

Repubblica Italiana



Regione Siciliana

ASSESSORATO REGIONALE TERRITORIO E AMBIENTE

Dipartimento Regionale dell'Urbanistica

IL DIRIGENTE GENERALE

- VISTO** lo Statuto della Regione Siciliana;
- VISTA** la Legge 17 Agosto 1942, n. 1150 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTI** i DD.II. 01 Aprile 1968, n. 1404 e 02 Aprile 1968 n. 1444;
- VISTO** l'art. 9 della Legge Regionale 21 aprile 1995, n. 40;
- VISTO** l'art. 68 della Legge Regionale 27 Aprile 1999, n. 10;
- VISTO** il T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità, approvato con D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 e modificato dal D.Lgs n. 302/2002, reso applicabile con l'art. 36 della L.R. n. 7 del 02.08.2002 come integrato dall'art. 24 della L.R. n. 7 del 19.05.2003;
- VISTO** in particolare l'art. 19 del T.U. sugli espropri, D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327;
- VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la Legge Regionale 10 agosto 2016 n. 16 successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la Legge Regionale 13 agosto 2020, n. 19 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il D.A. del 23.12.2021, n. 271 "Procedure e criteri metodologici per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbanistico Generale (PUG) e delle Varianti allo strumento urbanistico vigente in attuazione all'art. 18, comma 6 della legge regionale 13 agosto 2020, n. 19 e ss.mm.ii.".
- VISTA** la Circolare del 11.04.2022, n. 1;
- VISTA** la Circolare del 14.02.2023, n. 1;
- VISTA** la Legge Regionale 18 novembre 2024, n. 27;
- VISTO** il D.P.R. del 17.02.2025, n. 734, in esecuzione della Delibera di Giunta Regionale del 14.02.2025, n. 51, con il quale è stato nominato Dirigente Generale del Dipartimento Regionale dell'Urbanistica il Dott. Giuseppe Battaglia;
- VISTA** la nota protocollo AREG/735377/2025 del 16.05.2025 assunta al protocollo DRU in data 19.05.2025 al n. 7771, il R.U.P. Arch. Alessandro Augello del Comune di Palermo ha trasmesso la documentazione inerente la variante urbanistica redatta ai sensi dell'art. 19 del DPR 327/2001, per l'approvazione del progetto definitivo dell'ampliamento del "Sistema Tram della Città di Palermo: Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio denominato Parcheggio Foro Italico; Tratta E1; Tratte E2, F, G e n. 4 parcheggi di interscambio denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea e Parcheggio Sferracavallo";
- VISTA** la nota protocollo AREG/837033/2025 del 23.06.2025, assunta al protocollo DRU in pari data al n. 9914, con la quale il Comune di Palermo ha integrato la documentazione richiesta da questo Dipartimento DRU con nota protocollo n. 9027 del 09.06.2025;
- VISTO** il verbale della Conferenza dei Servizi convocata ai sensi dell'art. 17, comma 2, legge regionale del 21.05.2019, n. 7 e ss.mm.ii., conclusa con Determinazione Dirigenziale n. 3120 del 01.03.2024 di presa d'atto, relativamente all'intervento di cui alle tratte E1, E2, F, G e n. 4 Parcheggi di interscambio;

- VISTO** il D.D.G. n. 964 del 23.08.2024 dell'Assessorato Territorio e Ambiente di non assoggettabilità al procedimento di V.I.A. e di rilascio del parere positivo di V.INC.A. Livello I – Fase di Screening, ex art. 5 del DPR 357/97 a condizioni per le Tratte E1, E2, F e G e n. 4 parcheggi di interscambio, denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea, Parcheggio Sferracavallo;
- VISTA** la Deliberazione del Consiglio Comunale di Palermo n. 347 del 04.12.2024 di approvazione del progetto di variante;
- VISTI** gli atti di pubblicazione della variante, in conformità con quanto previsto dall'art. 26 comma 15 della L.R. n.19/2020 e ss.mm.ii;
- VISTI** i Certificati di Destinazione Urbanistica (Tratto D e parcheggio Foro Italico; Tratto E1; Tratte E2, F, G e parcheggi di interscambio) rilasciati dal Responsabile dell'Area urbanistica e della rigenerazione urbana, della mobilità e del centro storico del Comune di Palermo in data 16.05.2025;
- VISTE** le osservazioni pervenute a seguito della procedura di pubblicazione dell'Avviso ai sensi dell'art. 26, comma 15 della L.R. n. 19/2020 e ss.mm.ii.;
- VISTA** la Deliberazione n. 28 del 17.05.2025 con la quale il Consiglio Comunale di Palermo ha espresso parere sulle osservazioni pervenute;
- VISTO** il D.D.G. n. 228 del 04.08.2025 di giudizio positivo di compatibilità ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., comprensivo, ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (Livello - II appropriata) di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. anch'essa positiva, e della conformità del Piano preliminare di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo alle disposizioni del D.P.R. n. 120/2017 art. 24 c. 3. nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (P.A.U.R.) ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per la Tratta D e n. 1 Parcheggio di interscambio, denominato Parcheggio Foro Italico;
- CONSIDERATO** che il progetto in variante, rientra nei casi di esclusione dalla verifica di assoggettabilità, ai sensi del D.Lgs. n. 152/06, art. 12, di cui al D.A. dell'Assessorato Territorio e Ambiente n. 271/Gab del 23 dicembre 2021, punto 1.5.2 - Varianti urbanistiche. Casi di esclusione;
- VISTA** la Proposta di Parere n. 17/S2 del 25.08.2025, del Servizio 2/DRU – Affari Urbanistici Sicilia Occidentale - che di seguito integralmente si trascrive:

...*Omissis*...

Premesso che:

Con nota protocollo AREG/735377/2025 del 16.05.2025 assunta al protocollo DRU in data 19.05.2025 al n. 7771, il R.U.P. Arch. Alessandro Augello del Comune di Palermo ha trasmesso la documentazione inerente la variante urbanistica redatta ai sensi dell'art. 19 del DPR 327/2001, per l'approvazione progetto di cui in oggetto.

Con nota protocollo DRU n. 9027 del 09.06.2025, questo Dipartimento ha richiesto integrazioni documentali oltre la trasmissione della documentazione cartacea, riscontrata dal Comune di Palermo con nota AREG/837033/2025 del 23.06.2025 assunta al protocollo DRU in pari data al n. 9914.

Dalla Relazione si riscontra che il progetto dell'ampliamento del Sistema Tram della Città di Palermo, facente parte di un più ampio intervento di adeguamento del sistema di Trasporto Pubblico Locale della città di Palermo, riguarda le opere e gli interventi previsti dal progetto di ampliamento del Sistema Tram Palermo – Fase II delle quattro nuove tratte tramviarie denominate D, E, F e G, per uno sviluppo di circa 43 km (misurati a singolo binario), e dei parcheggi di interscambio. Nello specifico: Tratta D e parcheggio di interscambio Foro Italico; Tratta E1; Tratte E2, F, G e parcheggi di interscambio Strasburgo, Galatea, Mongibello e Sferracavallo.

La rete tramviaria si relazionerà sia con i sistemi di mobilità veloce metropolitana che con i sistemi di trasporto su gomma urbani ed extraurbani, ponendo in essere una

infrastruttura di trasporto organica e intermodale che collegherà e renderà accessibili i centri nevralgici della città, i poli universitari e ospedalieri, i quartieri periferici e le borgate marine. Il sistema integrato di trasporti pubblici sarà articolato su quattro livelli: metropolitano - costituito dal “passante ferroviario” che collega già oggi importanti comuni a sud e a nord di Palermo con la stazione ferroviaria Palermo Centrale/Brancaccio e con l'Aeroporto Falcone Borsellino; distributivo - interno al nuovo centro città costituito dal cosiddetto “anello ferroviario”, in fase di realizzazione; di penetrazione - costituito dalla MAL (Metropolitana Automatica Leggera) che attraverserà la città lungo l'asse Nord-Sud, ad oggi a livello di progetto preliminare, e il sistema tramviario che rende accessibile l'intera città oggi in parte esistente, in parte in fase di progetto definitivo ed in parte a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica; dell'ultimo miglio - realizzato con trasporto su gomma, autobus, car e bike sharing, già esistente ed in fase di razionalizzazione. Inoltre il progetto dell'ampliamento potenzia l'interconnessione con gli altri sistemi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano. Nella prima fase saranno attivi i nodi intermodali tram/treno: con il sistema anello ferroviario: Piazza Giachery e Stazione Notarbartolo (entrambi esistenti e in esercizio), Viale Lazio e Piazza Politeama (lavori in corso alla data di redazione della presente relazione); con il sistema Passante: Stazione Centrale, Orleans, Stazione Notarbartolo (esistenti e in esercizio); con la Metropolitana Automatica Leggera: Stazione Centrale, Via Cavour, Politeama, Via Libertà, Notarbartolo (in progetto di fattibilità alla data di redazione della presente relazione). Il progetto nella sua totalità prevede il rifacimento della pavimentazione e nuovi marciapiedi dotati di percorsi Loges oltre la realizzazione di fermate alcune anche con funzione di “Terminal”.

