERMO

COMUNE DI PALERMO
SETTORE URBANISTICA ED EDILIZIA
VIA AUSONIA, 69
90146 PALERMO



Premessa

Con D.D.G. n° 764 del 25.10.2001, concluso l'iter procedurale di Valutazione d'impatto Ambientale, veniva rilasciato, con prescrizioni, un positivo giudizio di compatibilità ambientale per il Progetto definitivo del raddoppio ferroviario e sistemazione del Nodo di Palermo tra la Stazione Centrale e la stazione di Carini, via Palermo Brancaccio, Palermo Notarbartolo, Isola delle Femmine e Capaci.

A conclusione della relativa Conferenza dei Servizi, con successivo Decreto del Presidente della Regione Siciliana del 24 luglio 2002, pubblicato sulla parte prima della Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana n° 34 del 26 luglio 2002, veniva approvata la realizzazione dell'Opera in esame.

Il Proponente, concluse le predette procedure autorizzative, ha ritenuto opportuno avvalersi della figura del Contraente Generale per le successive fasi della progettazione esecutiva, direzione lavori, espropriazioni e realizzazione delle opere.

Il comune di Palermo, contestualmente alla definizione del progetto esecutivo, su sollecitazione di associazioni di Cittadini, si attivava per mitigare ulteriormente l'impatto provocato dalla presenza dei cantieri, migliorare la continuità territoriale e la viabilità cittadina; inoltre l'intervento denominato: "Chiusura dell'anello ferroviario", esitato nel 2004 da questo Ufficio, evidenziava la necessità di rendere congruenti le quote binario dei due tracciati, anello ferroviario e passante, che dovranno utilizzare la stessa sede ferroviaria in corrispondenza della stazione Notarbartolo.

Per tali motivi, anche a seguito della firma di un Protocollo d'intesa con Ministero delle Infrastrutture, Regione e Comune di Palermo, è stato redatto uno Studio di fattibilità relativo ad una proposta di variante per il tratto Orleans - La Malfa mentre, con successivo Verbale d'accordo del 31.10.2007 tra RFI e Comune di Palermo, la variante è stata definitivamente individuata nel più ridotto tratto Notarbartolo - La Malfa e, più precisamente dall'uscita dalla Stazione Notarbartolo fino alla fermata EMS per una lunghezza di tracciato di circa 5 km.

A seguito di quanto sopra riportato, con nota prot. ASIPA0026723 09/11 del 31.03.2009, agli atti di questo Assessorato con prot. n° 29714 del 17.04.2009, è stato richiesto da ITAL-FERR l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ex art. 20 del D.Lgs 152/06 come modificato dal D.Lgs 04/08 e s.m.i..

Tale richiesta veniva perfezionata, come previsto dalla citata norma, con la pubblicazione sulla GURS del 29.04.2009 - data dalla quale decorrono i 45 giorni disponibili per la presentazione di contributi da parte di terzi - ed all'Albo Pretorio comunale di un annuncio relati-



vo all'avvio della procedura ambientale che veniva a indicare la fase pubblica di consultazione.

In data 27.07.2009 con protocollo RS01-1L01_09_0003728 registrata agli atti di questo Assessorato con prot. n°58812 del 28.07.2009, il Proponente ha trasmesso, a seguito delle risultanze della 1ª seduta della Conferenza dei Servizi, documentazione aggiuntiva comprendente il Piano di Monitoraggio e le Planimetrie relative alla sistemazione superficiale relative all'insieme di opere proposte nel Progetto di Variante.

In data 27.10.2009, con protocollo RS01-1L01_09_0004129, a seguito della riunione tecnica tra il personale di questo Ufficio ed il Proponente svoltasi in data 22.09.2009 e relativa ad alcune perplessità sorte in fase di istruttoria è stato trasmesso a questo Dipartimento un documento esplicativo acquisito al protocollo dell'Assessorato al n° 80960 del 30.10.2009.

