

RICONVERSIONE AD USO PISTA CICLABILE – GREEN WAY DELLA DISMESSA FERROVIA A SCARTAMENTO RIDOTTO PALERMO - CAMPOREALE NEL TRATTO PALERMO – MONREALE STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

1 . PREMESSA

Il presente studio si propone di analizzare il progetto oggetto del Concorso di progettazione indetto dal Comune Di Palermo sulla base delle specifiche indicazioni contenute nell'art. 20 del DPR 207/2010 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE».

Per tale concorso il Comune di Palermo ha predisposto il "Documento Preliminare alla Progettazione" contenente le linee di indirizzo, suddiviso nelle seguenti sezioni:

- Parte 1 – Inquadramento storico , normative, obiettivi e criteri generali
- Parte 2 – Analisi dello stato attuale
- Parte 3 – Principali indicazioni progettuali
- Parte 4 – Valutazione economica

2. OGGETTO DELL'INTERVENTO

Il presente progetto nasce dalla volontà della Città di Palermo di valorizzare la mobilità sostenibile nell'ambito del "Patto per il Sud della città di Palermo" sottoscritto tra il Presidente del Consiglio dei Ministri ed il Sindaco della Città di Palermo il 30 aprile 2016.

Nello specifico il Concorso di progettazione prevede " La riconversione ad uso pista ciclabile - Greenway della dismessa ferrovia a scartamento ridotto Palermo - Camporeale nel tratto Palermo – Monreale".

3. VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO

3.1 AMBITO DELL'INTERVENTO

Il progetto della Greenway ricade tra il Comune di Palermo e il Comune di Monreale per un'estensione totale di circa 12 km. Il percorso nella sua estensione attraversa ambiti con differenti caratteristiche così meglio individuati:

- Ambito cittadino fortemente urbanizzato
- Ambito cittadino mediamente urbanizzato
- Ambito cittadino quasi totalmente agricolo
- Ambito cittadino totalmente agricolo
- Ambito extraurbano fortemente urbanizzato
- Ambito extra-urbano mediamente urbanizzato
- Ambito extra-urbano totalmente o quasi totalmente agricolo

Nei tratti all'interno dell' "Ambito cittadino" il percorso della Greenway passerà su alcune aree con caratteristiche di interesse naturalistico - ambientale:

- l'istituendo parco di villa Turrisi (che rappresenta una delle ultime porzioni della Conca d'Oro (la splendida pianura su cui si adagia la Città di Palermo);
- una vasta area ricompresa tra via Leonardo da Vinci e via Di Blasi;
- l'area tra via Di Blasi e via Agordat.

Anche nei tratti all'interno dell' "Ambito extraurbano" il percorso della Greenway passerà su alcune aree caratterizzate da un notevole pregio naturalistico - ambientale:

- la Piana di Luparello (ove è sito l'importante Istituto Sperimentale Zootecnico per la Sicilia) compresa tra la via Alla Falconara e il quartiere Boccadifalco;
- il tratto compreso tra la località Poggio Ridente e Il confine di Monreale ricadente sotto le caratteristiche falde rocciose del Monte Caputo.

Tutte queste aree caratterizzate da un notevole pregio naturalistico – ambientale ricadono all'interno del Comune di Palermo.

3.2 DOCUMENTI DI PIANO DEL COMUNE DI PALERMO

I documenti di piano di riferimento per il progetto della Greenway Palermo – Monreale sono i seguenti :

- Variante Generale al P.R.G. – D.C.C. 7/2004
- Piano Generale del Traffico Urbano
- Piano della Mobilità Dolce
- Pianificazione e Governo del Territorio
- Piano Strategico del Comune di Palermo
- Schema di Massima della Variante Generale al P.R.G. approvato con Deliberazione di C.C. n. 425 del 27.09.2016