Dall'esame degli atti e degli elaborati pervenuti si evince che le risorse economiche assegnate in origine per la realizzazione della totalità delle opere non sono sufficienti e pertanto il Comune di Palermo, con nota prot. n. 963391 del 30.07.2024 ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la realizzazione del seguente stralcio funzionale: Tratta E1 - Intera Tratta da Via de Gasperi a Viale Francia; Tratta E2 - Stralcio da Viale Francia allo ZEN; Tratta F - Intera Tratta dalla Via Duca della Verdura alla Stazione FF.SS. Centrale; Parcheggio Mongibello; Parcheggio Galatea. La realizzazione delle ulteriori opere, ovvero la Tratta D il Parcheggio Foro Italico, il completamento della Tratta E2 dallo ZEN a Mondello, la Tratta G e i Parcheggi Strasburgo, Sferracavallo e Foro Italico, sono vincolate all'assegnazione di ulteriori risorse finanziarie. Ad oggi il Ministero non ha ancora formalizzato l'utilizzo delle risorse disponibili per l'esecuzione dello stralcio proposto. La variante proposta a questo Dipartimento riguarda la totalità del progetto per le quattro tratte.

Visti i seguenti atti ed elaborati tecnici di rilievo urbanistico:

- Deliberazione del Consiglio Comunale n. 347 del 04.12.2024 (Approvazione variante);
- Deliberazione del Consiglio Comunale n. 28 del 17.05.2025 (Valutazione osservazioni pervenute nei termini);
- Elaborato Grafico “Aree soggette a variante urbanistica. Planimetria d'insieme 1/2”;
- Elaborato Grafico “Aree soggette a variante urbanistica. Planimetria d'insieme 2/2”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5013 _Tratta D. Ponte Oreto – Variante D – 1.1”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5007 _Tratta E1. Viale Strasburgo – Variante E1 – 1”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5002 _Tratta E2. Viale Strasburgo – Variante E2 – 1.2”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5002 _Tratta E2. Viale Strasburgo – Variante E2 – 2.1”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5004 _Tratta E2. Via Luigi Einaudi – Variante E2 – 3.1”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5002 _Tratta E2. Via Mondello – Variante E2 – 4.1”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5013 _Tratta F. Piazza Giachery – Variante F – 1.1”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5004 _Tratta G. Via Lanza di Scalea – Variante G – 1.1”;
- Elaborato Grafico “Foglio PRG 5001 _Tratta G. Via Nicoletti – Via Palazzotto – Variante G – 2.1”;
- Relazione Generale Tratte E2, F, G – Elaborato 01 GEN REL Y 020 C;

- *Relazione Generale Tratta E – Elaborato 01 GEN REL Y 020 C₁*;
- *Relazione Generale Tratta D e Parcheggio Foro Italico – Elaborato 03 GEN REL Y 020 B*;
- *Certificato di Destinazione Urbanistica “Tratto D e parcheggio Foro Italico”*;
- *Certificato di Destinazione Urbanistica “Tratto E1”*;
- *Certificato di Destinazione Urbanistica “Tratte E2, F, G e parcheggi di interscambio”*;
- *Certificazione protocollo n. 999526 del 13.08.2024 di assenza di osservazioni avverso l’avvio del procedimento di esproprio art. 11 e 16 del DPR 327/2001 emessa dall’Area dei Lavori Pubblici e manutenzioni – Ufficio coordinamento amministrativo dell’Area, Espropriazioni AA.GG. e Gestione sinistri del Comune di Palermo*;
- *D.D.G. n. 964 del 23.08.2024 dell’Assessorato Territorio e Ambiente di non assoggettabilità al procedimento di V.I.A. e di rilascio del parere positivo di V.INC.A. Livello I – Fase di Screenig, ex art. 5 del DPR 357/97 a condizioni per le Tratte E1, E2, F e G e n. 4 parcheggi di interscambio, denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea, Parcheggio Sferracavallo*;
- *D.D.G. n. 228 del 04.08.2025 di giudizio positivo di compatibilità ambientale (V.I.A.), ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., comprensivo, ai sensi dell’art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (Livello - II appropriata) di cui all’art. 5 del D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. anch’essa positiva, e della conformità del Piano preliminare di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo alle disposizioni del D.P.R. n. 120/2017 art. 24 c. 3. nell’ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (P.A.U.R.) ai sensi dell’art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per la Tratta D e n. 1 Parcheggio di interscambio, denominato Parcheggio Foro Italico.*

Rilevato che:

Il Comune di Palermo è dotato di PRG approvato con D. Dir. n. 124/DRU del 13.03.2002 e D. Dir. n. 558 del 29.07.2002.

Dall’esame degli atti e degli elaborati pervenuti si evince che gli interventi di cui al progetto definitivo proposto dal Comune di Palermo relativo all’ampliamento del “Sistema Tram della Città di Palermo: - Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio denominato Parcheggio Foro Italico; Tratta E1; - Tratte E2, F, G e n. 4 parcheggi di interscambio denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea e Parcheggio Sferracavallo” riguardano diverse porzioni del territorio comunale per le quali è necessario apportare variazioni alle destinazioni urbanistiche del vigente strumento urbanistico, così come di seguito specificato:

1. TRATTA D

1.1 PONTE SUL FIUME ORETO. *Con la realizzazione della tratta D verrà realizzato anche un nuovo ponte sul fiume Oreto che collegherà la sponda Nord in corrispondenza del cimitero con la sponda Sud in corrispondenza di via Villagrazia. Tale ponte, essenziale per la connessione del quartiere Bonagia al centro città, risulta strategico anche per i piani di sicurezza della protezione civile:*

- *la zona soggetta a variante è posizionata sulle sponde del fiume Oreto e si rende necessaria alla realizzazione della viabilità di raccordo per la realizzazione del ponte che consentirà al tram l’attraversamento del fiume; la variante urbanistica riguarda in particolare le aree in cui ricadono le pile del ponte sul fiume Oreto, sia quelle poste sulla sponda Nord che sulla sponda Sud; le aree interessate dalla nuova viabilità di raccordo a Nord ricadono secondo l’attuale destinazione, in parte in zona V3, in parte in zona D1, in parte in zona P e in parte in zona E1; le aree interessate dalla nuova viabilità di raccordo a Sud ricadono tutte secondo l’attuale destinazione in zona E1. Le aree interessate dalle pile del ponte ricadono tutte in zona E1; la variante urbanistica necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che tutte le aree interessate vengano destinate a SEDE STRADALE.*

2. TRATTA E1

2.1 VIALE STRASBURGO. *Con la realizzazione della tratta E1, si provvederà a uniformare ed ampliare la sezione stradale di viale Strasburgo, in corrispondenza dell'incrocio con viale Francia:*

- *la zona soggetta a variante è posizionata in prossimità dell'innesto di via Francia con viale Strasburgo, lungo il lato ad ovest, e si rende necessaria alla realizzazione dell'ampia intersezione dei binari della Tratta E1 sia in entrata dal viale Strasburgo in direzione Parcheggio Francia, che in uscita dalla via Francia a viale Strasburgo, oltre che interessare in quell'area anche la confluenza della Tratta E1 nella Tratta E2; la variante urbanistica è finalizzata all'ampliamento del viale Strasburgo per consentire la collocazione dell'impianto delle rotaie dell'intersezione; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione a Parcheggio - zona P; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che tutte le aree interessate vengano destinate a SEDE STRADALE;*

