



# COMUNE DI PALERMO

## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

DELIBERAZIONE N. 365 DEL. 29/10/2013

Sessione: ordinaria

Seduta:  
pubblica

OGGETTO: Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano.

L'anno duemilatredici il giorno ventinove del mese di ottobre alle ore 11.07 nella Sede Municipale, convocato con determinazione del Presidente, si è riunito nella solita aula il Consiglio Comunale di questa Città, sotto la presidenza Cons. Orlando Salvatore – Presidente e con la partecipazione del Segretario Generale Dott. Fabrizio dall'Acqua.

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

		Pres.	Ass.			Pres.	Ass.
1) ALUZZO	Federica	P		26) LOMBARDO	Maurizio	P	
2) ANELLO	Alessandro		A	27) LO NIGRO	Gaspere	P	
3) BERTOLINO	Francesco	P		28) MANGANO	Alberto		A
4) BONVISSUTO	Serena	P		29) MANIACI	Giuseppe	P	
5) BRUSCIA	Felice		A	30) MAZZOLA	Francesco	P	
6) CALI'	Giorgio		A	31) MILAZZO	Giuseppe		A
7) CALO'	Salvatore	P		32) MINEO	Andrea		A
8) CARACAUSI	Paolo	P		33) MONASTRA	Antonella	P	
9) CATALANO UGDULENA	Juan Diego	P		34) OCCHIPINTI	Filippo	P	
10) CLEMENTE	Roberto		A	35) ORLANDO	Salvatore	P	
11) CUSUMANO	Giulio	P		36) PICCIONE	Teresa		A
12) DI PISA	Carlo		A	37) PIZZUTO	Cosimo		A
13) FARAONE	Giuseppe		A	38) PULLARA	Massimo	P	
14) FEDERICO	Giuseppe		A	39) RUSSO	Girolamo	P	
15) FERRARA	Fabrizio		A	40) SALA	Antonino	P	
16) FIGUCCIA	Angelo		A	41) SANLORENZO	Luigi	P	
17) FILORAMO	Rosario	P		42) SCAFIDI	Giuseppa	P	
18) FINAZZO	Salvatore		A	43) SCARPINATO	Francesco		A
19) GALVANO	Nicolò		A	44) SCAVONE	Aurelio	P	
20) GELOSO	Giovanni		A	45) SPALLITTA	Nadia	P	
21) LA COLLA	Luisa	P		46) TANTILLO	Giulio	P	
22) LA COMMARE	Pietro	P		47) TORTA	Fausto	P	
23) LA CORTE	Orazio	P		48) TRAMONTANA	Pia	P	
24) LEONARDI	Sandro	P		49) VERONESE	Alessandra	P	
25) LO CASCIO	Giovanni		A	50) VINCI	Rita		A
<b>Totale N.</b>						<b>30</b>	<b>20</b>

**Il Presidente Salvatore Orlando** apre la discussione sulla proposta di deliberazione iscritta al punto 11 dell'O.d.G. avente ad oggetto: **"Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano."**

Sono presenti i seguenti 32 Consiglieri:

Aluzzo, Bertolino, Bonvissuto, Calò, Caracausi, Catalano, Cusumano, Di Pisa, Filoramo, La Colla, La Commare, Leonardi, Lombardo, Lo Nigro, Mangano, Mazzola, Monastra, Occhipinti, Orlando, Pizzuto, Pullara, Russo, Sala, Sanlorenzo, Scafidi, Scavone, Spallitta, Tantillo, Torta, Tramontana, Veronese e Vinci.

Il Collegio degli scrutatori è composto dai Consiglieri: Mazzola, Torta e Tantillo.

Il Presidente comunica che sono state presentate n. 6 osservazioni da parte dei cittadini, con le relative controdeduzioni da parte degli uffici competenti, che si allegano al presente provvedimento per formarne parte integrante.

Il Presidente chiude la discussione generale, dando atto che sono pervenuti emendamenti e O.d.G. che, singolarmente, vengono discussi e posti in votazione.

Gli emendamenti contrassegnati dal n. 1 al n. 3 vengono ritirati dal Cons. Spallitta.

Si dà atto che entra in aula il Cons. La Corte ed esce il Cons. Vinci (presenti n. 32).

**Preso atto** del sub emendamento all'emendamento n. 4, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dal Cons Scavone ed altri, che di seguito si trascrive:

Dopo le parole barriere architettoniche inserire il seguente periodo:

"Nel Piano devono essere previsti parcheggi gratuiti e zone bianche e zone rosa e di rimozione in conformità alle disposizioni di legge"

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore sub emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°32
Votanti	n°31
Votano SI	n°31
Astenuti	n°01 (Orlando)

### **Il sub emendamento è approvato**

**Preso atto** dell'emendamento n. 4, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dal Cons. Spallitta ed altri, che di seguito si trascrive:

Nella parte deliberativa dopo il comma aggiungere il seguente periodo:

"In sede di redazione del PUT si terrà conto del sistema del tram, del piano parcheggi, e si darà attuazione alla vigente normativa in materia di abbattimento alle barriere architettoniche. Nel Piano devono essere previsti parcheggi gratuiti e zone bianche e zone rosa e di rimozione in conformità alle disposizioni di legge"

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°32
Votanti	n°31
Votano SI	n°31
Astenuti	n°01 (Orlando)

**L'emendamento sub emendato è approvato.**

**Preso atto** dell'emendamento **n. 5**, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dalla VI Commissione Consiliare, che di seguito si trascrive:

Nella parte dispositiva dopo il secondo capoverso aggiungere il seguente:

“Al fine di uniformare le previsioni in tema di mobilità pedonale già disciplinate dalle proposte di PGTU ed i provvedimenti a carattere sperimentale indicati dall'Amministrazione comunale a seguito di deliberazione di Giunta Municipale nel corso dell'attuale consiliatura, si dà mandato agli uffici di integrare nelle tavole corrispondenti del Piano, le isole pedonali di cui sopra”.

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°32
Votanti	n°31
Votano SI	n°31
Astenuti	n°01 (Orlando)

**L'emendamento è approvato.**

Si dà atto che entra in aula il Cons. Galvano (presenti n. 33).

**Preso atto** del sub emendamento all'emendamento **n. 6**, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, fatto proprio dal Cons. Russo, che si allega al presente provvedimento per formarne parte integrante.

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore sub emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito negativo**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°33
Votanti	n°26
Votano SI	n°02 (Russo, Spallitta)
Votano NO	n°24
Astenuti	n°07 (Orlando, Di Pisa, Monastra, Filoramo, Caracausi, Occhipinti, Lombardo)

**Il sub emendamento è respinto.**

**Preso atto** dell'emendamento **n. 6**, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dalla VI Commissione Consiliare, che di seguito si trascrive:

Nella parte dispositiva dopo il secondo capoverso aggiungere il seguente:

Nella parte dispositiva dopo il secondo capoverso aggiungere il seguente:

“Prevedere, entro sei mesi dall’approvazione del PGTU, un aggiornamento del piano di pedonalizzazione delle aree urbane, da sottoporre all’attenzione del Consiglio Comunale, previa:

- 1) Valutazione tecnica della sostenibilità delle nuove proposte di chiusura di strade/aree al traffico, effettuata mediante apposito software di micro-simulazione dei flussi di traffico;
- 2) Confronto con le associazioni di categoria;
- 3) Implementazione di un sistema di videosorveglianza delle costituenti isole pedonali. ”

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l’assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°33
Votanti	n°32
Votano SI	n°32
Astenuti	n°01 (Orlando)

**L’emendamento è approvato.**

**Preso atto** dell’emendamento **n. 7**, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dal VI Commissione Consiliare, che di seguito si trascrive:

Inserire dopo (All. 5)

Integrare le previsioni dell’elaborato “P 13: le piste ciclabili” con la previsione di una pista/percorso ciclabile lungo il viale della Libertà e con gli itinerari previsti dal progetto di pista ciclabile interna al Parco della Favorita predisposto dagli uffici.

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l’assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°33
Votanti	n°32
Votano SI	n°32
Astenuti	n°01 (Orlando)

**L’emendamento è approvato.**

**Preso atto** del sub emendamento all’emendamento **n. 8**, fatto proprio dal Cons. Russo, che si allega al presente provvedimento per formarne parte integrante.

*Parere tecnico contrario in quanto non chiaro il tipo di intervento richiesto che comunque pare rientrare negli interventi previsti di Z.T.L.*

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore sub emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito negativo**, come accertato dal Presidente con l’assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti n°33  
Votanti n°28  
Votano SI n°04 (Russo, Tantillo, Occhipinti, Caracausi)  
Votano NO n°24  
Astenuiti n°05 (Orlando, La Colla, Lombardo, Pizzuto, Spallitta)

**Il sub emendamento è respinto.**

**Preso atto** dell'emendamento n. 8, fatto proprio dal Cons. Russo, che si allega al presente provvedimento per formarne parte integrante.

*Parere tecnico contrario in quanto non chiaro il tipo di intervento richiesto che comunque pare rientrare negli interventi previsti di Z.T.L.*

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore sub emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito negativo**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti n°33  
Votanti n°27  
Votano SI n°05 (Russo, Tantillo, Occhipinti, Caracausi, Sanlorenzo)  
Votano NO n°22  
Astenuiti n°06 (Orlando, La Colla, Lombardo, Cusumano, Spallitta, Pizzuto)

**L'emendamento è respinto.**

Si dà che entra in aula il Cons. Anello (presenti n. 34).

Alle ore 16.05 si sospende la seduta.

