

GRANDI OPERE

A Palermo progetti per sette nuove linee di tram

Dopo i collegamenti tramviari tra centro e periferie, Palermo progetta 7 nuove linee di tram, per un valore di 800 milioni, e il completamento dell'anello ferroviario urbano. — a pag. 16

Grandi opere che cambiano l'Italia #3. In dirittura d'arrivo l'iter per le prime tre linee con finanziamenti per 254 milioni. Piano per il completamento dell'anello ferroviario, una metro cittadina da 100 milioni

Palermo, progetti da 800 milioni per sette nuove linee tramviarie

Nino Amadore

Nella palude di Palermo anche spostare un chiodo è un problema. Figurarsi fare una grande opera di quelle attese da anni da cittadini e imprese. L'ultima spesa grossa, in questo caso fatta dal Comune con Fondi europei, è quella per le tre linee di tram che collegano il centro cittadino con le periferie (da una parte con il Cep e Borgo Nuovo, dall'altra con Brancaccio). Sembra ieri ma sono trascorsi quasi sei anni. L'idea però è talmente piaciuta che l'amministrazione comunale ha subito messo in cantiere sette nuove linee ottenendo anche i finanziamenti per realizzarle: un totale di 800 milioni. L'iter per le tre linee, secondo l'assessore alla Mobilità Giusto Catania, è in dirittura d'arrivo (c'è un finanziamento di 254 milioni e ci sono i progetti) nonostante il voto contrario a una delle tre opere (quella che attraversa il cuore della città: «Abbiamo riproposto la delibera – dice Catania – e aspettiamo solo il parere del ministero»). E tra le grandi opere che riguardano la mobilità non è secondario il completamento dell'anello ferroviario (in pratica la metropolitana cittadina): in questo caso c'è un finanziamento di 100 milioni ma siamo ancora al livello di studi di fattibilità.

Certo opere importanti per la mobilità cittadina, ma da una parte della città non ritenute strategiche o risolutive. «La visione dell'amministrazione in questi anni non è stata affatto strategica – dice Giulia Argiroffi, architetto, consigliere comunale già in pista per le prossime amministrative –. Non è stato affrontato il tema della riorganizza-

zione complessiva della città». È un punto nodale del dibattito anche alla luce delle tante iniziative e proposte arrivate negli ultimi mesi. Ne è un esempio il Centro direzionale della Regione siciliana che vale una spesa di 425 milioni: siamo alla fase di progettazione la cui gara è stata caratterizzata da polemiche, annullamenti e ricorsi amministrativi. Tutto molto bello e interessante ma, anche in questo caso, da integrare in un progetto complessivo di città che non sembra essere all'orizzonte. «La città continua a non conoscere il suo piano urbanistico da cui sarà regolata per i prossimi anni, redatto dagli Uffici quando ancora non era stata varata la nuova e innovativa legge urbanistica del 2020 che prevede la partecipazione della cittadinanza fin dall'impostazione delle sue linee guida – ha scritto recentemente Iano Monaco, ex presidente dell'Ordine degli architetti –. A Palermo vi è una struttura amministrativa comunale per lo più inadeguata».

Un po' di conti li ha fatti recentemente Tullio Giuffrè, docente dell'università Kore di Enna: «Palermo è agli ultimi posti in Italia come performance delle reti di trasporto: fatto 100 il dato nazionale raggiunge un punteggio di 20 sull'accessibilità stradale; 42 su quella ferroviaria; 105 su quella portuale; e 50 su quella aeroportuale».

Una situazione drammatica per imprese e cittadini: «C'è una totale disconnessione delle aree industriali rispetto al tessuto metropolitano, gap che oggi potrebbe essere superato grazie ai fondi del Pnr e alle opportunità delle Zone economiche speciali –

dice il presidente di Sicindustria Palermo Giuseppe Russello –. Oggi c'è un allineamento siderale irripetibile: abbiamo le risorse finanziarie, le agevolazioni fiscali e player importanti che stanno cercando di allocarsi in Sicilia. Ma occorre che tutti i tasselli vadano al proprio posto: il rischio è che crolli l'intero sistema. Per questo chiediamo che si istituisca un tavolo di confronto periodico che coinvolga imprenditori e istituzioni, ordini professionali che possono dare un supporto alla progettazione». Tra gli investimenti prioritari per lo sviluppo infrastrutturale, Sicindustria ha indicato il nuovo collegamento autostradale tra la A19 e la A29 (costo totale pari a poco più di un miliardo, tempi di realizzazione 72 mesi); il collegamento autostradale tra il porto e la circonvallazione di Palermo (costo di 1,298 miliardi, tempi 93 mesi) e il potenziamento dell'accessibilità autostradale dei poli industriali metropolitani dei comuni di Carini e Termini Imerese (costo dell'investimento 1,180 miliardi, tempi investimento 59 mesi).



Peso: 1-1%, 16-37%

LA SERIE DI INCHIESTE**Da Bologna a Trento**

I fondi del Pnrr e gli obiettivi europei di sostenibilità stanno cambiando il Paese: metropolitane, collegamenti ferroviari e autostradali, snodi logistici e infrastrutturali, progetti di rigenerazione urbana. Per raccontare questa trasformazione in atto, Il Sole 24 ore ha avviato una nuova serie d'inchieste sui territori. Dopo la puntata su Bologna e quella su Genova, arriva Palermo.

Seguiranno puntate sia sulle città del Sud sia sui grandi centri del Nord, ovviamente si parlerà a fondo della capitale e delle capitali della cultura (fra cui Firenze). Mappe, investimenti e voci dei protagonisti (sindaci, autorità portuali, presidenti delle Provincie e imprese coinvolte) per inquadrare il senso strategico delle opere

**GRANDI OPERE CHE CAMBIANO L'ITALIA #03**

Il ciclo di inchieste del Sole 24 Ore sui cambiamenti nelle città italiane

LE NUOVE LINEE**I TUNNEL**

Peso: 1-1%, 16-37%