3. TRATTA E2

3.1 VIALE STRASBURGO. *Con la realizzazione della tratta E2, si provvederà ad ampliare secondo le necessità progettuali la sezione stradale di Viale Strasburgo, nel tratto compreso tra viale Francia e via Principe di Pantelleria e nel successivo tratto, compreso tra Via Maltese e via San Lorenzo:*

- *lungo il viale Strasburgo, a prosecuzione delle precedente area oggetto di variante sul lato ovest, di cui alla Tratta E1, fino all'innesto della via Pantelleria; la variante urbanistica è finalizzata all'ampliamento del viale Strasburgo per consentire la collocazione dell'impianto delle rotaie per il proseguimento della tratta; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione in parte a Parcheggio – zona P (a prosecuzione dell'area afferente alla Tratta E1), in parte invece a Centri sociali e sanitari, presidi sanitari e medicina di base - zona IC5; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che tutte le aree interessate vengano destinate a SEDE STRADALE;*

3.2 VIALE STRASBURGO - VIA SAN LORENZO. *Con la realizzazione della tratta E2, nel tratto compreso tra della Resurrezione e via Castro Grande, si provvederà ad ampliare la sezione stradale attuando le previsioni di PRG e trasformando una porzione di area a Parcheggio in Sede Stradale:*

- *proseguendo su viale Strasburgo, dalla via Maltese fino all'innesto della via San Lorenzo; la variante urbanistica è finalizzata all'ampliamento del viale Strasburgo per consentire la nuova sistemazione della viabilità lungo le rotaie; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione, subito dopo via Maltese in entrambi i lati est e ovest del viale Strasburgo in area Netto Storico – zona A2, a seguire solo sul lato est del viale Strasburgo, con un'area a Parcheggio*
- *zona P, cui segue un'area a Verde Pubblico - zona V3, poi un'area a Verde Storico - zona VS, terminando in prossimità dell'innesto con la via San Lorenzo, con una piccola area in zona B2; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che tutte le aree interessate vengano destinate a SEDE STRADALE;*
- *proseguendo sul viale Strasburgo, subito dopo l'intersezione con viale Resurrezione, la variante urbanistica è finalizzata all'ampliamento del viale Strasburgo per consentire la nuova sistemazione della viabilità lungo le rotaie; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione a Parcheggio - zona P; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che tutte le aree interessate vengano destinate a SEDE STRADALE;*

3.3 QUARTIERE ZEN. *Con la realizzazione della tratta E2, nella zona della rotatoria in prossimità del Velodromo Paolo Borsellino:*

- lungo Via Giuseppe Lanza di Scalea, all'innesto della rotatoria in prossimità del Velodromo Paolo Borsellino, sul lato est che dalla rotatoria la strada si dirama verso la via Renato Guttuso; la variante urbanistica è finalizzata all'ampliamento della Sede Stradale a discapito di una piccolissima porzione di aiuola, che ricade in zona V3; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga destinata a SEDE STRADALE;
- Con la realizzazione della tratta E2 si provvederà a realizzare un'ampia area verde a servizio del quartiere ZEN, attraversata dal tram:
- sulla via Luigi Einaudi, e trasversalmente attraverso un'area attualmente non utilizzata, fino a raggiungere la parallela via Gino Zappa; la variante urbanistica è finalizzata alla collocazione dell'impianto delle rotaie e di una fermata, a discapito della zona oggi non utilizzata a verde; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione, per una piccola porzione di un'area più ampia ad Edifici per il tempo libero - zona IC3, da una piccola porzione di un'area più ampia destinata a Centri culturali - IC4 e da una porzione destinata a Sede Stradale; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga destinata a Verde Pubblico – zona V3, che sarà attraversata dai binari del tram e dove sarà realizzata una delle fermate del quartiere ZEN;

3.4 CASTELFORTE. Con la realizzazione della tratta E2 si provvederà alla risagomatura dell'innesto tra Viale Venere e via Castelforte (cfr. All. 7 – indicazione in planimetria – Variante su Tratta E2 – 3.2. – Viale Venere)

- sulla via Venere, subito dopo la rotatoria all'altezza della via Castelforte, sul lato sud in direzione viale Regina Margherita, prima della via delle Tre Grazie; la variante urbanistica è finalizzata alla collocazione dell'impianto delle rotaie, a discapito di una piccolissima porzione di area che oggi restringe la via Venere; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione a Parcheggio - zona P; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga destinata a SEDE STRADALE;

3.5 MONDELLO. Con la realizzazione della tratta E2 verrà modificato l'innesto tra Viale Regina Elena e via Mondello, inserendo anche un'area di rigenerazione urbana:

- all'intersezione tra il viale Regina Elena, all'altezza della via Teti, e la via Mondello; la variante urbanistica è finalizzata alla collocazione dell'impianto delle rotaie; l'area interessata ricade secondo l'attuale destinazione a Parcheggio - zona P; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga destinata in parte a Verde Pubblico - zona V3 e in parte a SEDE STRADALE;

3.6 PARTANNA MONDELLO. Con la realizzazione della tratta E2 verrà attuata la previsione di PRG di prolungamento di via Mattei fino a via Galatea:

- all'intersezione tra via Galatea, con la strada di nuova viabilità, prolungamento della via Mattei, già prevista dal piano regolatore vigente; la variante urbanistica è finalizzata alla collocazione dell'impianto delle rotaie; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione a Chiese e Centri religiosi - zona ICI e parte in Campi Sportivi – zona V2; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga destinata a SEDE STRADALE;

4. TRATTA F

4.1 PIAZZA GIACHERY. Con la realizzazione della tratta F verrà risagomata Piazza Giachery:

- le zone soggette a variante lungo la tratta F sono costituite da due piccole porzioni dell'attuale sistemazione a verde Piazza Giachery; la variante urbanistica è finalizzata alla collocazione dell'impianto delle rotaie e della fermata; le aree interessate ricadono secondo l'attuale destinazione in zona V3; la variante

urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che le due piccole aree interessate vengano destinate a SEDE STRADALE;

5. TRATTA G

5.1 LANZA DI SCALEA. *Con la realizzazione della tratta G si provvederà a risagomare parte di via Lanza di Scalea:*

- *sulla Via Lanza di Scalea, tra la via Luigi Einaudi e la rotatoria in corrispondenza del centro commerciale La Conca d'Oro, lungo la parte ovest della strada; la variante urbanistica è finalizzata all'ampliamento della Sede Stradale a discapito di una piccolissima porzione di aiuola, che ricade in Verde Pubblico - zona V3; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga destinata a SEDE STRADALE;*

5.2 VIA PALAZZOTTO. *Con la realizzazione della tratta G verrà attuata la previsione di PRG di prolungamento della via Palazzotto sino a via Nicoletti:*

- *tra la via Palazzotto e la via Rosario Nicoletti, all'intersezione con la via Sferracavallo; la variante urbanistica è finalizzata per il ridisegno dell'intersezione stradale; le aree interessate ricadono in parte in Sede Stradale di nuova realizzazione già prevista dal vigente strumento urbanistico e in parte ricadono in Netto Storico – zona A2, Verde Storico – zona VS, Verde Pubblico - zona V3, piccole porzioni in zona B3, alcune porzioni sono già destinate a nuova viabilità da realizzare, alcune porzioni a Parcheggio – zona P, e una piccolissima porzione a Scuole dell'obbligo – zona S2; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga destinata a SEDE STRADALE, oltre che marginalmente al contorno, destinata a Verde Pubblico – zona V3;*

5.3 PARCHEGGIO SFERRACAVALLLO. *Con la realizzazione della tratta G in corrispondenza del Terminal F.S. Sferracavallo, si provvederà a risagomare la via Palazzotto:*

- *alla fine di via Palazzotto, in prossimità della stazione di Sferracavallo del Passante Ferroviario; la variante urbanistica è finalizzata alla realizzazione della sede tranviaria, della fermata di capolinea Sferracavallo e dalla sistemazione della viabilità al contorno; le aree interessate ricadono in parte in Sede Stradale di nuova realizzazione già prevista dal vigente strumento urbanistico e in parte a Parcheggio; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga riorganizzata, pur rimanendo le destinazioni a Parcheggio – zona P e a SEDE STRADALE;*