Alla ripresa alle ore 17.05 sono presenti i seguenti 30 Consiglieri:

Aluzzo, Bertolino, Bonvissuto, Calò, Caracausi, Catalano, Cusumano, Filoramo, La Colla, La Commare, La Corte, Leonardi, Lombardo, Lo Nigro, Maniaci, Mazzola, Monastra, Occhipinti, Orlando, Pullara, Russo, Sala, Sanlorenzo, Scafidi, Scavone, Spallitta, Tantillo, Torta, Tramontana, Veronese.

**Preso atto** del sub emendamento all'emendamento n. 9, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dai Cons La Colla e Scafidi, che di seguito si trascrive:

Dopo le parole "ZTL" cassare la parola "che" e dopo le parole "del contenimento dello stesso" cassare le parole da "potrebbe" a "tariffario".

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore sub emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti n°30  
Votanti n°27  
Votano SI n°21  
Votano NO n°06 (Filoramo, Sanlorenzo, Monastra, Occhipinti, Caracausi, Leonardi)  
Astenuiti n°03 (Orlando, Lombardo, Spallitta)

### **Il sub emendamento è approvato**

**Preso atto** dell'emendamento n. 9, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dal Cons. Spallitta ed altri, che di seguito si trascrive:

Nella parte deliberativa dopo l'ultimo comma aggiungere il seguente periodo:

"L'eventuale introduzione di ZTL saranno istituite sulla scorta di studi specifici aggiornati, che consentano di individuare le aree di maggiore inquinamento atmosferico, ed al fine del contenimento dello stesso".

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°30
Votanti	n°28
Votano SI	n°28
Astenuti	n°02 (Orlando, Lombardo)

### **L'emendamento sub emendato è approvato.**

Gli emendamenti contrassegnati dai nn. 10 e 11, vengono ritirati dal Cons. Di Pisa.

**Preso atto** dell'emendamento n. 12, *corredato da parere di regolarità tecnica favorevole*, presentato dal Cons. La Commare, che di seguito si trascrive:

Deletare il 4° comma del paragrafo B.1 della relazione tecnica allegata alla delibera nella parte da "Fatto a interdizione" a "in casi particolari".

**Preso atto della votazione**, espressa sul superiore emendamento a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°30
Votanti	n°29
Votano SI	n°29
Astenuti	n°01 (Orlando)

### **L'emendamento è approvato.**

Si dà che esce dall'aula il Cons. Russo (presenti n. 29).

Il Presidente pone in votazione, in blocco, i 21 O.d.G. che si allegano al presente provvedimento per formarne parte integrante.

Si dà atto che l'O.d.G. contrassegnato con il n. 9 è stato precedentemente ritirato dal Cons. Sala.

**Preso atto della votazione**, espressa sui superiore O.d.G. a voti palesi e per alzata di mano, **il cui esito favorevole**, come accertato dal Presidente con l'assistenza dei Consiglieri scrutatori sopra menzionati, è il seguente:

Presenti	n°29	
Votanti	n°27	
Votano SI	n°27	
Astenuti	n°02	(Orlando, Spallitta)

**Gli O.d.G. sono approvati**

Si dà atto che entra in aula il Cons. Russo (presenti n. 30)

Il Presidente pone in votazione l'intero atto, come emendato;

**IL CONSIGLIO COMUNALE**

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

Visto l'allegato foglio pareri;

Visti i pareri resi dalla II<sup>^</sup>, III<sup>^</sup>, V<sup>^</sup> e VI<sup>^</sup> Commissione Consiliare;

Dopo opportuna discussione, il cui contenuto risulta riportato nel separato processo verbale della seduta odierna;

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.30	
Votanti	n.29	
Votano SI	n.27	
Votano NO	n.02	(Russo, Tantillo)
Astenuti	n.01	(Occhipinti)

**DELIBERA**

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

## TESTO EMENDATO

Il Dirigente del Servizio Mobilità Urbana, in riferimento all'argomento in oggetto indicato, sottopone al Consiglio Comunale la proposta di delibera nel testo che segue:

**OGGETTO: Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano.**

### II DIRIGENTE

**PREMESSO** che:

- l'art. 36 del Decreto Legislativo 30/4/92 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" prevede l'obbligo, per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, di dotarsi del Piano Urbano del Traffico (PUT) e di provvedere al suo periodico aggiornamento;
- con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici datato 12/4/95, pubblicato in G.U. n. 146 del 24/6/95, S.O. n. 77, sono state emanate le "Direttive previste dall'art. 36, comma 6, del Nuovo Codice della Strada recanti indicazioni per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico";
- la Giunta Comunale con la delibera n. 961 del 11/9/98 aveva adottato il P.U.T., che in seguito, a partire dal 29/10/98, è stato depositato per trenta giorni all'Albo Pretorio in visione del pubblico. Sono quindi pervenute 121 osservazioni al Piano alle quali l'Amministrazione ha ritenuto di accompagnare le controdeduzioni elaborate dal professionista incaricato alla redazione del P.U.T., procedura questa alla quale non è seguita l'adozione definitiva da parte del competente Consiglio Comunale;
- l'Amministrazione Comunale di Palermo, nell'ambito della propria attività di pianificazione e gestione del territorio, ha assunto l'indirizzo operativo di procedere nella redazione del progetto di Piano Urbano del Traffico per far fronte alle innumerevoli problematiche legate al tema della mobilità e pertanto, in ottemperanza al disposto dell'art. 36 del Nuovo Codice della Strada, è stato predisposto il progetto del primo livello del Piano Urbano del Traffico, ossia il Piano Generale del Traffico Urbano;
- per assolvere al dettato normativo di dotarsi del Piano Urbano del Traffico si è proceduto all'assegnazione dell'incarico per la redazione del PGTU a tecnici specializzati appartenenti al proprio personale. Pertanto:
  - il Direttore Generale, con nota n. 517225 del 23/7/08 e n. 35 del 13/7/09, ha individuato il gruppo di lavoro, che ha operato quale "Commissione tecnica" - nella qualità di organo tecnico di riferimento per la redazione del PGTU, per la sua stesura attraverso il "Gruppo Operativo" e per la sua approvazione - che risulta composta dal seguente personale:
    - ing. Attilio Carioti (Servizio Ambiente ed Ecologia), nella qualità di Coordinatore (Responsabile Unico del Procedimento)
    - ing. Marco Ciralli (Ufficio Completamento Interventi ex O.P.C.M 3255/02)
    - ing. Nunzio Salfi (Servizio Traffico ed Authority)
    - ing. Marcello Vultaggio (AMIA)
    - avv. Francesco Fiorino (Servizio Ambiente ed Ecologia)
    - ing. Pasquale Spadola e dr. Marcello Bartolone (personale AMAT, individuato dalla società con nota n. 5674 del 31/7/08);
  - il Direttore Generale con disposizioni di servizio n. 2 del 29/01/09, prot. n. 213812 del 20/3/09, prot. n. 213872 del 20/3/09 e prot. n. 213927 del 20/3/09, ha individuato il Gruppo operativo incaricato della redazione del PGTU, secondo le indicazioni del gruppo di lavoro di cui al punto precedente. Detto gruppo risulta costituito dal seguente personale comunale:

- ing. Nunzio Salfi (Servizio Traffico ed Authority) nella qualità di coordinatore e con funzioni di collegamento con il precedente gruppo di lavoro
  - esp. progettista Fabio arch. Nicolicchia (Servizio Traffico ed Authority)
  - arch. Salvatore Giordano Montaperto (Servizio Traffico ed Authority)
  - coll. amm.vo Flaminio arch. Puma (Servizio Traffico ed Authority)
  - ing. Roberto Biondo (Settore Urbanistica ed Edilizia Privata)
  - comm. Carmelo Pinsino (Corpo di Polizia Municipale)
  - geom. Michele Tornabene (Settore Centro Storico)
  - agente Polizia Municipale Pietro Giammalva (Corpo di Polizia Municipale)
  - funz. tecn. progettista Antonino ing. Martorana (Settore Urbanistica ed Edilizia Privata);
- Il Direttore Generale, con mail del 12/11/09, ha disposto che l'arch. Giuseppina Liuzzo (in servizio presso il Settore Urbanistica ed Edilizia) provvedesse alla redazione del documento V.A.S. a corredo del redigendo Piano Generale del Traffico Urbano;
- per la stesura del PGTU, i predetti gruppi di lavoro si sono avvalsi dell'apporto dell'Università di Palermo – Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA), sulla base di un Protocollo d'Intesa tra il Comune di Palermo e il Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA) dell'Università degli Studi di Palermo;
  - il Sig. Assessore alla Mobilità e Traffico, con nota n. 20/2009 del 03/7/2009, ha fatto pervenire, sentito il sig. Sindaco, il "*Documento di indirizzi attuativi per la redazione del Piano Urbano del Traffico di Palermo*", nel cui ambito, in osservanza a quanto indicato nelle citate Direttive (cap. 5.8 "*Incombenze comunali*"), è anche esplicitato che l'Amministrazione Comunale intende indicare quale *organo politico di riferimento per la redazione del PGTU e per la sua approvazione* l'Assessore alla Mobilità e Traffico;
  - la Giunta Comunale, con deliberazione n. 168 del 06/8/2009, ha provveduto a:
    - prendere atto della nomina dei componenti della Commissione tecnica;
    - prendere atto della nomina dei componenti del Gruppo operativo incaricato della stesura del PUT;
    - prendere atto del Protocollo d'intesa tra il Comune di Palermo e il Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA) dell'Università degli Studi di Palermo, siglato in data 22/6/09;
    - prendere atto, condividendolo, del "*Documento di indirizzi attuativi per la redazione del Piano Urbano del Traffico di Palermo*", trasmesso con la nota n. 20/2009 del 03/7/2009, inviata dal Sig. Assessore alla Mobilità e Traffico;
  - tecnici specializzati appartenenti al personale comunale, con l'apporto dell'Università di Palermo - Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA), hanno quindi provveduto alla redazione della proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (**All. 1 - 2 - 3**);
  - la Giunta Comunale, con deliberazione n. 229 del 25/11/2010, ha provveduto a prendere atto, condividendola, della suddetta proposta di Piano Generale del Traffico Urbano, allegata al medesimo atto quale parte integrante dello stesso;
  - in ottemperanza al D. Lgs. n. 152/06 e s.m.i. si è dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), a conclusione della quale il Servizio 1 VAS-VIA dell'A.R.T.A. - Dipartimento dell'Ambiente con decreto prot. n. 28455 del 02/5/2011, allegato (**All. 4**) al presente provvedimento in copia conforme, ha reso parere favorevole motivato, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Palermo;
  - la Giunta Comunale, con deliberazione n. 36 del 04/5/2011, ha provveduto ad adottare, ai sensi del cap. 5.8 "*Incombenze comunali*" delle richiamate Direttive, il Piano Generale del Traffico Urbano, al fine di avviare l'iter necessario alla presentazione delle osservazioni da parte dei cittadini e l'adozione definitiva da parte del Consiglio Comunale, come altresì previsto dall'art. 32, lettera "B" della legge n. 142/1990. A far data dal 06/05/2011, la deliberazione n. 36 del 04/05/2011 è stata pubblicata presso l'Albo Pretorio e gli elaborati di Piano sono stati depositati per 30 giorni, decorrenti dalla predetta data, presso il Servizio Traffico del Comune di Palermo (via Ausonia, n. 69) in visione del pubblico