3.3 VERIFICA DELLA CONFORMITÀ AI DOCUMENTI DI PIANO DEL COMUNE DI PALERMO

Il tracciato di progetto, descritto all'interno della relazione tecnico illustrativa e nelle planimetrie di progetto, risulta conforme alle indicazioni della *“Variante Generale al P.R.G. - D.C.C. 7/2004”* in quanto all’art. 25 comma 6 delle *“Norme tecniche di attuazione”* si recita:

- E’ consentita la realizzazione del “Progetto di riconversione ad uso ciclabile delle ferrovie dismesse della Provincia di Palermo” lungo la ex linea ferrata Palermo Monreale, così come individuata nell’elaborato P2a.

In relazione al *“Piano della Mobilità Dolce”* all’articolo 7.1.1. *“I nuovi itinerari ciclabili”* viene riportato:

- Itinerario N2 “Greenway”: si snoda sul tracciato ferroviario Palermo-Camporeale. Il “progetto di riconversione ad uso piste ciclabili greenway della dismessa ferrovia a scartamento ridotto nel tratto Palermo - Monreale” è stato inserito nei piani triennali: 2007-2009, 2008-2010, 2010-2012, 2011-2013 e 2014-2016.

4. EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E DEL SUO ESERCIZIO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

La Greenway Palermo - Monreale nasce come progetto all'interno di un progetto generale del Comune di Palermo rivolto alla mobilità sostenibile e in generale alla sostenibilità ambientale.

Tale approccio è stato alla base del progetto sviluppato per “ la riconversione ad uso pista ciclabile - Greenway della dismessa ferrovia a scartamento ridotto Palermo - Camporeale nel tratto Palermo – Monreale” e delle scelte progettuali specifiche che risultano essere conformi alle linee di indirizzo dell'Amministrazione Comunale.

4.1 EFFETTI DELLA “REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO” SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

Gli effetti della “realizzazione dell'intervento” sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini saranno pressoché di basso impatto in quanto saranno puntuali, in generale poco invasivi e parzializzati lungo quelle che saranno le fasi costruttive.

In particolare per quanto riguarda la salute dei cittadini non si prevedono operazioni implicanti particolari condizioni di emissioni dannose o di rumorosità considerando che l'oggetto dell'intervento è una percorso ciclabile e i principali manufatti a servizio dell'infrastruttura sono esistenti, ad esclusione della possibilità di realizzare (così come richiesto dall'Amministrazione locale) due ponti, uno su viale Regione Siciliana e uno su via Leonardo da Vinci. Il progetto tiene comunque conto di percorsi alternativi nel caso la realizzazione di tali manufatti potesse arrecare qualsivoglia effetto negativo sulla salute e vita dei cittadini.

Per quanto riguarda gli effetti della “realizzazione dell'intervento” sulle componenti ambientali si può affermare che saranno di basso impatto in quanto il tracciato prevede di insediarsi in ambiti già fortemente antropizzati (tratti cittadini) oppure riutilizzando i manufatti esistenti appartenenti alla dismessa ferrovia (viadotti – ponti – gallerie) presenti negli ambiti “agricolo – montani” e comunque cercando di ripercorrere i sedimi del tracciato ancora visibili in alcuni tratti utilizzando materiali naturali.

L'unico intervento di un maggiore impatto in ambito montano sarà costituito dalla passerella a sbalzo a valle della strada del Poggio Ridente che sarà realizzata con esili materiali assemblati a secco (ferro e legno) che minimizzeranno il suo impatto sull'ambiente.

In sintesi, dal punto di vista dell'inserimento e dell'impatto sul paesaggio, si può affermare che le trasformazioni, conseguenti alla realizzazione dell'opera e al suo intero compimento, non modificheranno i siti, il contesto di qualità paesaggistica complessiva, dato che si tratta di elementi di modesta entità rispetto all'estensione del contesto, si stima, anzi, che il progetto possa riqualificare e migliorare l'intero ambito interessato dal passaggio della Greenway.