5.4 VIA CATULLO. *Con la realizzazione della tratta G si prevede inoltre la realizzazione di un'ampia rigenerazione con la realizzazione aree sportive ad uso pubblico e di un collegamento pedonale tra via Palazzotto e via Catullo:*

- *nell'area prospiciente al capolinea del Tram a Sferracavallo, lungo la via Catullo; la variante urbanistica è finalizzata alla realizzazione di un collegamento pedonale tra l'infrastruttura tranviaria e l'abitato della borgata; le aree interessate son in parte a Parcheggio – zona P, in parte a Scuole dell'obbligo – S2, in parte Sede Stradale di nuova realizzazione; la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione del progetto, prevede che l'area interessata venga riorganizzata, pur rimanendo le destinazioni a Capi sportivi – zona V2, con interna viabilità pedonale pubblica;*

Dalla citata Deliberazione di approvazione n. 347/2004 si evince le opere relative alla realizzazione dei Parcheggi di Interscambio, compresi nelle opere di realizzazione delle suddette tratte tranviarie, non necessitano di alcuna Variante, essendo conformi allo strumento urbanistico vigente e altresì che in definitiva "... il progetto con riguardo sia allo stralcio relativo alla Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio, denominato Parcheggio Foro Italico, che allo stralcio relativo Tratte E1, E2, F e G e n. 4 parcheggi di interscambio, denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea, Parcheggio

Sferracavallo, è da approvare in Variante agli strumenti urbanistici vigenti, ai sensi dell'art. 19 della L. 327/2001".

Accertato che:

In merito alla proposta di variante:

Con Determinazione Dirigenziale n. 3120 del 01.03.2024 il Responsabile del Procedimento ha preso atto della conclusione della Conferenza di Servizio, convocata ai sensi dell'art. 17 co. 2 e ss.mm.ii. della Legge Regionale n. 7 del 21/05/2019 finalizzata ad acquisire pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso comunque denominati, necessari all'approvazione del Progetto Definitivo dell'opera relativamente a: 1. Sistema Tram Palermo - Fase II - Progetto Nuove Linee Tramviarie della Città di Palermo - Tratta E1; 2. Sistema Tram Palermo Fase II - Progetto Nuove Linee Tramviarie della Città di Palermo - I stralcio funzionale tratte E2, F e G e Parcheggi di Interscambio.

L'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia - Servizio 4 Pareri e Autorizzazioni Ambientali Demanio Idrico Fluviale e Polizia Idraulica (Palermo - Trapani), con nota protocollo n. 1621 del 23.01.2024 (rassegnata in Conferenza dei Servizi conclusa con Determinazione Dirigenziale n. 3120 del 01.03.2024 di presa d'atto) relativamente all'intervento di cui alle tratte E1, E2, F, G e n. 4 Parcheggi di interscambio ha rilasciato: "nulla osta idraulico"; "autorizzazione all'accesso all'alveo... e alla realizzazione degli interventi", "parere di compatibilità geomorfologico e idraulico" di cui alle Norme di Attuazione PAI".

L'Ufficio Regionale del Genio Civile - Servizio di Palermo, relativamente all'intervento di cui alle tratte E1, E2, F, G e n. 4 Parcheggi di interscambio con nota protocollo n. 14624 del 02.02.2024 (rassegnata in Conferenza dei Servizi conclusa con Determinazione Dirigenziale n. 3120 del 01.03.2024 di presa d'atto) ha espresso:

- *parere favorevole ai sensi dell'art. 15 L.R. 16/2016 (ex art. 13 L.64/74) alle seguenti prescrizioni: "Nella tratta F (Balsamo - Giachery) ... Con riferimento al tratto in galleria del sottopasso Giachery e Piazza della Pace si ritiene necessaria una più puntuale campagna di indagini geognostiche specifiche integrative, finalizzate ad un più preciso accertamento delle condizioni geologiche (materiali da riporto, sottostanti calcareniti variamente cementate e sabbie limose) e alla conoscenza del livello piezometrico della falda, al fine di adattare nella fase di progettazione esecutiva le scelte di progetto alla configurazione geologica dell'area interessata dalle opere in progetto. In ogni caso queste non dovranno perturbare la circolazione idrica e i livelli piezometrici ante operam. laddove si verificassero variazioni significative, dovranno immediatamente essere poste in essere soluzioni progettuali meglio compatibili con le condizioni geomorfologiche e idrogeologiche e/o le relative tecniche atte a superare le criticità verificatesi al fine di evitare problematiche geologiche e idrogeologiche di qualsiasi natura, si prescrive inoltre di salvaguardare l'integrità di eventuali manufatti esistenti che possono essere intercettati in superficie dalla proiezione della realizzazione della galleria. Occorrerà porre particolare attenzione agli attraversamenti dei canali sotterranei e alle sottostazioni elettriche nonché alla regimazione delle acque meteoriche per tutte le tratte interessate e ai tratti ricadenti nelle aree perimetrate PAI per pericolosità idrauliche, siti d'attenzione e pericolosità per presenza di cavità".*
- *Parere favorevole sulla fattibilità sismica DPR 380/2001 (ex L. 64/74) con le seguenti prescrizioni: "Nella tratta F (Balsamo - Giachery) in corrispondenza del sovrappasso di Piazza XII Vittime, in fase esecutiva occorre verificare che l'intervento proposto, che comprende l'incisione della platea esistente, non pregiudichi l'equilibrio dello stato dei luoghi e sia compatibile con la proposta progettuale, ovvero se non si ritiene il caso di ricorrere ad una soluzione alternativa; in corrispondenza del sottopasso Giachery e Piazza della Pace, in fase esecutiva dovrà essere valutata anche in funzione di più*

approfondite indagini geologiche, la compatibilità delle previsioni progettuali riguardanti la profondità dei pali di fondazione”.

L’“Avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità e di deposito degli atti relativi”, ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 11 e 16 del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii. è stato pubblicato all’Albo Pretorio on-line del Comune di Palermo dal 31.05.2024 al 01.07.2024 e che nei termini di legge non sono state presentate osservazioni, così come attestato dall’Ufficio Espropri con nota protocollo comunale n. 999526 del 13.08.2024.

L’Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell’Identità Siciliana – Dipartimento dei Beni Culturali e dell’identità Siciliana, U.O. S16.2 Sezione per i beni architettonici e storico-artistici, paesaggistici e demoetnoantropologici e U.O. S16.3 Sezione per i beni archeologici, bibliografici e archivistici, visti i precedenti pareri (prot. n. 0001022 del 17.01.2024 – tratte E1, E2, F, G e n. 4 Parcheggi di interscambio; prot. n. 0007131 del 11.04.2024; prot. 0007762 del 17.04.2024) con nota protocollo n. 11798 del 11.06.2024 ha espresso nulla osta “relativamente alla variante allo strumento urbanistico” e ha “autorizzato” il progetto di fattibilità tecnico ed economica della Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio denominato parcheggio Foro Italico alle condizioni in parte già espresse con i precedenti pareri e specificatamente: per la valenza archeologica “... che tutti i lavori di scavo e di movimentazione terra, effettuati con metodo tradizionale, si svolgano alla presenza e sotto la supervisione di un archeologo...”; per la valenza monumentale e paesaggistica “...in fase di progettazione esecutiva, le eventuali fermate previste in corrispondenza di emergenze storico-artistiche, dovranno essere indicate con la tipologia di fermata semplice, a singolo palo; per quanto riguarda la tratta “D”, in fase di progettazione esecutiva si dovranno prevedere opere di mitigazione a verde nei tratti di attraversamento delle aree libere, in specie, dove queste sono attraversate da nuova viabilità; per quel che riguarda la realizzazione di un parcheggio interrato, in corrispondenza del Foro Umberto I, in sede di progettazione esecutiva dovranno essere sviluppati i dettagli delle vie di uscita e delle rampe di accesso (ascensori e scale); la progettazione esecutiva dovrà curare nel dettaglio l’area a verde a copertura del parcheggio, sia nel sistema dei percorsi interni di penetrazione, che riprendono il disegno di quelli esistenti nell’area, sia nella scelta delle essenze arboree da impiantare; inoltre l’esistente Ficus, per il quale si prevede l’espanto, a seguito di consulto con tecnico agronomo, dovrà essere reimpiantato nell’area a verde adiacente”.