con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini;

- sono quindi pervenute all'Amministrazione 6 (sei) osservazioni, alle quali l'Amministrazione ha ritenuto di accompagnare le controdeduzioni elaborate dal gruppo di lavoro incaricato della redazione del PGTU. Le osservazioni e le relative controdeduzioni sono riportate in apposito elaborato (**All. 5**) allegato al presente provvedimento in copia conforme;
- gli uffici hanno quindi predisposto la proposta di deliberazione (n. 22 - prot. 573513 del 15.09.2011), inviandola al Consiglio Comunale per l'Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano, in osservanza delle richiamate Direttive (cap. 5.8 "*Incombenze comunali*");
- con nota n. 619/US del 25/7/2012 l'Ufficio di Staff al Consiglio Comunale ha restituito agli uffici la proposta di deliberazione consiliare n. 22 - prot. 573513 del 15.09.2011;
- la Giunta Comunale, con delibato del 21/11/2012 (trasmesso dall'Ufficio di Staff del Segretario Generale con nota n. 834691/USG del 23/11/2012), ha dato mandato all'Assessore al ramo di attivare il competente Servizio Mobilità Urbana per la definizione dei rimanenti atti necessari per l'adozione definitiva del PGTU, predisponendo la proposta di deliberazione da sottoporre all'approvazione del competente organo consiliare.

#### **CONSIDERATO** che:

- il Piano Urbano del Traffico (PUT) ha come finalità il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale attraverso soluzioni prevalentemente gestionali ed organizzative nonché, in taluni casi, la realizzazione di opere ed interventi, anche di tipo infrastrutturale;
- ai sensi dell'art. 36 comma 4 del D. Lgs. 30/4/92 n. 285, *i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire;*
- secondo le citate Direttive Ministeriali, il PUT va elaborato attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:
  - 1) il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta),
  - 2) miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),
  - 3) il riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico,
  - 4) il risparmio energetico.
- secondo le citate Direttive Ministeriali:
  - (**cap. 4.1 "Piano generale"**), *il 1° livello di progettazione è quello del Piano generale del traffico urbano (PGTU), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (...);*
  - (**cap. 5.1 "Obbligo di adozione"**), *l'obbligo di adozione del PUT (art. 36, primo comma, del nuovo Cds), fa riferimento alla redazione ed all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), secondo la sua definizione fornita al capitolo precedente. Detto PGTU costituisce atto di programmazione ed è soggetto ad approvazione secondo le procedure della legge 8-6-1990, n. 142;*

- **(cap. 5.8 “Incombenze comunali”)**, i comuni interessati all'attuazione del PUT hanno in l'obbligo di adottare (...) il Piano Generale del Traffico Urbano (...) portarlo completamente in attuazione nei due anni successivi (...), provvedere all'aggiornamento del PUT per ciascuno dei bienni successivi. (...). Redatto il PGTU, esso viene adottato dalla giunta comunale, e viene - poi - depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini. Successivamente, il consiglio comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine, alla sua adozione definitiva;
- **(cap. 6. “Ufficio Tecnico del Traffico”)**, considerate anche le nuove incombenze assegnate ai comuni in materia di circolazione stradale dal nuovo CDS, è necessario che quelle amministrazioni comunali - le quali risultano vincolate dal CDS medesimo all'adozione del PUT - costituiscano uno specifico Ufficio tecnico del traffico ... omissis..., ovvero adeguino alle nuove funzioni - ... omissis... - l'eventuale rispettivo ufficio (sezione, servizio o ripartizione) già esistente;
- è intendimento dell'Amministrazione Comunale assolvere al dettato normativo di dotarsi del Piano Urbano del Traffico e pertanto di provvedere all'approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano, quale 1° livello di progettazione è quello del Piano urbano del traffico (PUT);
- è di fondamentale importanza approvare con urgenza il Piano Generale del Traffico Urbano, al fine di porre in essere le condizioni ottimali per l'istituzione di idonee Zone a Traffico Limitato atte a contenere i fenomeni di inquinamento atmosferico;
- la proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - redatta da tecnici specializzati appartenenti al personale comunale avvalendosi del contributo della Commissione tecnica e dell'apporto del Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA) dell'Università di Palermo e già adottata dal competente organo giuntale con la deliberazione n. 36 del 04/5/2011 - è allegata al presente provvedimento quale parte integrante dello stesso (All. 1 - 2 - 3);
- gli elaborati tecnici del PGTU allegati al presente provvedimento sono i seguenti:
  - All. 1 - RELAZIONI:
    - Elab. R. A. : Relazione Tecnica: L'Analisi
    - Elab. R. P. : Relazione Tecnica: Il Progetto
    - Elab. R.V. : Regolamento Viario Comunale
    - Elab. IND : Indagini sul Traffico
  - All. 2 - Elaborati grafici => ANALISI DELLO STATO DI FATTO:
    - Elab. A1: Delimitazione dei centri abitati e zonizzazione (scala 1:25.000)
    - Elab. A2: Popolazione per densità abitativa e per fasce d'età (scala 1:25.000)
    - Elab. A3a: Poli di attrazione (rilievo al luglio 2009) (n. 3 tavv.) (scala 1:10.000)
    - Elab. A3b: Poli di attrazione (Censimento 2001 dell'Industria e dei servizi) (scala 1:25.000)
    - Elab. A4: Analisi presenze attività – numero di imprese ed addetti (scala 1:25.000)
    - Elab. A5: Schemi di circolazione – stato di fatto (n. 6 tavv.) (scala 1:10.000)
    - Elab. A6: Sezioni di rilevazione dei flussi di traffico e delle indagini al cordone (scala 1:25.000)
    - Elab. A7: Grafo della rete stradale e zonizzazione (scala 1:10.000)
    - Elab. A8: Grafo con flussi di traffico veicolare privato (scala 1:10.000)
    - Elab. A9: Grafo con le criticità della rete (scala 1:25.000)
    - Elab. A10: Grafo con flussi di traffico rilevati – veicoli merci (scala 1:25.000)
    - Elab. A11: Classifica funzionale delle strade (vigente) (n. 6 tavv.) (scala 1:10.000)
    - Elab. A12: Offerta del trasporto pubblico urbano – Grafo della rete e copertura del territorio comunale (scala 1:25.000)
    - Elab. A13: Offerta del trasporto pubblico urbano su gomma (n. 6 tavv.) (scala 1:10.000)
    - Elab. A14: La rete delle corsie riservate (scala 1:25.000)