In data 30.11.2009, presso Italferr si è svolto un ulteriore incontro con la partecipazione del comune di Palermo, nel corso del quale sono stati meglio focalizzati alcuni elementi progettuali ed è stato espresso interesse da parte dell'Ente locale per una diversa sistemazione superficiale.

A seguito della 2ª seduta della Conferenza dei Servizi, in data 26.01.2010 con protocollo RS01-1L01_10_0004486, è stato trasmesso un documento, agli atti di questo Assessorato con protocollo n° 7658 del 04.02.2010, rispondente alla richiesta in quella sede avanzata dal Genio Civile di individuare un recapito finale alle acque meteoriche provenienti dal bacino a monte che in atto si riversano nella ex cava Troia, prescelta quale sito di deposito finale per le terre e rocce da scavo e successiva riambientalizzazione.

In data 11.02.2010, con protocollo RS01-1L01_10_0004585 – protocollo Assessorato n° 10581 del 12.02.2010 – Italferr ha trasmesso un ulteriore documento di chiarimento in merito ad alcuni aspetti sulla gestione delle terre provenienti dallo scavo della galleria naturale tra la stazione Notarbartolo e la via Belgio.

In data 12.02.2010 con foglio protocollo n° 118253 – protocollo Assessorato n° 10887 del 15.02.2010 – il Comune di Palermo ha trasmesso per conoscenza la nota prot. n° 917905 del 17.12.2009 indirizzata al proponente dell'intervento, RFI e relativa alla futura sistemazione superficiale del sedime ferroviario.

OSSERVAZIONI

Nell'ambito di tale fase risultano pervenuti a questo Servizio tre documenti contenenti osservazioni:

- il primo, inviato in data 22.04.2009, dal *“Comitato per l'interramento del passante ferroviario di Palermo in area urbana e per la realizzazione dei lavori esclusivamente in*



- sotterranea*” ripropone un documento datato 22.10.2008 con allegate le osservazioni, il cui contenuto ribadisce la necessità di attuare l’opera totalmente in galleria tra l’attuale stazione di S. Lorenzo e la borgata di Tommaso Natale, che riguardano solo marginalmente la tratta in esame ed i cui più importanti contributi, attinenti almeno parzialmente il progetto in itinere, riguardano principalmente la richiesta di realizzare di una nuova viabilità: *“Occorre anche tener conto che la sede ferroviaria, ormai libera data la profondità della tratta in galleria, potrebbe essere utilizzato per una sede stradale parallela e di senso opposto alla sede della circonvallazione creando il raddoppio dell’asse viario e il decongestionamento esistente nella circolazione, anche dei Bus , tra Villa Adriana e Tommaso Natale.”* e l’eliminazione dei passaggi a livello, tramite l’interramento della linea, per consentire la massima permeabilità della linea ferroviaria;
- il secondo documento è stato trasmesso in data 08.06.2009 ed inserito agli atti dell’Amministrazione con prot. n° 47554 del 23.06.2009, a cura e firma dell’Avv. Mario Rispoli per conto di alcuni clienti; in sintesi chiede l’interramento della linea alla profondità di -20 metri dalla quota del piano di campagna sia per motivi di corretto allacciamento degli edifici in possesso dei ricorrenti alle reti dei sottoservizi sia per evitare compromissioni statiche agli edifici.
- Al documento prodotto dall’avvocato Rispoli faceva seguito la nota di Italferr prot. n° ASI.PA.00594.16.09.U del 01.07.2009, agli atti di questo Assessorato con prot. n° 53514 del 08.07.2009, con la quale si assicuravano i ricorrenti in merito alla predisposizione degli opportuni *“accorgimenti tecnici necessari necessari per risolvere ogni eventuale interferenza con le stesse e minimizzare anche gli eventuali effetti indiretti, sia nel transitorio costruttivo che nell’esercizio futuro della linea ferroviaria nel rispetto delle normative vigenti e dei parametri tecnici del buon costruire.”*;
- il terzo documento datato 12.06.2009 inviato dall’Associazione Vivistazione e dal Circolo VII del Partito Democratico – Resuttana-S.Lorenzo, effettua una articolata disamina degli elaborati progettuali e individua alcune criticità, per le quali prospetta le proprie osservazioni, che nella loro totalità indagano sui rapporti tra la nuova composizione superficiale del tessuto cittadino e la possibilità di realizzazione di nuova viabilità nonché di una più adeguata ricucitura tra i quartieri a monte e a valle della linea ferata. Tra queste sono in particolare da segnalare la richiesta di realizzazione di un asse viario continuo tra la fermata EMS e via delle Alpi sia sul sedime di pertinenza ferroviaria sia, nel tratto tra la Stazione S. Lorenzo e la fermata EMS parallelo ed esso, anche utilizzando la viabilità esistente, e l’allargamento di via Tranchina. Ulteriore richie-