Il Responsabile dell’Area Urbanistica della Rigenerazione Urbana, della Mobilità e del Centro Storico – U.O. 10, con n. 3 Certificati di Destinazione Urbanistica del 16.05.2025 ha attestato la destinazione urbanistica delle aree di intervento del progetto in variante (CDU - Tratta D e n. 1 Parcheggio; CDU - Tratte E2, F, G e n. 4 Parcheggi; CDU - Tratta E1).

L’Ufficio Regionale del Genio Civile – Servizio di Palermo, relativamente all’intervento di cui alla Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio denominato parcheggio Foro Italico, con prot. n. 96664 del 30.07.2024 ha reiterato il parere favorevole di compatibilità geomorfologica già espresso sul progetto di fattibilità tecnico ed economica della Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio denominato parcheggio Foro Italico ai sensi dell’art. 15 L.R. 16/2016 (ex art. 13 legge 64/74) e di fattibilità sismica (prot. n. 63892 del 20.05.2024 con prescrizioni) e specificatamente: “... si prescrive che in fase esecutiva occorre tenere conto delle relative modellazioni geotecniche ipotizzate al contenimento delle variazioni dei livelli piezometrici, in falda, a seguito dell’interposizione dei manufatti in sotterraneo e del Parcheggio Foro Italico... laddove si verificassero variazioni significative, dovranno immediatamente essere poste in essere soluzioni progettuali meglio compatibili con le condizioni geomorfologiche e idrogeologiche... con riferimento al ponte sul fiume Oreto in corrispondenza della spalla destra che si attesta, sulle calcareniti, non essendo stata accertata l’assenza di cavità prima della fase di progettazione esecutiva è necessaria una più puntuale campagna di indagini geognostiche specifiche... occorrerà porre particolare attenzione alle

sottostazioni nonché alla regimazione delle acque meteoriche per tutte le tratte interessate e ai tratti ricadenti nelle aree perimetrate PAI per pericolosità idrauliche, siti di attenzione e pericolosità per presenza di cavità.”

Per le Tratte E1, E2, F e G e n. 4 parcheggi di interscambio, denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea, Parcheggio Sferracavallo, con DDG n. 964 del 23.08.2024 del Dipartimento dell’Ambiente di questo Assessorato è stato disposto, ai sensi dell’art. 19, comma 7 del Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., di non assoggettare al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), e di rilasciare Parere positivo di Valutazione di Incidenza Ambientale (V.INC.A.) Livello 1 – Fase di screening - ex art. 5 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., il progetto.

Per la Tratta D e n. 1 Parcheggio di interscambio, denominato Parcheggio Foro Italico, con D.A. n. 228 del 04.08.2025 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale (V.I.A.), ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., comprensivo, ai sensi dell’art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (Livello - II appropriata) di cui all’art. 5 del D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. anch’essa positiva, e della conformità del Piano preliminare di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo alle disposizioni del D.P.R. n. 120/2017 art. 24 c. 3. nell’ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (P.A.U.R.) ai sensi dell’art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

In conformità con quanto previsto dall’art. 26 comma 15 della L.R. n.19/2020 e ss.mm.ii, l’Avviso è stato pubblicato: Sulla G.U.R.S. n. 51 del 20.12.2024; sull’Albo Pretorio on line del Comune di Palermo dal 20.12.2024 al 18.02.2025; sul sito web del Comune di Palermo dall’ 11.12.2024 al 18.02.2025; sul sito web del Dipartimento Regionale Urbanistica in data 10.01.2025.

A seguito della procedure di pubblicazioni dell’Avviso ai sensi dell’art. 26, comma 15 della L.R. n. 19/2020 e ss.mm.ii., dal 10.01.2025, è stata presentata n. 1 (una) osservazione del Sig. Bartolomeo Antonio Rizzo, costituita da un unico elaborato dal titolo “CRITICHE E OSSERVAZIONI TRAM”, negli atti del Comune di Palermo numerate con 16 punti, dal n. 1 al n. 16, esclusivamente per migliore trattazione così come di seguito:

OSSERVAZIONE N. 1 – CARATTERI GENERALI. “Si ritiene inopportuno modificare aiuole e aree verdi destinandole ad uso stradale (AB), specialmente quando la carreggiata è in grado di ospitare agevolmente il transito sia del TPL, che del traffico regolare, specialmente se si permette agli autobus di sfruttare le corsie del tram, essenzialmente forzando gli automobilisti a rispettare le già esistenti corsie riservate al TPL. A tale proposito si rammenta la relativa mancanza di traffico in viale Strasburgo, già in presenza di corsie riservate; quindi, non vi è un reale rischio di aumento del traffico in seguito all’installazione del tram”.

OSSERVAZIONE N. 2 - LINEA D. “Si richiede di minimizzare l’antropizzazione delle aree verdi (V3) e a destinazione agricola (E1), per non impattare il già precario habitat del fiume Oreto e non danneggiare l’economia locale che sicuramente beneficia delle produzioni a km 0. Inoltre, si dovrebbe minimizzare il numero di espropri da effettuare. Di seguito indicata una proposta (per gli elementi grafici vedere All. 6)”

OSSERVAZIONE N. 3 - LINEA D. “Si chiede inoltre di interloquire con entità come Legambiente Mesogeo e il Comitato per il fiume Oreto per la rinaturalizzazione delle aree coinvolte o espropriate, tenendo in considerazione la futura realizzazione di un possibile parco del fiume Oreto”.

OSSERVAZIONE N. 4 - LINEA D. “Si chiede di valutare il passaggio per il ponte Bonagia, piuttosto che il viadotto Carlo Perrier”.

OSSERVAZIONE N. 5 - LINEA D. “A quel punto si può anche valutare un passaggio per via Mico Geraci e via Papa Giovanni XXIII, che essendo interne al quartiere possono essere vantaggiose per alcuni soggetti”.

OSSERVAZIONE N. 6.1 - LINEA E2. “Si ritiene parzialmente inutile la trasformazione in sede stradale delle aree di cui al foglio PRG 5007-5002_Tratte E2 Viale Strasburgo – Variante E2 – 1; 1.1;

1.1 In particolare, la trasformazione in sede stradale della Variante 1.1 risulta inutile data la presenza di un immobile locato all'incrocio tra via Prezzolini e viale Strasburgo, che non risulta in esproprio. Tale immobile, insieme al contiguo distributore di benzina causano un effetto collo di bottiglia. Inoltre, si denota come la porzione di strada in oggetto sia già sede stradale, sebbene usata principalmente per il parcheggio e l'aggiunta di corsie è essenzialmente fine a sé stessa.

Si chiede piuttosto di valutare una ristrutturazione a scopo abitativo degli edifici in esproprio e abbattimento della Variante 1.1, con conseguente sistemazione dell'area verde annessa, oppure che venga mantenuta la destinazione originaria IC5. Si può accettare la rimozione solamente dell'edificio più piccolo e prossimo alla sede stradale. Altresì si chiede di valutare una destinazione a verde delle aree in oggetto. (per gli elementi grafici vedere All. 6)”

OSSERVAZIONE N. 6.2 - LINEA E2. “Si ritiene parzialmente inutile la trasformazione in sede stradale delle aree di cui al foglio PRG 5007-5002_Tratte E2 Viale Strasburgo – Variante E2 - 1; 2.1.

1.2 Non si comprende l'esproprio e la rimozione dell'edificio evidenziato in figura nella tavola Variante E2 – 1.2, il quale, pur risultando in abbandono, non influisce sul progetto e sul transito, se non nell'ipotesi di agevolare una svolta. Dato il problema abitativo si potrebbe auspicare una ristrutturazione (o anche un abbattimento con successiva riedificazione) di tale struttura, da destinare a scopo residenziale. (per gli elementi grafici vedere All. 6)”

OSSERVAZIONE N. 7 - LINEA E2. “Si chiede di valutare la destinazione a parcheggio sotterraneo dell'area evidenziata presente nella tavola Variante E2 – 1, pur mantenendo la destinazione ad area verde per la porzione a raso. Data la prossimità alla stazione Francia e viale Regione potrebbe essere un'aggiunta valida ai vari parcheggi di interscambio previsti per la città. (per gli elementi grafici vedere All. 6)”

OSSERVAZIONE N. 8 - LINEA E2. “In generale si chiede di valutare, come scritto per l'area all'incrocio tra viale Francia e viale Strasburgo la trasformazione in aree verdi di altri parcheggi o lavaggi, come quelli presenti in Via Belgio, con la costruzione di parcheggi sotterranei”.