- Elab. A15: Localizzazione attestamenti taxi, car sharing, linee extraurbane e bus turistici (scala 1:25.000)
  - Elab. A16: Aree pedonali e zone a traffico limitato (scala 1: 5.000)
  - Elab. A17: La sosta: parcheggi e zone soggette a tariffazione (scala 1:10.000)
  - Elab. A18: Localizzazione cantieri di opere pubbliche ed interferenze con la mobilità urbana (scala 1:25.000)
  - Elab. A19: Il sistema semaforico (scala 1:25.000)
- All. 3 - Elaborati grafici => PROGETTO DEL PGTU:
    - Elab. P1: Classificazione funzionale della rete viaria (scala 1:10.000)
    - Elab. P2: Le aree della pedonalità (scala 1:5.000)
    - Elab. P3: La Zona a Traffico Limitato "Centrale" (scala 1:5.000)
    - Elab. P4: Grafo con flussi di traffico veicolare privato – scenario con attivazione ZTL 1 (scala 1:10.000)
    - Elab. P5: Grafo con le criticità della rete – scenario con attivazione ZTL 1 (scala 1:10.000)
    - Elab. P6: Grafo con flussi di traffico veicolare privato – scenario con attivazione ZTL 1 e 2 (scala 1:10.000)
    - Elab. P6 bis: Flussi di traffico veicolare privato (ZTL 1) – Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
    - Elab. P6 ter: Flussi di traffico veicolare privato (ZTL 1 e 2) – Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
    - Elab. P7: Grafo con le criticità della rete – scenario con attivazione ZTL 1 e 2 (scala 1:10.000)
    - Elab. P7 bis: Grafo con le criticità della rete (ZTL 1) – Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
    - Elab. P7 ter: Grafo con le criticità della rete (ZTL 1 e 2) – Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
    - Elab. P8: Individuazione nodi critici (scala 1:10.000)
    - Elab. P9a: Interventi su ambiti stradali critici: Viale Regione Siciliana – varchi dal corso Calatafimi alla via Perpignano (scala 1:2.000)
    - Elab. P9b: Interventi su ambiti stradali critici: Piazza Einstein (scala 1:2.000)
    - Elab. P9c: Interventi su ambiti stradali critici: Intersezione tra il viale Regione Siciliana e la via Oreto (scala 1:2.000)
    - Elab. P10: Schemi di soluzione di nodi stradali (scala 1:2.000)
    - Elab. P11: Viale Regione Siciliana: varchi da sottoporre a verifica progettuale (scala 1:2.000)
    - Elab. P12: Interventi sulla sosta (scala 1:10.000)
    - Elab. P13: Le piste ciclabili (scala 1:10.000)
  - è altresì allegato (All. 5) al presente provvedimento l'elaborato denominato "*Le osservazioni al P.G.T.U.*" inerente alle osservazioni pervenute ed alle controdeduzioni predisposte dal gruppo di lavoro che ha redatto il PGTU.

**VISTO:**

- l'art. 36 del Decreto Legislativo 30/4/92 n. 285 "Nuovo Codice della Strada";
- le "*Direttive previste dall'art. 36, comma 6, del Nuovo Codice della Strada recanti indicazioni per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico*", emanate con Decreto del Ministero dei LL.PP. datato 12/4/95, pubblicato in G.U. n. 146 del 24/6/95, S.O. n. 77;
- la Circolare del Ministero Lavori Pubblici 21/7/97, n. 3816;
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 168 del 06/8/2009;
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 229 del 25/11/2010;

- il decreto dell'A.R.T.A.-Dipartimento dell'Ambiente-Servizio 1 VAS-VIA prot. n. 28455 del 02/5/2011, allegato (All. 4) al presente provvedimento in copia conforme, di parere favorevole motivato, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Palermo;
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 36 del 04/5/2011;
- il delibato della Giunta Comunale del 21/11/2012, avente per oggetto: *Ultimazione dell'iter procedurale per l'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano*;
- la nota n. 875443/P del 07/12/2012, con la quale la proposta di Piano Generale del Traffico Urbano è stata trasmessa alle Circoscrizioni per l'espressione del parere di cui all'art. 9 del Regolamento per il Decentramento;

### PROPONE

- Adottare definitivamente, ai sensi del cap. 5.8 "*Incombenze comunali*" delle richiamate Direttive, il Piano Generale del Traffico Urbano, allegato al presente provvedimento quale parte integrante dello stesso (All. 1 - 2 - 3), in conformità alle deduzioni alle osservazioni pervenute predisposte dal gruppo di lavoro che ha redatto il PGTU e contenute nell'elaborato denominato "*Le osservazioni al P.G.T.U.*" allegato al presente provvedimento quale parte integrante dello stesso (All. 5);
- *In sede di redazione del PUT si terrà conto del sistema del tram, del piano parcheggi, e si darà essere attuazione alla vigente normativa in materia di abbattimento alle barriere architettoniche. Nel Piano devono essere previsti parcheggi gratuiti e zone bianche e zone rosa e di rimozione in conformità alle disposizioni di legge;*
- *Al fine di uniformare le previsioni in tema di mobilità pedonale già disciplinate dalle proposte di PGTU ed i provvedimenti a carattere sperimentale indicati dall'Amministrazione comunale a seguito di deliberazione di Giunta Municipale nel corso dell'attuale consiliatura, si dà mandato agli uffici di integrare nelle tavole corrispondenti del Piano, le isole pedonali di cui sopra.*
- *Prevedere, entro sei mesi dall'approvazione del PGTU, un aggiornamento del piano di pedonalizzazione delle aree urbane, da sottoporre all'attenzione del Consiglio Comunale, previa:*
  - 1) *Valutazione tecnica della sostenibilità delle nuove proposte di chiusura di strade/aree al traffico, effettuata mediante apposito software di micro-simulazione dei flussi di traffico;*
  - 2) *Confronto con le associazioni di categoria;*
  - 3) *Implementazione di un sistema di videosorveglianza delle costituenti isole pedonali.*
- *Integrare le previsioni dell'elaborato "P 13: le piste ciclabili" con la previsione di una pista/percorso ciclabile lungo il viale della Libertà e con gli itinerari previsti dal progetto di pista ciclabile interna al Parco della Favorita predisposto dagli uffici.*
- *L'eventuale introduzione di ZTL saranno istituite sulla scorta di studi specifici aggiornati, che consentano di individuare le aree di maggiore inquinamento atmosferico, ed al fine del contenimento dello stesso.*
- Demandare a successivi atti amministrativi il finanziamento delle spese necessarie per l'attuazione del Piano.

Il presente provvedimento in se non comporta impegno di spesa.

motivato, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Palermo;

- la deliberazione di Giunta Comunale n. 36 del 04/5/2011;
- il delibato della Giunta Comunale del 21/11/2012, avente per oggetto: *Ultimazione dell'iter procedurale per l'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano*;
- la nota n. 875443/P del 07/12/2012, con la quale la proposta di Piano Generale del Traffico Urbano è stata trasmessa alle Circoscrizioni per l'espressione del parere di cui all'art. 9 del Regolamento per il Decentramento;

#### PROPONE

- Adottare definitivamente, ai sensi del cap. 5.8 "*Incombenze comunali*" delle richiamate Direttive, il Piano Generale del Traffico Urbano, allegato al presente provvedimento quale parte integrante dello stesso (All. 1 - 2 - 3), in conformità alle deduzioni alle osservazioni pervenute predisposte dal gruppo di lavoro che ha redatto il PGTU e contenute nell'elaborato denominato "*Le osservazioni al P.G.T.U.*" allegato al presente provvedimento quale parte integrante dello stesso (All. 5);

4) - *Integrare le previsioni dell'elaborato "P 13: le piste ciclabili" con la previsione di una pista/percorso ciclabile lungo il viale della Libertà e con gli itinerari previsti dal progetto di pista ciclabile interna al Parco della Favorita predisposto dagli uffici.*

1) - *In sede di redazione del PUT si terrà conto del sistema del tram, del piano parcheggi, e si darà essere attuazione alla vigente normativa in materia di abbattimento alle barriere architettoniche. Nel Piano devono essere previsti parcheggi gratuiti e zone bianche e zone rosa e di rimozione in conformità alle disposizioni di legge;*

2) - *Al fine di uniformare le previsioni in tema di mobilità pedonale già disciplinate dalle proposte di PGTU ed i provvedimenti a carattere sperimentale indicati dall'Amministrazione comunale a seguito di deliberazione di Giunta Municipale nel corso dell'attuale consiliatura, si dà mandato agli uffici di integrare nelle tavole corrispondenti del Piano, le isole pedonali di cui sopra.*

3) - *Prevedere, entro sei mesi dall'approvazione del PGTU, un aggiornamento del piano di pedonalizzazione delle aree urbane, da sottoporre all'attenzione del Consiglio Comunale, previa:*

- 1) *Valutazione tecnica della sostenibilità delle nuove proposte di chiusura di strade/aree al traffico, effettuata mediante apposito software di micro-simulazione dei flussi di traffico;*
- 2) *Confronto con le associazioni di categoria;*
- 3) *Implementazione di un sistema di videosorveglianza delle costituenti isole pedonali. "*

- *L'eventuale introduzione di ZTL saranno istituite sulla scorta di studi specifici aggiornati, che consentano di individuare le aree di maggiore inquinamento atmosferico, ed al fine del contenimento dello stesso.*

- *Demandare a successivi atti amministrativi il finanziamento delle spese necessarie per l'attuazione del Piano.*

Il presente provvedimento in se non comporta impegno di spesa.

**IL DIRIGENTE**  
(dr. Vincenzo Tantillo)



COMUNE DI PALERMO
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ
Servizio Mobilità Urbana

PROPOSTA DI PROVVEDIMENTO DELIBERATIVO DI C.C.

(Costituita da n° 6 fogli, oltre il presente, e da n° 5 allegati)

OGGETTO: Piano Urbano del Traffico di Palermo - Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano.

PROPONENTE
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
e-mail: n.salfi@vig.comune.palermo.it
IL DIRIGENTE/IL FUNZIONARIO
e-mail: v.tantillo@comune.palermo.it
Li..... 10/12/2012...

PARERE DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA
(Art. 53, Legge n° 142/90 e L.R. n° 48/91)
VISTO: si esprime parere favorevole
IL DIRIGENTE RESPONSABILE DEL SERVIZIO
e-mail: v.tantillo@comune.palermo.it
DATA: 17/12/12
VISTO: IL DIRIGENTE COORDINATORE
IL CAPO AREA

VISTO: L'ASSESSORE

DATA .....