sta è quella, considerate le condizioni della rete fognaria nella zona, di utilizzare il sedime della deviata provvisoria per realizzare una nuova linea fognaria a servizio del quartiere

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La tratta oggetto di variante Notarbartolo - La Malfa costituisce parte intermedia, con estensione di circa 5 km, del più vasto intervento di raddoppio del Passante Ferroviario di Palermo che si estende tra le stazioni di Palermo C.le e Brancaccio fino a Carini per uno sviluppo complessivo di quasi 30 km.

L'intervento di raddoppio è finalizzato ad aumentare la capacità della linea e, tramite la realizzazione di nuove fermate in area urbana, proporre anche servizi di tipo metroferroviario e regionale.

L'abbassamento della livelletta ferroviaria previsto nella soluzione attuale consente, a differenza della precedente scelta progettuale, il ripristino di tutte le connessioni viarie attualmente penalizzate dalla presenza dei passaggi a livello che nel progetto esecutivo approvato rimanevano interrotte.

Il tracciato si svolge prevalentemente in ambito cittadino, attraversando in senso longitudinale l'agglomerato urbano; lungo il suo sviluppo sono previste le seguenti fermate e stazioni, alcune delle quali già esistenti:

- stazioni esistenti: Notarbartolo e S. Lorenzo;
- fermate esistenti: Francia;
- nuove fermate: Lazio e Belgio.

La soluzione prevede, in estrema sintesi, di raddoppiare il binario esistente realizzando una galleria naturale a singolo binario (Binario Dispari) che dalla stazione Notarbartolo si estenderà fin oltre il cavalcavia di Via Belgio per poi proseguire in galleria artificiale fino alla fermata Francia che verrà realizzata in trincea fra paratie; il futuro binario pari si manterrà all'interno dell'attuale galleria da Notarbartolo fino a Belgio per proseguire anch'essa in galleria artificiale fino alla futura fermata Francia.

Il tratto successivo, dalla fermata Francia fino alla stazione S. Lorenzo, per effetto dell'abbassamento in trincea profonda della stazione di San Lorenzo Colli, verrà realizzato in galleria artificiale così da garantire la continuità territoriale ed il mantenimento a raso degli assi viari esistenti.

Il tratto finale dalla stazione di S. Lorenzo fino a La Malfa / EMS è in trincea, che gradualmente si riduce di profondità fino a raggiungere l'attuale quota del piano di campagna



verso la fine del tratto in variante per raccordarsi con il tratto C, approvato con il D.D.G. n. 764 del 25.10.2001 ed attualmente in fase di realizzazione.

La durata totale delle attività è definita in 1820 giorni naturali e consecutivi a partire dalla data della consegna lavori di cui 1730 per le attività di costruzione propriamente dette, le quali sono state suddivise in quattro diverse macrofasi funzionali alla presenza o meno dell'esercizio ferroviario.