OSSERVAZIONE N. 9 - LINEA E2. “Si richiede che, per agevolare l'allaccio alla pista ciclabile Dante-Praga la pista ciclabile prevista sorga lato Nord Est, non Sud Ovest come da attuale progetto. Alternativamente e preferibilmente si potrebbero prevedere due monodirezionali, una a salire e una a scendere ai lati della carreggiata, una delle quali si collegherebbe correttamente con la Dante Praga, mentre l'altra richiederebbe un attraversamento pedonale”.

OSSERVAZIONE N. 10 - LINEA E2. “Peraltro, si denota una interruzione della pista ciclabile in prossimità di una piccola area verde nella tavola E 3.2 in 06 PRG PNG PLN G 030 A. In caso di realizzazione di tale pista deve essere invece prevista la corsia ciclabile anche in questo tratto. (per gli elementi grafici vedere All. 6)”

OSSERVAZIONE 11 - LINEA E2. “Si chiede inoltre di valutare la completa pedonalizzazione e trasformazione in area a verde pubblico della porzione di viale Praga immediatamente contigua ai giardinetti già presenti, la cui unica utilità è una svolta a sinistra, che può essere spostata sull'incrocio principale. Si osservi la tavola E 1.2 in 06 PRG PNG PLN E 010 A. Si segna inoltre in blu l'attualmente porzione terminale di pista ciclabile presente in Viale Praga”.

OSSERVAZIONE 12 - LINEA E2. “Si raccomanda la non rimozione del verde presente sul territorio, in particolare gli alberi presenti lungo il viale (Strasburgo). Si rammenta la

non necessità di allargare la sede stradale per Viale Strasburgo, specialmente prevedendo una rimozione di parcheggi: la strada se non per alcuni colli di bottiglia e incroci non presenta problematiche di deflusso del traffico, risulta già sufficiente la rimozione di alcune aree di parcheggio a migliorare lo scorrimento. Inoltre, data la presenza di scuole (Meli, Galilei, Collodi) si sconsiglia di favorire strade adatte a velocità sostenute”.

OSSERVAZIONE 13 - LINEA F. “Si richiede di valutare la possibilità di realizzare due monodirezionali, piuttosto che una singola bidirezionale, quella attualmente esistente. In ogni caso, che si scelgano monodirezionali o bidirezionali, è importante valutare la possibilità di realizzare sovrappassi sopra va Crispi, col duplice scopo di tutelare l’utenza e migliorare la fluidità del traffico, riducendo invece gli incroci semaforici. Tali sovrappassi dovranno essere adatti alla fruizione diretta da parte delle biciclette. Si veda per esempio il “Ponte Verde, Parco Nord” di Milano”.

OSSERVAZIONE 14 - LINEA F. “Vi sono troppe porzioni di pista ciclabile nelle quali essa si allontana troppo dalla carreggiata principale per effettuare un attraversamento. Bisogna invece rendere tali piste il più dirette possibili, eventualmente prevedendo segnaletica luminosa e semafori per garantire la sicurezza nell’attraversamento. Tavole F 4.1 e F 5.1”

OSSERVAZIONE 15 - LINEA G. “Si richiede di non trasformare le aree adibite a scuola in sede stradale o campi sportivi, come invece previsto dalla variante di progetto”.

OSSERVAZIONE 16 – PARCHEGGI. “Si richiede l’adozione della seguente ratio: in prossimità di arterie principali (come Viale Regione o Via Lanza di Scalea) i parcheggi potranno essere sotterranei e anzi questo è preferibile. Si richiede infatti che in tale circostanza i parcheggi siano interamente sotterranei, destinando il livello “a raso”, il “piano terra” a verde pubblico, prevedendo la collocazione di piante a radice non profonda. D’altra parte si bocciano i parcheggi in aree lontane dalle arterie principali di collegamento al circuito extraurbano. Tuttavia, dovendone eventualmente accettare la realizzazione, si richiede che essi non siano sotterranei, non invasivi e si accetta a malincuore la realizzazione a più livelli sopraelevati. Le coperture di tali parcheggi dovranno necessariamente prevedere pannelli fotovoltaici.

Parcheggio Mongibello. Il progetto risulta troppo invasivo per essere situato in una zona residenziale, si richiede che si elimini almeno il piano interrato, sotterraneo. Si chiede comunque l’installazione di pannelli fotovoltaici a copertura.

Parcheggio Strasburgo. Si richiede di valutare la collocazione alternativa lungo Viale Francia, sfruttando anche le considerazioni effettuate precedentemente. In tal modo si dà direttamente accesso al parcheggio tramite via Ugo La Malfa e Viale Francia, evitando che le auto provenienti da Viale Regione attraversino l’incrocio semaforico.

Parcheggio Galatea. Si chiede di rinunciare al primo piano, eventualmente prevedendo un secondo o anche un terzo piano interrato, destinando il piano terra a verde urbano. In caso contrario si chiede comunque l’installazione di pannelli fotovoltaici a copertura”.

Con Deliberazione n. 28 del 17.04.2025 il Consiglio Comunale di Palermo ha approvato la Proposta di deliberazione emendata del Responsabile dell’Area Urbanistica sulle deduzioni alle osservazioni così come di seguito:

“DEDUZIONE ALL’OSSERVAZIONE N. 1 - CARATTERI GENERALI

L’osservazione non può essere accolta. Motivazione: Con l’attivazione del sistema tranviario le linee degli autobus urbani subiranno modifiche volte ad implementare il servizio in altre aree della città non servite dalla tramvia, pertanto non percorreranno le stesse strade. Ad ogni modo, non sarebbe comunque possibile far transitare gli autobus sulla linea tramviaria, la frequenza di passaggio dei tram, infatti, non consentirebbe il transito in sicurezza di tram, autobus e mezzi di soccorso. Come correttamente osservato, la realizzazione della tramvia non comporterà un aumento del traffico veicolare, ma è comunque fondamentale, oltre che prescritto nell’ambito della verifica di assoggettabilità

a VIA, mantenere al-meno l'attuale sezione carrabile, sia per garantire il deflusso del traffico veicolare ordinario, sia per assicurare le necessarie vie di fuga in caso di emergenza o calamità.

"Ove la variante prevede la trasformazione "di aiuole e aree verdi destinandole ad uso stradale (AB)" (necessaria per garantire idonee e uniformi sezioni stradali di larghezza almeno pari a quella attuale, risulta prescritto per le Tratte E1, E2, F, G in sede di "Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs 152/2006" e per la Tratta D "Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), ai sensi dell'art. 27-bis, D. Lgs. 152/2006") e l'intervento è prescritto a favore dell'adeguatezza delle carreggiate, a garanzia del deflusso del traffico veicolare e le vie di fuga dalla città in caso di calamità, la sottrazione delle porzioni delle superfici destinate a verde dovrà essere in valore assoluto marginale e residuale, e ricompresa nella compensazione del verde dell'opera di che trattasi.

Al fine di migliorare la compensazione anche di tutte le aree residuali di cui alle Osservazione in esame, si richiama il mandato, già affidato al RUP dell'intervento con la DC 247/2004, di inserire tutte le aree a verde nel criterio che premia le soluzioni che comportano un miglioramento / incremento delle aree a verde, tra i criteri finalizzati a determinare il punteggio di gara dell'appalto de qua, e di destinare, in via prioritaria, le economie derivanti del ribasso d'asta ad ulteriori opere a verde, ivi compresa la piantumazione di ulteriori alberature oltre a quelle in progetto."