PARERE DEL RESPONSABILE DI RAGIONERIA IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE
(Art. 53, Legge n° 142/90 e L.R. n° 48/91)
VISTO: si esprime parere favorevole
Parere non dovuto poiché l'atto non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata
IL RAGIONIERE GENERALE
DATA 13/2/13

Controdeduzioni dell'Ufficio Proponente alle osservazioni di cui al Parere di regolarità Contabile e/o rese dal Segretario Generale:
osservazioni controdedotte dal dirigente del servizio proponente con nota mail prot. n. del
Parere di regolarità tecnica confermato SI NO
Gs nota mail prot. n° del Gs nota mail prot. n° del
Per avvenuta decorrenza dei termini di riscontro (gg. 2 lavorativi)

ALLEGATO UNICO ALLA DELIBERA C.C. n° 365 del 29/10/2013
IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
IL SEGRETARIO GENERALE

Il Dirigente del Servizio Mobilità Urbana, in riferimento all'argomento in oggetto indicato, sottopone al Consiglio Comunale la proposta di delibera nel testo che segue:

**OGGETTO: Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano.**

## II DIRIGENTE

**PREMESSO** che:

- l'art. 36 del Decreto Legislativo 30/4/92 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" prevede l'obbligo, per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, di dotarsi del Piano Urbano del Traffico (PUT) e di provvedere al suo periodico aggiornamento;
- con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici datato 12/4/95, pubblicato in G.U. n. 146 del 24/6/95, S.O. n. 77, sono state emanate le "Direttive previste dall'art. 36, comma 6, del Nuovo Codice della Strada recanti indicazioni per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico";
- la Giunta Comunale con la delibera n. 961 del 11/9/98 aveva adottato il P.U.T., che in seguito, a partire dal 29/10/98, è stato depositato per trenta giorni all'Albo Pretorio in visione del pubblico. Sono quindi pervenute 121 osservazioni al Piano alle quali l'Amministrazione ha ritenuto di accompagnare le controdeduzioni elaborate dal professionista incaricato alla redazione del P.U.T., procedura questa alla quale non è seguita l'adozione definitiva da parte del competente Consiglio Comunale;
- l'Amministrazione Comunale di Palermo, nell'ambito della propria attività di pianificazione e gestione del territorio, ha assunto l'indirizzo operativo di procedere nella redazione del progetto di Piano Urbano del Traffico per far fronte alle innumerevoli problematiche legate al tema della mobilità e pertanto, in ottemperanza al disposto dell'art. 36 del Nuovo Codice della Strada, è stato predisposto il progetto del primo livello del Piano Urbano del Traffico, ossia il Piano Generale del Traffico Urbano;
- per assolvere al dettato normativo di dotarsi del Piano Urbano del Traffico si è proceduto all'assegnazione dell'incarico per la redazione del PGTU a tecnici specializzati appartenenti al proprio personale. Pertanto:
  - il Direttore Generale, con nota n. 517225 del 23/7/08 e n. 35 del 13/7/09, ha individuato il gruppo di lavoro, che ha operato quale "Commissione tecnica" - nella qualità di organo tecnico di riferimento per la redazione del PGTU, per la sua stesura attraverso il "Gruppo Operativo" e per la sua approvazione - che risulta composta dal seguente personale:
    - ing. Attilio Carioti (Servizio Ambiente ed Ecologia), nella qualità di Coordinatore (Responsabile Unico del Procedimento)
    - ing. Marco Ciralli (Ufficio Completamento Interventi ex O.P.C.M 3255/02)
    - ing. Nunzio Salfi (Servizio Traffico ed Authority)
    - ing. Marcello Vultaggio (AMIA)
    - avv. Francesco Fiorino (Servizio Ambiente ed Ecologia)
    - ing. Pasquale Spadola e dr. Marcello Bartolone (personale AMAT, individuato dalla società con nota n. 5674 del 31/7/08);
  - il Direttore Generale con disposizioni di servizio n. 2 del 29/01/09, prot. n. 213812 del 20/3/09, prot. n. 213872 del 20/3/09 e prot. n. 213927 del 20/3/09, ha individuato il Gruppo operativo incaricato della redazione del PGTU, secondo le indicazioni del gruppo di lavoro di cui al punto precedente. Detto gruppo risulta costituito dal seguente personale comunale:
    - ing. Nunzio Salfi (Servizio Traffico ed Authority) nella qualità di coordinatore e con funzioni di collegamento con il precedente gruppo di lavoro
    - esp. progettista Fabio arch. Nicolicchia (Servizio Traffico ed Authority)
    - arch. Salvatore Giordano Montaperto (Servizio Traffico ed Authority)

- coll. amm.vo Flaminio arch. Puma (Servizio Traffico ed Authority)
- ing. Roberto Biondo (Settore Urbanistica ed Edilizia Privata)
- comm. Carmelo Pinsino (Corpo di Polizia Municipale)
- geom. Michele Tornabene (Settore Centro Storico)
- agente Polizia Municipale Pietro Giammalva (Corpo di Polizia Municipale)
- funz. tecn. progettista Antonino ing. Martorana (Settore Urbanistica ed Edilizia Privata);

▪ Il Direttore Generale, con mail del 12/11/09, ha disposto che l'arch. Giuseppina Liuzzo (in servizio presso il Settore Urbanistica ed Edilizia) provvedesse alla redazione del documento V.A.S. a corredo del redigendo Piano Generale del Traffico Urbano;

- per la stesura del PGTU, i predetti gruppi di lavoro si sono avvalsi dell'apporto dell'Università di Palermo – Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA), sulla base di un Protocollo d'Intesa tra il Comune di Palermo e il Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA) dell'Università degli Studi di Palermo;
- il Sig. Assessore alla Mobilità e Traffico, con nota n. 20/2009 del 03/7/2009, ha fatto pervenire, sentito il sig. Sindaco, il "Documento di indirizzi attuativi per la redazione del Piano Urbano del Traffico di Palermo", nel cui ambito, in osservanza a quanto indicato nelle citate Direttive (cap. 5.8 "Incombenze comunali"), è anche esplicitato che l'Amministrazione Comunale intende indicare quale *organo politico di riferimento per la redazione del PGTU e per la sua approvazione* l'Assessore alla Mobilità e Traffico;
- la Giunta Comunale, con deliberazione n. 168 del 06/8/2009, ha provveduto a:
  - prendere atto della nomina dei componenti della Commissione tecnica;
  - prendere atto della nomina dei componenti del Gruppo operativo incaricato della stesura del PUT;
  - prendere atto del Protocollo d'intesa tra il Comune di Palermo e il Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA) dell'Università degli Studi di Palermo, siglato in data 22/6/09;
  - prendere atto, condividendolo, del "Documento di indirizzi attuativi per la redazione del Piano Urbano del Traffico di Palermo", trasmesso con la nota n. 20/2009 del 03/7/2009, inviata dal Sig. Assessore alla Mobilità e Traffico;
- tecnici specializzati appartenenti al personale comunale, con l'apporto dell'Università di Palermo - Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti (DITRA), hanno quindi provveduto alla redazione della proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (All. 1 - 2 - 3);
- la Giunta Comunale, con deliberazione n. 229 del 25/11/2010, ha provveduto a prendere atto, condividendola, della suddetta proposta di Piano Generale del Traffico Urbano, allegata al medesimo atto quale parte integrante dello stesso;
- in ottemperanza al D. Lgs. n. 152/06 e s.m.i. si è dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), a conclusione della quale il Servizio 1 VAS-VIA dell'A.R.T.A. - Dipartimento dell'Ambiente con decreto prot. n. 28455 del 02/5/2011, allegato (All. 4) al presente provvedimento in copia conforme, ha reso parere favorevole motivato, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Palermo;
- la Giunta Comunale, con deliberazione n. 36 del 04/5/2011, ha provveduto ad adottare, ai sensi del cap. 5.8 "Incombenze comunali" delle richiamate Direttive, il Piano Generale del Traffico Urbano, al fine di avviare l'iter necessario alla presentazione delle osservazioni da parte dei cittadini e l'adozione definitiva da parte del Consiglio Comunale, come altresì previsto dall'art. 32, lettera "B" della legge n. 142/1990. A far data dal 06/05/2011, la deliberazione n. 36 del 04/05/2011 è stata pubblicata presso l'Albo Pretorio e gli elaborati di Piano sono stati depositati per 30 giorni, decorrenti dalla predetta data, presso il Servizio Traffico del Comune di Palermo (via Ausonia, n. 69) in visione del pubblico con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini;
- sono quindi pervenute all'Amministrazione 6 (sei) osservazioni, alle quali l'Amministrazione ha ritenuto di accompagnare le controdeduzioni elaborate dal gruppo di lavoro incaricato della

redazione del PGTU. Le osservazioni e le relative controdeduzioni sono riportate in apposito elaborato (All. 5) allegato al presente provvedimento in copia conforme;

- gli uffici hanno quindi predisposto la proposta di deliberazione (n. 22 - prot. 573513 del 15.09.2011), inviandola al Consiglio Comunale per l'Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano, in osservanza delle richiamate Direttive (cap. 5.8 "Incombenze comunali");
- con nota n. 619/US del 25/7/2012 l'Ufficio di Staff al Consiglio Comunale ha restituito agli uffici la proposta di deliberazione consiliare n. 22 - prot. 573513 del 15.09.2011;
- la Giunta Comunale, con delibato del 21/11/2012 (trasmesso dall'Ufficio di Staff del Segretario Generale con nota n. 834691/USG del 23/11/2012), ha dato mandato all'Assessore al ramo di attivare il competente Servizio Mobilità Urbana per la definizione dei rimanenti atti necessari per l'adozione definitiva del PGTU, predisponendo la proposta di deliberazione da sottoporre all'approvazione del competente organo consiliare.