Aspetti programmatici

Gli elementi di programmazione e pianificazione considerati nella stesura del Rapporto preliminare Ambientale sono legati alla pianificazione:

- nel settore trasporti;
- di tipo vincolistico;
- locale a livello comunale.

La pianificazione nel settore dei trasporti considerata nello Studio individua come elemento centrale il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità ed il suo Piano Direttore che ne costituisce lo strumento finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico e a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Le proposte contenute nel Piano Direttore sono correlate alla pianificazione nazionale delineata da:

- Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) del gennaio 2001;
- Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006;
- Strumento Operativo per il Mezzogiorno;
- Programma Operativo Nazionale 2000-2006;
- Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, il Piano prevede interventi mirati a *"migliorare la connettività della rete ferroviaria nell'Isola e il livello di integrazione con gli altri modi di trasporto"*

Gli interventi previsti sul sistema ferroviario riguardano sia interventi sulla rete di interesse nazionale, sia interventi sui nodi, sui sistemi metropolitani ed urbani e sulla rete di interesse regionale.

Riguardo agli interventi sui sistemi metropolitani e urbani, essi concernono le linee ferroviarie nelle aree comprensoriali di Palermo, Catania e Messina. In particolare, per le aree di Palermo e Catania si prevede il completamento del raddoppio dei binari, la realizzazione di

numerose fermate, includendo il collegamento con i rispettivi aeroporti, e l'adeguamento delle tecnologie a supporto della circolazione dei treni.

Tra gli interventi considerati prioritari in relazione ai sistemi metropolitani ed urbani, è compreso il "Nodo di Palermo: Raddoppio del passante ferroviario ed adeguamento per il servizio metropolitano".

La pianificazione di tipo vincolistico valutata in sede di stesura del progetto è ricompresa tra quella alla base del P.R.G ed è funzione dei vincoli di tipo storico architettonico ed idrogeologico presenti sul percorso.

Le tematiche della pianificazione a livello comunale, considerate nello Studio ovviamente afferiscono al principale documento di programmazione a livello comunale, costituito dal P.R.G., in particolare si tratta delle previsioni della mobilità urbana inserite nella variante generale al P.R.G. le cui strategie troveranno attuazione nei Piani Urbani della Mobilità che dovrebbero susseguirsi nel tempo.

Dalla verifica di coerenza tra lo scenario prospettato dal P.R.G. circa la riorganizzazione della mobilità e dei trasporti e gli interventi inclusi nel progetto relativo al potenziamento del Nodo di Palermo, lo Studio di Impatto ambientale individua una piena coerenza tra l'obiettivo di P.R.G. e gli interventi inclusi nel Progetto.

Relativamente al Piano integrato del trasporto pubblico di massa esso include previsioni a breve e medio termine riguardanti:

- una nuova linea di metropolitana leggera automatica che attraversa la città dallo svincolo di via Oreto a Tommaso Natale - Partanna Mondello;
- un anello ferroviario sotterraneo costituito da linea circolare con una serie di fermate in ambito urbano;
- il sistema tranviario composto da tre linee per collegare le periferie con il centro;
- il raddoppio del passante ferroviario da Brancaccio all'aeroporto di Punta Raisi nel tratto fino a Carini;

con l'obiettivo di creare un sistema di linee con nodi e stazioni di interscambio che rendano agevoli sia gli spostamenti nel centro urbano, sia i collegamenti con le principali zone periferiche.

Anche relativamente al Piano integrato del trasporto pubblico di massa il progetto della variante viene indicato come coerente con le indicazioni di piano e sotto il profilo trasportistico compatibile, sussistendo le medesime condizioni e previsioni a sostegno del potenziamento del Nodo previste nel progetto originario.

La valutazione degli aspetti programmatici inclusi nel documento ambientale in effetti mostra una adeguata coerenza del progetto di variante del passante ferroviario di Palermo alla pianificazione sia regionale di settore che urbanistico territoriale di livello locale.