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 2 - LINEA D

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: Le possibili varianti al tracciato sono state valutate sulla base della funzionalità dell'opera, dell'impatto ambientale sull'ambiente fluviale, della fattibilità tecnica e dell'economicità dell'intervento. Il tracciato di progetto del ponte sul fiume Oreto e delle strade di connessione alla rete viaria urbana, risulta essere quello che garantisce minor impatto in quanto più diretto, con minori espropri e più efficiente in termini di servizio viario e tramviario.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 3 - LINEA D

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: Rappresentando inoltre che il progetto PFTE è stato oggetto di procedura PAUR e ha dunque a norma di legge assolto ai criteri di partecipazione e condivisione pubblica, già in fase di PFTE, l'opera è stata pensata anche in relazione alla futura realizzazione del Parco dell'Oreto e si inserisce in tale progetto ponendosi, di fatto, come il primo passo verso la riqualificazione dell'Oreto. L'area in cui si inserisce è infatti profondamente degradata dal punto di vista ambientale e la realizzazione dell'opera consentirà di operare la bonifica dell'area, il ripristino delle sponde e la realizzazione di un punto di accesso all'area, oggi mancante, che potrà essere uno degli accessi al futuro parco.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 4 - LINEA D

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: In merito alla variante di tracciato, si rileva che l'attraversamento del ponte Bonagia, già analizzato nelle prime fasi progettuali, implicherebbe interferenze sostanziali con la viabilità di scorrimento lungo viale Regione Siciliana.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 5 - LINEA D

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: Il percorso lungo via Geraci e via Papa Giovanni diminuirebbe la popolazione ser-vita.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 6.1 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: Le varianti 1.1 e 1.2 rispondono all'esigenza, già commentata, di realizzare corsie per il traffico veicolare idonee all'agevole scorrimento del traffico veicolare nel rispetto di quanto prescritto nel corso della verifica di assoggettabilità a VIA.

In merito al destino della restante parte degli immobili oggi identificati come IC5, la proposta di convertirli in verde pubblico esula dall'ambito del progetto. Si ritiene che la proposta possa essere condivisa dall'Amministrazione comunale nell'ambito di altri interventi.

Sebbene, a causa del vincolo apposto dalla Soprintendenza al villino in corrispondenza di via Prezzolini, permarrà la strettoia in corrispondenza dell'incrocio con la via Prezzolini, il progetto è sviluppato in modo tale da garantire l'uniformità delle corsie stradali e pertanto, la stessa non compromette la funzionalità del progetto generale di Viale Strasburgo.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 6.2 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: Le varianti 1.1 e 1.2 rispondono all'esigenza, già commentata, di realizzare corsie per il traffico veicolare idonee all'agevole scorrimento del traffico veicolare nel rispetto di quanto prescritto nel corso della verifica di assoggettabilità a VIA.

In merito al destino della restante parte degli immobili oggi identificati come IC5, la proposta di convertirli in verde pubblico esula dall'ambito del progetto. Si ritiene che la proposta possa essere condivisa dall'Amministrazione comunale nell'ambito di altri interventi.

La demolizione dell'edificio in stato di abbandono all'incrocio con la via Maltese, agevolando la svolta da e per viale Strasburgo, è funzionale alla sicurezza stradale.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 7 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: La proposta esula dall'ambito del progetto. Il progetto Sistema tram prevede già la realizzazione di un parcheggio in Viale Francia, in corrispondenza della stazione del passante ferroviario, e di un altro parcheggio in viale Strasburgo, nell'area compresa tra l'incrocio con viale Francia e quello di Via Ingegneros.

Si ritiene che l'osservazione nell'ambito della variante di che trattasi sia fuori tema, essendo piuttosto una proposta di programmazione dei parcheggi da avanzare eventualmente all'amministrazione Comunale nell'ambito di interventi specifici in ambito della pianificazione dei parcheggi urbani.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 8 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: La proposta esula dall'ambito del progetto. Le stesse considerazioni valgono per le generiche proposte di aumento delle aree destinate a verde pubblico con parcheggio interrato lungo viale Strasburgo e via Belgio.

Si ritiene che l'osservazione nell'ambito della variante di che trattasi sia fuori tema, essendo piuttosto una proposta di programmazione dei parcheggi da avanzare eventualmente all'amministrazione Comunale nell'ambito di interventi specifici in ambito della pianificazione dei parcheggi urbani.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 9 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: In merito alla proposta di modifica della pista ciclabile di viale Strasburgo si rappresenta che la soluzione di progetto è l'unica che consente di mantenere costante la larghezza delle corsie stradali, salvaguardando l'esistente filare alberato e garantendo la dimensione minima del marciapiede. Anche la realizzazione di due monodirezionali causerebbe il restringimento della corsia in direzione nord o la perdita del filare alberato.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 10 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: L'interruzione della pista ciclabile tra via Pantelleria e via Prezzolini è dovuta all'impossibilità di mantenere costante la sezione stradale a causa della presenza di un immobile vincolato dalla Soprintendenza ai Beni Culturali. La soluzione progettuale, con la realizzazione di un'ampia area verde

percorribile anche dai ciclisti, consente di ottenere il miglior compromesso, consentendo il transito agevole a pedoni e ai ciclisti, senza produrre restringimenti alle carreggiate stradali affinché non si abbiano restringimenti puntuali a danno del flusso di traffico veicolare privato e dei mezzi pubblici.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE 11 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: In riferimento alla proposta di pedonalizzazione di una porzione di Viale Praga, la stessa esula dall'ambito del progetto. Si ritiene che la stessa possa essere condivisa dall'Amministrazione Comunale fatte salve le necessarie verifiche sulla viabilità, nell'ambito di altri interventi.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE 12 - LINEA E2

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: Come precedentemente illustrato, il mantenimento del patrimonio arboreo della città è uno dei fondamenti del progetto e da questo derivano direttamente alcune delle scelte progettuali illustrate (v. pista ciclabile di viale Strasburgo).

La Viabilità di viale Strasburgo è stata razionalizzata e, da via Belgio in poi le corsie in progetto sono poste da ambo i lati della piattaforma tranviaria, differenziate per senso di marcia, al fine di regolarizzare i flussi di traffico e permettere la gestione dei flussi veicolari in occasione delle svolte nelle traverse laterali e l'ottimizzazione dell'uso degli impianti semaforici agli incroci.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE 13 - LINEA F

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: L'assetto di via F. Crispi, ivi compresa la pista ciclabile, è direttamente connesso alle realizzande opere della nuova interfaccia porto/città.

L'eventuale realizzazione di sovrappassi ciclo/pedonali non è correlata al progetto Tram; l'amministrazione ove lo ritenga opportuno, potrà valutare ulteriori analisi progettuali specifiche, previa verifica dei vincoli paesaggistici e della salvaguardia dei percorsi pedonali a raso, e nell'ambito di altri progetti inerenti la mobilità dolce, implementare la viabilità ciclabile e suoi elementi di inter-connessione.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE 14 - LINEA F

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: In merito alle considerazioni sugli attraversamenti ciclabili, si ritiene che gli stessi siano non realizzabili alla luce della configurazione attuale del progetto ma nella fase di progettazione esecutiva, previa verifica di conformità alle norme di sicurezza stradale e valutati i necessari e opportuni approfondimenti progettuali, che ne accertino la fattibilità, possano essere oggetto di futuro recepimento.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE 15 - LINEA G

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: La rigenerazione "Catullo" è funzionale a garantire l'accessibilità al trasporto pubblico, urbano ed extraurbano (non solo alla tramvia). La sua realizzazione, con l'inserimento di aree verdi ed aree sportive, è funzionale alle esigenze della Borgata di Sferracavallo, che non possiede aree verdi, ed alle strutture scolastiche esistenti, che non sono dotate degli spazi necessari per lo svolgimento di attività all'aperto. Di contro, l'andamento demografico dimostra che non sono necessarie ulteriori strutture scolastiche, bensì l'adeguamento di quelle esistenti.

DEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE 16 - PARCHEGGI

L'osservazione non può essere accolta. Motivazione: Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di parcheggi, funzionale tanto alla diversione modale del trasporto privato al trasporto pubblico, quanto a sopperire all'eliminazione degli stalli a raso lungo le strade percorse dalla tramvia.

La scelta di realizzare parcheggi interrati coniuga la necessità del minor impatto visivo su aree spesso soggette a vincoli paesaggistici con l'utilizzo delle aree oggi destinate a parcheggio negli strumenti di pianificazione urbana in vigore, al fine di non interferire

con aspetti pianificatori già decisi e ben armonizzati.

Il progetto infatti si fonda sulla ricerca del minor impatto paesaggistico ed ambientale; pertanto, ogni qual volta tecnicamente possibile i parcheggi sono stati progettati interrati. Il dimensionamento degli stessi è stato effettuato sulla base dei fabbisogni attuali e del fabbisogno

futuro delle superfici di parcheggio, dovuto anche alla soppressione degli stalli su strada.