### CONSIDERATO che:

- il Piano Urbano del Traffico (PUT) ha come finalità il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale attraverso soluzioni prevalentemente gestionali ed organizzative nonché, in taluni casi, la realizzazione di opere ed interventi, anche di tipo infrastrutturale;
- ai sensi dell'art. 36 comma 4 del D. Lgs. 30/4/92 n. 285, *i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire;*
- secondo le citate Direttive Ministeriali, il PUT va elaborato attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:
  - 1) il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta),
  - 2) miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),
  - 3) il riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico,
  - 4) il risparmio energetico.
- secondo le citate Direttive Ministeriali:
  - **(cap. 4.1 "Piano generale")**, *il 1° livello di progettazione è quello del Piano generale del traffico urbano (PGTU), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (...);*
  - **(cap. 5.1 "Obbligo di adozione")**, *l'obbligo di adozione del PUT (art. 36, primo comma, del nuovo Cds), fa riferimento alla redazione ed all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), secondo la sua definizione fornita al capitolo precedente. Detto PGTU costituisce atto di programmazione ed è soggetto ad approvazione secondo le procedure della legge 8-6-1990, n. 142;*
  - **(cap. 5.8 "Incombenze comunali")**, *i comuni interessati all'attuazione del PUT hanno in l'obbligo di adottare (...) il Piano Generale del Traffico Urbano (...) portarlo completamente in attuazione nei due anni successivi (...), provvedere all'aggiornamento del PUT per ciascuno dei bienni successivi (...). Redatto il PGTU, esso viene adottato dalla giunta comunale, e viene - poi - depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con relativa contestuale*



- o Elab. A18: Localizzazione cantieri di opere pubbliche ed interferenze con la mobilità urbana (scala 1:25.000)
- o Elab. A19: Il sistema semaforico (scala 1:25.000)

▪ All. 3 - Elaborati grafici => PROGETTO DEL PGTU:

- o Elab. P1: Classificazione funzionale della rete viaria (scala 1:10.000)
- o Elab. P2: Le aree della pedonalità (scala 1:5.000)
- o Elab. P3: La Zona a Traffico Limitato "Centrale" (scala 1:5.000)
- o Elab. P4: Grafo con flussi di traffico veicolare privato - scenario con attivazione ZTL 1 (scala 1:10.000)
- o Elab. P5: Grafo con le criticità della rete - scenario con attivazione ZTL 1 (scala 1:10.000)
- o Elab. P6: Grafo con flussi di traffico veicolare privato - scenario con attivazione ZTL 1 e 2 (scala 1:10.000)
- o Elab. P6 bis: Flussi di traffico veicolare privato (ZTL 1) - Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
- o Elab. P6 ter: Flussi di traffico veicolare privato (ZTL 1 e 2) - Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
- o Elab. P7: Grafo con le criticità della rete - scenario con attivazione ZTL 1 e 2 (scala 1:10.000)
- o Elab. P7 bis: Grafo con le criticità della rete (ZTL 1) - Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
- o Elab. P7 ter: Grafo con le criticità della rete (ZTL 1 e 2) - Incremento del coefficiente di occupazione delle auto (scala 1:10.000)
- o Elab. P8: Individuazione nodi critici (scala 1:10.000)
- o Elab. P9a: Interventi su ambiti stradali critici: Viale Regione Siciliana - varchi dal corso Calatafimi alla via Perpignano (scala 1:2.000)
- o Elab. P9b: Interventi su ambiti stradali critici: Piazza Einstein (scala 1:2.000)
- o Elab. P9c: Interventi su ambiti stradali critici: Intersezione tra il viale Regione Siciliana e la via Oreto (scala 1:2.000)
- o Elab. P10: Schemi di soluzione di nodi stradali (scala 1:2.000)
- o Elab. P11: Viale Regione Siciliana: varchi da sottoporre a verifica progettuale (scala 1:2.000)
- o Elab. P12: Interventi sulla sosta (scala 1:10.000)
- o Elab. P13: Le piste ciclabili (scala 1:10.000)

- è altresì allegato (All. 5) al presente provvedimento l'elaborato denominato "Le osservazioni al P.G.T.U." inerente alle osservazioni pervenute ed alle controdeduzioni predisposte dal gruppo di lavoro che ha redatto il PGTU.

**VISTO:**

- l'art. 36 del Decreto Legislativo 30/4/92 n. 285 "Nuovo Codice della Strada";
- le "Direttive previste dall'art. 36, comma 6, del Nuovo Codice della Strada recanti indicazioni per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico", emanate con Decreto del Ministero dei LL.PP. datato 12/4/95, pubblicato in G.U. n. 146 del 24/6/95, S.O. n. 77;
- la Circolare del Ministero Lavori Pubblici 21/7/97, n. 3816;
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 168 del 06/8/2009;
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 229 del 25/11/2010;
- il decreto dell'A.R.T.A.-Dipartimento dell'Ambiente-Servizio 1 VAS-VIA prot. n. 28455 del 02/5/2011, allegato (All. 4) al presente provvedimento in copia conforme, di parere favorevole motivato, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Palermo;
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 36 del 04/5/2011;

il delibato della Giunta Comunale del 21/11/2012, avente per oggetto: *Ultimazione dell'iter procedurale per l'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano*;

- la nota n. 875443/P del 07/12/2012, con la quale la proposta di Piano Generale del Traffico Urbano è stata trasmessa alle Circoscrizioni per l'espressione del parere di cui all'art. 9 del Regolamento per il Decentramento;

### PROPONE

- Adottare definitivamente, ai sensi del cap. 5.8 "*Incombenze comunali*" delle richiamate Direttive, il Piano Generale del Traffico Urbano, allegato al presente provvedimento quale parte integrante dello stesso (All. 1 - 2 - 3), in conformità alle deduzioni alle osservazioni pervenute predisposte dal gruppo di lavoro che ha redatto il PGTU e contenute nell'elaborato denominato "*Le osservazioni al P.G.T.U.*" allegato al presente provvedimento quale parte integrante dello stesso (All. 5);
- Demandare a successivi atti amministrativi il finanziamento delle spese necessarie per l'attuazione del Piano.

Il presente provvedimento in se non comporta impegno di spesa.

**IL DIRIGENTE**  
(dr. Vincenzo Tantillo)

Il Dirigente responsabile del Servizio Mobilità Urbana esprime in merito, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 30/2000, parere (favorevole/contrario) in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione in oggetto (motivare il parere contrario e citare la norma violata).

Il Dirigente del Servizio  
(dr. Vincenzo Tantillo)

Il Capo Area della Pianificazione del Territorio, letta la superiore proposta e i relativi contenuti, appone il proprio visto per condivisione del suddetto parere tecnico.

Il Dirigente Coordinatore del Settore/Capo Area

Il Sindaco/l'Assessore al ramo, letta la superiore proposta e ritenuto che la stessa rientra tra gli obiettivi programmati dell'Ente, ne propone l'adozione da parte del Consiglio Comunale.

L'Assessore  
(ing. Tullio Giuffrè)

Il Dirigente responsabile di Ragioneria esprime in merito, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 30/2000, parere (favorevole/contrario) in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione in oggetto (motivare il parere contrario e citare la norma violata).  
126/107 del 13/02/2013

Il Dirigente responsabile di Ragioneria  
(dr. Basile)



# COMUNE DI PALERMO

## RAGIONERIA GENERALE

Via Roma, n. 209 – 90133 PALERMO  
Tel. 0917403601 – Fax 0917403699  
Sito internet [www.comune.palermo.it](http://www.comune.palermo.it)  
E\_MAIL [ragioneriagenerale@comune.palermo.it](mailto:ragioneriagenerale@comune.palermo.it)

Prot. n.124107

Palermo, li 13.02.2013

Oggetto: parere di regolarità contabile sulla proposta di Consiglio Comunale avente ad oggetto: *“Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano”*

Con riferimento alla proposta di deliberazione di cui all'oggetto, pervenuta alla Ragioneria Generale non corredata degli allegati in essa richiamati, si ripropone l'approvazione di un atto che ricalca pedissequamente lo schema di quello già proposto dallo stesso Ufficio con n. 22 prot. n.573513 del 05.08.2011, sul quale è stato espresso il parere di regolarità contabile prot. n. 640048 del 14.09.2011 (**Allegato “A”**), rispetto al quale, su iniziativa del Sig. Segretario Generale prot. n.646810 del 16.09.2011, sono state rese le deduzioni di cui al foglio prot. n. 725518 del 18.10.2011 (**Allegato “B”**).

La proposta di che trattasi, che è comunque relativa ad un adempimento obbligatorio, avendo il Comune di Palermo una popolazione superiore alla soglia prevista dall'art.36 del Codice della strada, in questa fase *“in se non comporta impegno di spesa”*, così come testualmente è attestato nella parte dispositiva della stessa proposta.

E però, la piena realizzazione delle attività e opere che dovranno essere contemplate nei successivi livelli di progettazione, certamente comporteranno un onere economico a carico dell'Amministrazione Comunale. E la sussistenza di tale onere viene messa in rilievo dallo stesso ufficio proponente l'atto, che testualmente demanda *“a successivi atti amministrativi il finanziamento delle spese necessarie per l'attuazione del Piano”*.

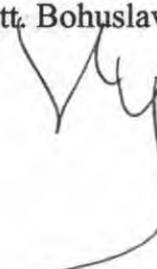
Sicché – siccome peraltro specificatamente previsto dalle *“Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico - Art.36 del D.Lgs 30 Aprile 1992, n.285. Nuovo codice della strada”*, emanato con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici <sup>(1)</sup> – , in sede di approvazione dei successivi livelli di progettazione occorrerà condurre preventive appropriate analisi di convenienza economica (benefici/costi) e di fattibilità finanziaria delle opere e attività previste.