È comunque da considerare che il precedente progetto era anch'esso stato approvato dagli organi competenti, ai tempi rappresentando una notevole variante allo strumento urbanistico delle zone afferenti all'asse ferroviario.

In effetti tale variante progettuale, rispetto al progetto originario, tende a ridurre la propria incidenza sulla superficie attraversata promettendo una migliore ricucitura delle aree precedentemente interferite.

Aspetti progettuali

L'intervento ha inizio in prossimità dello sbocco della galleria artificiale a tre binari (2 binari dedicati al Passante ed uno alla futura Chiusura dell'Anello Ferroviario), già prevista nel progetto esecutivo, in ingresso alla stazione Notarbartolo lato Palermo Centrale.

Dalla Stazione "Notarbartolo" fino alla Fermata "Belgio" il futuro binario pari si sviluppa all'interno della galleria esistente, per la quale viene previsto un intervento di rinforzo delle pareti.

L'esecuzione da piano campagna di consolidamenti comporterà la necessità di parzializzare il traffico della via Daidone.

Ad esclusione di questo tratto, realizzato con metodo tradizionale, il resto della Galleria Naturale verrà realizzata con scavo meccanizzato mediante l'uso di TBM con verso di scavo da Belgio a Notarbartolo.

Il binario dispari invece, in corrispondenza circa dell'attuale passerella della Stazione Notarbartolo, inizia a scendere, con un tratto in trincea lungo circa 190 m, e prosegue in galleria naturale (km 0+842.00) con imbocco in corrispondenza dell'intersezione del tracciato con il muro di sostegno su via Daidone. In un primo tratto si colloca planimetricamente sotto la Via Daidone, curva in corrispondenza circa dell'incrocio con via P.pe di Paternò disponendosi, lungo Viale delle Alpi, in asse alla galleria esistente ad una quota di circa 15 m inferiore riferita ai due piani ferro. Tra il canale Passo di Rigano e la futura fermata Lazio, prevista subito dopo l'attraversamento di Viale Lazio, il tracciato raggiunge le quote più profonde.

Superata la fermata Lazio, il tracciato ferroviario procede in risalita sotto la galleria esistente fin quasi alla Fermata Belgio.

In corrispondenza dell'attuale sbocco della galleria Malaspina (km 2+632) è prevista la realizzazione della nuova Fermata "Belgio" anch'essa, come Lazio, con il binario dispari profondo in galleria naturale e quello pari in galleria artificiale.



Per la realizzazione della nuova galleria naturale, alla progressiva 2+970 verrà scavato un pozzo d'imbocco per la macchina TBM in direzione Notarbartolo.

Dal pozzo di imbocco fino alla Fermata Francia entrambi i binari si trovano, ancora a quote differenti, in galleria artificiale tra paratie di pali secanti e convergono circa alla stessa quota nell'ambito della fermata Francia prevista in trincea.

A partire dalla Fermata "Francia" i due binari risalgono in galleria artificiale a doppio binario, con pendenze che vanno dal 6 ‰ al 18 ‰, fino quasi alla stazione di San Lorenzo Colli che invece risulta quasi in orizzontale a causa dei vincoli di tipo ferroviario; in questo tratto i binari sono affiancati sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico ad una profondità circa costante (intorno ai 10 m) rispetto al piano campagna. La realizzazione della copertura della galleria artificiale permetterà così di risolvere le interferenze con le due viabilità Via Nuova e via Maltese attualmente servite da passaggi a Livello.

Alla progressiva km 4+300 inizia la trincea puntonata della stazione S. Lorenzo che si trova ad una profondità di circa 9 m rispetto al piano campagna. È prevista la realizzazione di un cavalcavia anche in via Tranchina come viabilità sostitutiva dell'attuale Passaggio a Livello. Dopo la stazione S. Lorenzo il tracciato comincia a risalire mantenendosi in trincea, prima fra paratie e poi fra muri, sino a raccordarsi in superficie, al tracciato del precedente Progetto poco prima della Fermata La Malfa (ex EMS).