Il tema è stato affrontato anche in sede di verifiche di Assoggettabilità a VIA

Il numero di piani, interrati e fuori terra, di ogni parcheggio, sono frutto dell'analisi dei fabbisogni di parcheggio, delle condizioni tecniche e dei costi di realizzazione e in ultimo, ma non per importanza, dell'impatto ambientale delle opere sul contesto territoriale".

Considerato che:

L'intervento rientra tra quelli non soggetti alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi del D.A. n. 271/Gab del 23 dicembre 2021, punto 1.5.2 - Varianti urbanistiche. Casi di esclusione.

L'iter di approvazione dell'opera pubblica in variante ha rispettato la procedura di pubblicazione ai sensi dell'art.26, commi 15 e 16, della legge regionale 13 agosto 2020, n. 19 e ss.mm.ii.

Che con Deliberazione n. 28 del 17.04.2025 il Consiglio Comunale di Palermo si è espresso sulle controdeduzioni alle osservazioni presentate, che questo servizio ritiene condivisibili.

Sotto il profilo procedurale, non si ha nulla da rilevare.

Tutto ciò premesso, rilevato, accertato e considerato, questo Servizio 2/DRU valuta che quanto richiesto dal Comune di Palermo con le delibere citate, sia meritevole di accoglimento sotto il profilo urbanistico fermi restando gli adempimenti e gli obblighi discendenti dai nullaosta, dalle modifiche, dalle prescrizioni, dalle condizioni e dalle raccomandazioni espresse dagli Enti citati e da quelli in seno alla Conferenza dei Servizi, i cui pareri si intendono integralmente trascritti e dagli ulteriori pareri necessari in sede esecutiva.

Pertanto, questo Servizio S2 è del parere che

sia meritevole di approvazione la richiesta di variante ai sensi dell'art. 19 del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii., avanzata dal comune di Palermo, finalizzata alla realizzazione del progetto definitivo dell'ampliamento del "Sistema Tram della Città di Palermo: - Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio denominato Parcheggio Foro Italico; Tratta E1; - Tratte E2, F, G e n. 4 parcheggi di interscambio denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea e Parcheggio Sferracavallo.", in variante al Piano Regolatore Generale vigente, di cui alla Deliberazioni del Consiglio Comunale di Palermo n. 347 del 04.12.2024 così come emendata e n. 28 del 17.04.2025 a condizione che vengano rispettati gli obblighi, le prescrizioni e le condizioni dettate dagli Enti preposti alla tutela dei vincoli cui è assoggettata l'area interessata dal progetto.

VISTA la nota protocollo n. 13464 del 04.09.2025 del Servizio 2 con la quale la suddetta Proposta di Parere è stata trasmessa alla Segreteria del Comitato Tecnico Scientifico - Servizio 6/DRU;

VISTO il parere del Comitato Tecnico Scientifico espresso con voto n. 1 nella seduta del 17 settembre 2025, trasmesso al Servizio 2/DRU con nota protocollo n. 14280 del 17.09.2025, che di seguito parzialmente si trascrive:

...Omississ...

Considerato che nel corso della discussione è emerso l'orientamento di condividere il parere dell'Ufficio che fa parte integrante del presente voto;

*Per quanto sopra il Comitato è del **PARERE***

in conformità alla proposta dell'Ufficio n. 17/S2 del 28.08.2025, che fa parte integrante del presente Voto, ai sensi dell'art. 19 comma 1 del Testo Unico di cui al D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327, che la variante connessa all'approvazione del Progetto definitivo dell'ampliamento del "Sistema Tram della Città di Palermo: - Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio

denominato Parcheggio Foro Italico; Tratta E1; - Tratte E2, F, G e n. 4 parcheggi di interscambio denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea e Parcheggio Sferracavallo” sia meritevole di approvazione fermo restando le prescrizioni dei pareri acquisiti e/o da acquisire in sede esecutiva.

RITENUTO di poter condividere il superiore voto reso dal Comitato Tecnico Scientifico con n. 1 nella seduta del 17 settembre 2025, assunto con riferimento alla Proposta di Parere n. 17/S2 del 25.08.2025;

RILEVATA la regolarità della procedura seguita

D E C R E T A

ART. 1) Ai sensi e per gli effetti dell’art. 19 del T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità, approvato con D.P.R. 08 giugno 2001 n. 327 e ss.mm.ii, in conformità a quanto espresso nella Proposta di Parere n. 17/S2 del 25.08.2025 del Servizio 2/DRU – Affari Urbanistici Sicilia Occidentale nonché dal parere del Comitato Tecnico Scientifico reso con voto n. 1 del 17.09.2025, è approvato il progetto definitivo dell’ampliamento del “Sistema Tram della Città di Palermo: Tratta D e n. 1 parcheggio di interscambio denominato Parcheggio Foro Italico; Tratta E1; Tratte E2, F, G e n. 4 parcheggi di interscambio denominati Parcheggio Strasburgo, Parcheggio Mongibello, Parcheggio Galatea e Parcheggio Sferracavallo” in variante al Piano Regolatore Generale vigente del Comune di Palermo, di cui alla Deliberazioni del Consiglio Comunale di Palermo n. 347 del 04.12.2024 e n. 28 del 17.05.2025;

ART. 2) Fanno parte integrante del presente decreto i seguenti atti ed elaborati:

- 1) Proposta di Parere resa dal Servizio 2/DRU – Affari Urbanistici Sicilia Occidentale n. 17/S2 del 25 agosto 2025;
- 2) Parere reso dal Comitato Tecnico Scientifico del Dipartimento Regionale dell’Urbanistica con voto n. 1 del 17.05.2025;
- 3) Deliberazione del Consiglio Comunale n. 347 del 04.12.2024 con i relativi allegati;
- 4) Delibera del Consiglio Comunale n. 28 del 17.05.2025;
- 5) Elaborato Grafico “Aree soggette a variante urbanistica. Planimetria d’insieme 1/2”;
- 6) Elaborato Grafico “Aree soggette a variante urbanistica. Planimetria d’insieme 2/2”;
- 7) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5013_Tratta D. Ponte Oreto – Variante D – 1.1”;
- 8) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5007_Tratta E1. Viale Strasburgo – Variante E1 – 1”;
- 9) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5002_Tratta E2. Viale Strasburgo – Variante E2 – 1.1”;
- 10) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5002_Tratta E2. Viale Strasburgo – Variante E2 – 2.1”;
- 11) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5004_Tratta E2. Via Luigi Einaudi – Variante E2 – 3.1”;
- 12) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5002_Tratta E2. Via Mondello – Variante E2 – 4.1”;
- 13) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5013_Tratta F. Piazza Giachery – Variante F – 1.1”;
- 14) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5004_Tratta G. Via Lanza di Scalea – Variante G – 1.1”;
- 15) Elaborato Grafico “Foglio PRG 5001_Tratta G. Via Nicoletti –Via Palazzotto – Variante G – 2.1”.

ART. 3) Il presente decreto, con gli elaborati tecnici ad esso allegati, dovrà essere pubblicato sul sito web dell’Amministrazione comunale (Albo Pretorio on line) ai sensi della normativa vigente in materia di pubblicazione degli atti, fermo restando la possibilità per l’amministrazione, in via integrativa, di effettuare la pubblicità attraverso avviso di deposito degli atti a libera visione del pubblico presso l’Ufficio comunale.

- ART. 4)** Il Comune di Palermo resta onerato degli adempimenti consequenziali al presente decreto che, con esclusione degli atti ed elaborati, sarà pubblicato per esteso nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana, ai sensi dell'art. 10 della Legge 1150/42.
- ART. 5)** Avverso il presente provvedimento è esperibile, dalla data di pubblicazione nel sito web di questo DRU, ricorso giurisdizionale dinanzi al T.A.R. entro il termine di sessanta giorni o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di centoventi giorni.

Ai sensi dell'art.68 della L.R. 12 agosto 2014 n. 21 e ss.mm.ii. il presente decreto è pubblicato per esteso sul sito istituzionale del Dipartimento Regionale dell'Urbanistica.

Palermo li 19.09.2025

Il Dirigente del Servizio
(Salvatore Cirone)
Firmato

IL DIRIGENTE GENERALE
(Giuseppe Battaglia)
Firmato