4.2 EFFETTI “DELL’ ESERCIZIO DELL'INTERVENTO” SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

Considerando la tipologia e natura dell'intervento ovvero un “Percorso ciclabile – Greenway” e considerando che gli edifici esistenti ospiteranno funzioni rivolte agli utenti e in generale ai cittadini si ritiene che l'intervento non avrà nessun effetto negativo “sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini” anzi ne migliorerà le condizioni in entrambi i casi.

5. ILLUSTRAZIONE, IN FUNZIONE DELLA MINIMIZZAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE, DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO E DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE PRESCELTA

Il tracciato del percorso è stato scelto sulla base delle indicazioni fornite dal Comune di Palermo e in relazione alla possibilità di ripercorrere il più possibile il tracciato della dismessa ferrovia a scartamento ridotto Palermo – Monreale, così come richiesto dal Bando di progetto.

I tratti del percorso che insistono sulle principali aree di pregio dal punto di vista ambientale (Parco Villa Turrisi – Piana di Luparello – tratto compreso tra la località Poggio Ridente e Il confine di Monreale ricadente sotto le falde del Monte Caputo) erano interessati dal passaggio della dismessa ferrovia e quindi si è confermato di far passare il tracciato della Greenway su queste aree attenendosi alle richieste del Documento Preliminare alla progettazione (DPP) redatto dal Comune di Palermo.

Le soluzioni progettuali sono di carattere “non-invasivo” per minimizzare l'impatto ambientale ma allo stesso tempo atte a valorizzare il contesto sul quale si snoda il tracciato e consentire gli utenti a godere del paesaggio circostante.

Gli unici elementi di “visibilità” sono costituiti, oltre che dai due citati ponti (posti in ambito cittadino) da piccole altane “belvedere - punti di sosta” o da “torrette panoramiche”; tutti questi elementi sono caratterizzati da strutture esili per minimizzare i loro impatti sul contesto nel quale si inseriscono.

6. DETERMINAZIONE DELLE MISURE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE E DEGLI EVENTUALI INTERVENTI DI RIPRISTINO, RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO.

Il progetto dello sviluppo del tracciato della “Greenway Palermo – Monreale” si è prefisso di “rispettare” e “valorizzare” tutte le preesistenze di carattere naturalistico – ambientale andando talvolta ad integrare, incrementare e migliorare tale sistema attraverso l’implementazione delle specie arboree esistenti in linea con i vari contesti e con le tipologie autoctone. Si provvederà inoltre alla pulizia da vegetazione infestante e alla verifica puntuale dello stato di conservazione della vegetazione e delle specie arboree prevedendo se del caso interventi di cura mirati.

Si può in generale affermare che la tipologia dell’intervento e dei lavori previsti non generano situazioni che necessitano la determinazione di misure di “compensazione ambientale”; ma il generarsi di una situazione che porta ad una volontaria implementazione e valorizzazione delle pregevoli preesistenze di naturalistico – ambientale.

7. NORME DI TUTELA AMBIENTALE CHE SI APPLICANO ALL'INTERVENTO E DEI LIMITI POSTI DALLA NORMATIVA DI SETTORE PER L'ESERCIZIO DI IMPIANTI E INDICAZIONE DEI CRITERI SI INTENDONO ADOTTARE PER ASSICURARNE IL RISPETTO.

Come è evidenziato negli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Palermo, porzioni del percorso ricadono in ambiti con “Vincolo paesaggistico” secondo la legge 490/99.

La totalità degli interventi prevista rispetta la normativa vigente in materia di ambiente ed impianti previste in relazione alla tipologia e alle caratteristiche dell'intervento.

Per quanto concerne la conduzione degli impianti (all'interno degli edifici e per il percorso ciclopedonale) , si fa riferimento alle Relazioni tecniche e specialistiche facenti parte della documentazione concorsuale presentata.