Tenuto conto del fatto che l'ingombro delle opere (gallerie artificiali e trincea) della tratta Francia - S. Lorenzo insiste sulla sede del tracciato attuale, la realizzazione delle opere avverrà previa costruzione di una deviata provvisoria a piano campagna che si svilupperà lato mare rispetto al binario attuale sino a fine tratta in modo da mantenere attivo l'esercizio ferroviario.

In particolare è prevista inizialmente una deviata che interesserà il tratto a cavallo del pozzo d'imbocco della nuova galleria naturale, essendo l'ingombro dello stesso pozzo e quindi le relative lavorazioni interferenti con l'attuale binario attivo.

In una fase successiva, durante la realizzazione delle gallerie artificiali e delle trincee della tratta Francia - S. Lorenzo che insistono a ridosso della sede ferroviaria attualmente in esercizio, è prevista una ulteriore deviata provvisoria che si svilupperà sostanzialmente alla quota del piano campagna, sempre lato mare rispetto al binario esistente, fin oltre la stazione di San Lorenzo a nord-ovest mentre dall'altra parete andrà a ricollegarsi con la deviata realizzata per consentire l'imbocco della talpa a poca distanza dallo svincolo Belgio.

La necessità di tenere il binario deviato lontano dalle lavorazioni di cantiere, e quindi all'ingombro delle nuove opere da realizzare, porta alla necessità di prevedere delle fasce di oc-



cupazione provvisoria ed in qualche caso la demolizione di manufatti (in particolare, tenuto conto della presenza lato monte di un muro vincolato e degli spazi ridotti, un capannone adibito ad attività industriale dello stabilimento Keller in prossimità di via Maltese e dei manufatti di pertinenza ferroviaria nell'area della stazione di S. Lorenzo).

Fermate e Stazioni

Le fermate e stazioni che si prevedono sulla tratta in esame sono in numero eguali ed hanno collocazione non dissimile rispetto alla configurazione progettuale approvata, pur risultando modificate forma, volumetria e posizione per le diverse caratteristiche altimetriche intervenute con il progetto di variante.

Stazione Notarbartolo

Le modifiche previste per l'esistente Stazione Notarbartolo riguardano le opere civili connesse con la ristrutturazione della stazione, consistenti principalmente nell'adeguamento delle banchine e dei relativi elementi di comunicazione verticale con il piano degli accessi.

Al termine dei lavori saranno realizzati:

- un nuovo quarto marciapiede;
- modifiche ai marciapiedi esistenti;
- un sottopasso pedonale di collegamento tra i marciapiedi, un ascensore, una scala fissa ed una scala mobile di collegamento con senso di marcia "a salire" tra il nuovo quarto marciapiede e il sovrappasso pedonale esistente;
- nuove pensiline che copriranno i marciapiedi di progetto, le scale di collegamento sia al sottopasso di nuova realizzazione, sia al sovrappasso esistente, e gli ascensori simili, per forma e tipologia costruttiva, alle infrastrutture attualmente presenti nella stazione.

Fermata Lazio

La fermata Lazio, di nuova costruzione, verrà realizzata all'incrocio tra viale Lazio e via dell'Alpi sul sedime oggi occupato da un distributore di carburante.

Rispetto al progetto originario la fase di cantiere non richiederà più la chiusura totale della viabilità ma una parzializzazione della circolazione.

Al termine dei lavori lo spartitraffico alberato di via delle Alpi, che sarà eliminato per la realizzazione dell'area tecnica della fermata, potrà essere ricostituito.

La fermata prevede la realizzazione di:

- un edificio fuori terra coperto da un'ampia pensilina in cui saranno collocati la biglietteria automatica e i pannelli informativi per l'utenza (orari ferroviari e comunicazioni varie). Un accesso ubicato a piano strada, posizionato lungo viale delle Alpi si compo-