<sup>1</sup> Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 12.04.95 pubblicato in G.U. n.146 del 24.06.95

Nelle citate direttive, infatti, è previsto che *“qualora tra gli interventi del PGU siano previsti (...) opere di rilevante onere economico...”* la relazione tecnica che accompagna gli elaborati progettuali del PGU *“deve essere integrata con le specifiche analisi di convenienza economica (benefici/costi) e di fattibilità finanziaria delle opere stesse”*.

*“ In ogni caso nel PUT devono essere contenute specifiche valutazioni di fattibilità tecnico-economica, in modo differenziato per ogni livello di piano in modo da consentire alle amministrazioni comunali una previsione di impegno certo di spesa”*.

IL RAGIONIERE GENERALE  
(Dott. Bohuslav Basile)



ALL. A.



# COMUNE DI PALERMO

## RAGIONERIA GENERALE

Via Roma, n. 209 – 90133 PALERMO  
Tel. 0917403601 – Fax 0917403699  
Sito internet [www.comune.palermo.it](http://www.comune.palermo.it)  
E\_MAIL [ragioneriagenerale@comune.palermo.it](mailto:ragioneriagenerale@comune.palermo.it)

Prot. n. 640048

Palermo, li 14/09/2011

Parere di regolarità contabile sulla proposta di Consiglio Comunale avente ad oggetto:  
"Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano"

Con riferimento alla proposta di deliberazione della Giunta comunale in oggetto esplicitata, non è richiesto il rilascio del visto di copertura finanziaria perché "l'atto in se non comporta impegno di spesa" così come recita testualmente la parte deliberativa della presente proposta, mentre per quanto attiene al parere di regolarità contabile, che coinvolge anche i profili di complessiva congruità ed economicità delle iniziative amministrative, si osserva quanto segue.

Con la presente proposta si demanda all'Organo Consiliare l'approvazione definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano che si configura quale - I° livello di progettazione, inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locali destinati esclusivamente ai pedoni, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione.

Esso pertanto riguarda, in particolare, la proposizione contestuale :

- del piano di miglioramento della mobilità pedonale e delle zone a traffico limitato- Ztl o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato;
- del piano di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici con definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad esse riservate , e dei rispettivi parcheggi di scambio con il trasporto privato e dell'eventuale piano di riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze;
- del piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati;
- del piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture.

La piena realizzazione delle suddette attività comporta certamente un onere economico a carico dell'Amministrazione Comunale, sia che esso si manifesti in via diretta ed immediata o per converso in maniera indiretta e prospettica.

La sussistenza di tale onere viene messa in rilievo dallo stesso ufficio proponente l'atto che testualmente recita: *“Demandare a successivi atti amministrativi il finanziamento delle spese necessarie per l'attuazione del Piano”*.

Sempre in tale ambito, va altresì evidenziata l'esigenza di procedere ad una revisione dei contratti di servizio delle Società partecipate *in house* la cui attività si riflette ed incide sugli interventi necessari per addivenire ad un “Piano Generale del Traffico Urbano” fattibile e sostenibile, nonché compatibile, con i successivi livelli di progettazione del Put, ossia i piani particolareggiati ed il piano esecutivo.

In particolare con Amg per ciò che attiene la manutenzione degli impianti semaforici e del sistema di telecontrollo della rete semaforica, nonché gli interventi necessari per il miglioramento dell'illuminazione stradale. Con l'Amat per ciò che attiene il potenziamento delle linee e del numero dei mezzi di trasporto pubblico, la razionalizzazione della rete e del sistema segnaletico stradale, nonché con Amia per ciò che attiene la manutenzione del manto stradale e dei percorsi pedonali.

Per quanto sopra si ritiene che vada condotta una analisi di convenienza economica (benefici/costi) e di fattibilità finanziaria delle opere stesse.

Tale orientamento è peraltro specificatamente previsto dalle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico – Art.36 del d.lgs 30 Aprile 1992, n.285. Nuovo codice della strada” emanato con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici.<sup>1</sup>

Tali direttive prevedono che *“qualora tra gli interventi del PGTU siano previsti (...) opere di rilevante onere economico...”* la relazione tecnica che accompagna gli elaborati progettuali del PGTU *“deve essere integrata con le specifiche analisi di convenienza economica (benefici/costi) e di fattibilità finanziaria delle opere stesse”*.

*In ogni caso nel PUT devono essere contenute specifiche valutazioni di fattibilità tecnico-economica, in modo differenziato per ogni livello di piano in modo da consentire alle amministrazioni comunali una previsione di impegno certo di spesa.*

IL RAGIONIERE GENERALE  
(Dott. Bohuslav Basile)



<sup>1</sup> Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 12.04.95 pubblicato in G.U. n.146 del 24.06.95

# MUNICIPIO DI PALERMO

## Segreteria Generale

OGGETTO: estratto del verbale della 2° Commissione Consiliare.  
Seduta n° 314 del 29 ottobre 2013

Il giorno ventinove del mese di ottobre dell'anno 2013 alle ore 9,15, in prima convocazione, si è riunita, nella sua sede, la 2° Commissione Consiliare per la trattazione degli argomenti posti all'ordine del giorno.

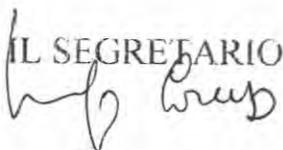
Sono presenti i Consiglieri:

- |              |            |              |
|--------------|------------|--------------|
| 1) CARACAUSI | Paolo      | (Presidente) |
| 2) ANELLO    | Alessandro | (Componente) |
| 3) DI PISA   | Carlo      | (Componente) |
| 4) PIZZUTO   | Cosimo     | (Componente) |
| 5) SALA      | Antonino   | (Componente) |
| 6) VINCI     | Rita       | (Componente) |

UFFICIO DI STAFF DEL CONS. COM.LE Protocollo Uscita
29 OTT 2013
N. 750 / CORR.

In ordine all'argomento trattato, avente per oggetto: " **Piano Urbano del Traffico- Adozione definitiva del Piano Generale del traffico Urbano**"  
La Commissione ha espresso parere: **favorevole a maggioranza con l'astensione del Cons. Di Pisa.**  
**Si allegano n.4 Ordini del giorno.**

Il presente è copia conforme, per estratto, del verbale originale di seduta.  
Dalla Residenza Municipale.

IL SEGRETARIO  




IL PRESIDENTE  


**MUNICIPIO DI PALERMO**  
**Segreteria Generale**

**Oggetto:** Estratto del verbale della III<sup>^</sup> Commissione Consiliare  
Seduta del 28 ottobre 2013.

L'anno 2013, il giorno 28 del mese di ottobre, si è riunita la III<sup>^</sup> Commissione Consiliare, nella sede Comunale di Palazzo delle Aquile,

**Sono presenti i Consiglieri:**

- 1) Bonvissuto Serena
- 2) Figuccia Angelo
- 3) La Colla Luisa
- 4) Lombardo Maurizio
- 5) Mineo Andrea
- 6) Scarpinato F.sco Paolo

UFFICIO DI STAFF DEL CONS. COM.LE Protocollo Entrata
29 OTT 2013
N. 747 / Contr.

\*\*\*\*\* OMISSIS \*\*\*\*\*

In ordine all'argomento trattato, avente per oggetto: proposta di deliberazione avente per oggetto: "*Piano Urbano del Traffico di Palermo – adozione definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano*".

Viste le diverse perplessita' non totalmente evase dagli studi effettuati, e, dagli incontri avuti in commissione, seppur consapevoli tutti dell'importanza di tale piano per la mobilita' della citta' di Palermo e, quindi per un miglioramento oggettivo della vivibilita' della stessa, la Commissione esprime parere contrario, con l'auspicio che si possa anche, grazie all'odg che presentera' la commissione, impegnare l'amministrazione a voler aggiornare il PUT entro un anno dall'approvazione della stessa.

Pertanto la Commissione esprime il seguente parere:

**Contrario:** poichè astenuti: *Andrea Mineo e Francesco Paolo Scarpinato*, contrari: *Angelo Figuccia*; favorevoli: *Serena Bonvissuto, Luisa La Colla e Maurizio Lombardo*.

La presente è copia conforme, per estratto, del verbale originale di seduta.

Palermo, li 28/10/2013

**La Segretaria**  
(A. Gambacorta)



**Il Presidente**  
(cons. L. La Colla)

A large, stylized handwritten signature in black ink, corresponding to the name L. La Colla.

28 OTT 2013

N. 742 / COME



**MUNICIPIO DI PALERMO**

**Segreteria Generale**

**V COMMISSIONE CONSILIARE -**

**Oggetto: Estratto del verbale della seduta del 25 ottobre 2013**

L'anno duemilatredici, giorno venticinque del mese di ottobre, si è riunita la V<sup>^</sup> Commissione Consiliare, formalmente convocata presso la propria sede, di via Marchese Ugo n. 60, per la trattazione degli argomenti posti all'ordine del giorno.

<b><u>SIGG. RI CONSIGLIERI</u></b>	Pres.	Ass.
Torta Fausto	X	
Lo Cascio Giovanni	X	
Aluzzo Federica	X	
Federico Giuseppe		X
Galvano Nicolò	X	
Pullara Massimo	X	
Tramontana Pia	X	

**\*\*\* OMISSIS \*\*\***

In ordine all'argomento trattato, avente per oggetto:

Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione definitiva del Piano generale del Traffico Urbano”. (AREG 899249)

È stato espresso il seguente parere: favorevole all'unanimità dei presenti

la presente è copia conforme, per estratto, del verbale originale di seduta.

Dalla Residenza Municipale.

Palermo 25/10/2013

**LA SEGRETARIA**

Marilena Manduci



**IL PRESIDENTE**

Dott. Fausto Torta

MUNICIPIO DI PALERMO

Segreteria Generale

Oggetto: Estratto verbale della VI° Commissione Consiliare:

Seduta del 22.10.2013

L'anno 2013, il giorno ventidue, del mese di Maggio, presso la Sala Giunta di Palazzo delle Aquile, si è riunita la VI Commissione Consiliare, formalmente convocata per la trattazione degli argomenti posti all'ordine del giorno.

Sono presenti i Consiglieri:

Alberto	Mangano	(Presidente);
Rosario	Filorama	(Vice Presidente);
Giuseppe	Faraone;	
Pietro	La Commare;	
Francesco	Mazzola;	
Giulio	Tantillo;	
Alessandra	Veronese.	

UFFICIO DI STAFF DEL CONS. COMUNALE Protocollo Entrata
24 OTT 2013
N. 735/cons.

OMISSIS

In ordine all'argomento trattato, avente per oggetto: "**Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano**".

La Commissione, ha espresso il seguente parere:

Parere favorevole reso a maggioranza dei presenti alla proposta di deliberazione avente per oggetto: "**Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano**".

Hanno espresso parere favorevole i consiglieri: Mangano, Filorama, La Commare, Mazzola e Veronese.

Il consigliere Tantillo, esprime parere contrario.

Il consigliere Faraone, si astiene.

La presente copia è copia conforme, per estratto, del verbale originale di seduta.

Palermo, li 22.10.2013

Il Segretario

Firicano Leonardo



Il Presidente

Cons. Alberto Mangano





**COMUNE DI PALERMO**  
**SETTORE AMBIENTE, MOBILITÀ E TRAFFICO**  
 Servizio Traffico ed Authority Manutenzioni e Scavi  
 Via Ausonia, 69 - ☎ 091/7402010 ☎ 091/7402607  
 e-mail: [authoritytrafficoscavi@comune.palermo.it](mailto:authoritytrafficoscavi@comune.palermo.it)

Palermo, ..... 011.....

n. 255/12/P

Risposta alla nota del ..... n. ....

Responsabile del procedimento: *ing. Nunzio Salfi* ([n.salfi@vig.comune.palermo.it](mailto:n.salfi@vig.comune.palermo.it))

**OGGETTO: Proposta di deliberazione di C.C. n.22 prot. 573513 del 15.09.2011 del Servizio Traffico ed Authority-Piano Urbano del Traffico di Palermo- Adozione Definitiva del Piano Generale del Traffico Urbano. - INTEGRAZIONE ISTRUTTORIA**

725518 24/10/2014

Segreteria Generale

Ufficio di Staff del Presidente del Consiglio Comunale

e p.c. Sig. Assessore alla Mobilità e Traffico

Ragioneria Generale

LL.SS.

Si fa riferimento alla nota (n. 646810/1 del 16/09/2011) di pari oggetto, inviata da codesta Segreteria Generale, con la quale, in relazione al parere di regolarità contabile reso dal Ragioniere Generale (gs. nota n. 640048 del 14/09/2011), si chiedono le relative controdeduzioni, unitamente alla conferma del parere di regolarità tecnica già reso sull'adottando atto.

Preso atto dei contenuti del richiamato parere di regolarità contabile reso dal Ragioniere Generale, occorre evidenziare quanto segue.

Considerato che l'argomento in questione è correlato con le procedure per l'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), bisognerà riferirsi a quanto espresso dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" emesse in data 12/4/1995 dal competente Ministero, ai sensi dell'art. 36 comma 6 del decreto legislativo 30-4-1992, n.285 (Nuovo Codice della Strada).

Secondo quanto chiarito al cap. 0 (*Premesse*) delle citate Direttive, *il PUT costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali. (...) Fermo restando che il PUT è un piano a breve termine e che la sua attuazione non comporta rilevanti impegni finanziari, non è da escludere che in taluni casi sia necessario prevedere opere ed interventi di rilevante impegno economico. In detti casi, fatte salve le verifiche previste al paragrafo 2.5, nel PUT stesso devono essere contenute specifiche valutazioni di fattibilità tecnico- economica, in modo differenziato per ogni livello di Piano come indicato nei paragrafi 4.1 e 4.2.*

Occorre subito precisare che il PGTU, oggetto della proposta di deliberazione in oggetto di adozione definitiva da parte del Consiglio Comunale costituisce, come chiarito dalle Direttive al cap. 4.1 (*Piano*

generale), il 1° livello di progettazione del PUT), e va quindi inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato.

Secondo quanto chiarito al cap. 1 (Definizioni) delle citate Direttive, il Piano urbano del traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariati. In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo - mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione; tali criticità - specialmente nelle aree urbane di maggiori dimensioni - potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del Piano dei trasporti, realizzabile nel lungo periodo - arco temporale decennale -

Proprio sull'argomento degli oneri correlati con l'attuazione degli interventi di cui all'inizio del precedente capoverso si appunta il rilievo formulato dal Ragioniere Generale, in relazione al quale occorre richiamare i contenuti del capitolo 1 della "Relazione Tecnica - Il Progetto" del PGTU, ove in particolare <sup>1</sup> viene chiarito che il Piano prevede interventi nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariati, ossia secondo una scelta assolutamente coerente con i principi dettati dalle Direttive.

In altri termini il PGTU in itinere, redatto dagli uffici con il supporto del Dipartimento Trasporti dell'Università di Palermo ed adottato dalla Giunta Municipale (con deliberazione n. 36 del 04/5/2011) non prevede realizzazioni di rilevante onere economico ed in particolare non propone alcuna nuova infrastruttura, fattispecie questa per la quale le Direttive prevede in caso di proposizione la presenza nel PGTU di una relazione recante le specifiche analisi di convenienza economica (benefici/costi) e di fattibilità finanziaria delle opere medesime.

Richiamando ancora i contenuti del capitolo 1 della "Relazione Tecnica - Il Progetto" del PGTU, deve ribadirsi che gli interventi previsti dal PGTU proposto dovranno essere realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariati, caratteristica specifica del PUT quale "piano di immediata realizzabilità". Il PGTU è quindi concepito dalla normativa di riferimento come uno strumento dinamico per mezzo del quale il Comune conferma o ridefinisce le misure attuate, in relazione ai risultati ottenuti, all'evoluzione della normativa, ai mutamenti della struttura urbana ed alle opportunità proposte dalle nuove tecnologie.

Per l'attuazione degli interventi previsti dal PGTU, e per i quali si rinvia nel dettaglio alla lettura della richiamata "Relazione Tecnica - Il Progetto" - occorre chiarire che gli stessi sono attuabili facendo ricorso in particolare all'emanazione di specifica normativa (ordinanze) ed alla realizzazione di miglioramenti dell'assetto viario e della regolamentazione della circolazione da attuarsi tramite attività tutte già di natura ordinaria e di comune uso del Servizio Traffico, quali l'apposizione di segnaletica stradale (curata ai sensi del vigente Contratto di Servizio da AMAT Palermo s.p.a.), la realizzazione, allorquando possibile, di modesti interventi sulle sedi stradali (realizzati in economia avvalendosi delle maestranze del COIME).

<sup>1</sup> Gli interventi proposti nel presente PGTU, in termini generali, sono:

- di tipo essenzialmente fisico, localizzati in punti specifici della rete, aventi l'obiettivo di risolvere nel breve termine criticità puntuali della circolazione; tali interventi sono collegati tra loro nell'ottica di fluidificare selettivamente soprattutto gli itinerari di transito e di scorrimento interni;
- di tipo fisico ed organizzativo, destinati ad incrementare i livelli di sicurezza, e ad indurre una distribuzione della mobilità tra i diversi modi di trasporto meglio rispondente agli obiettivi generali;
- normativi, destinati prevalentemente, nelle zone critiche, a limitare la presenza aggressiva dell'auto a favore delle utenze più deboli.

Tali interventi dovranno essere realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariati, caratteristica specifica del PUT quale "piano di immediata realizzabilità". Il PGTU è quindi concepito dalla normativa di riferimento come uno strumento dinamico per mezzo del quale il Comune conferma o ridefinisce le misure attuate, in relazione ai risultati ottenuti, all'evoluzione della normativa, ai mutamenti della struttura urbana ed alle opportunità proposte dalle nuove tecnologie.

Laddove si fa riferimento a sistemi tecnologici, occorre chiarire che per quanto riguarda gli interventi di breve termine si fa riferimento ad esigenze di tipo manutentivo riguardanti sistemi tecnologici già esistenti, al fine di ripristinarne la funzionalità. Del resto tale obiettivo, di assoluto buon senso, non può che rientrare nel novero più generale del governo della gestione ordinaria della manutenzione (illuminazione pubblica, pavimentazioni stradali, segnaletica stradale, impianti della semaforizzazione, ecc.) e dunque non può essere addebitabile a specificità innovazioni derivanti dalle proposte di PGTU.

Il riferimento operato dal Ragioniere Generale all'esigenza di procedere ad una revisione dei contratti di servizio delle Società partecipate in house può quindi configurarsi quale esortazione di carattere generale che non può essere legata ai contenuti del PGTU, risolvendosi in un'espressione di volontà, condivisibile, ad orientare i vari uffici competenti e le Società partecipate in house a procedere ad una verifica dei Contratti di servizio, laddove si manifestino delle incongruenze con la gestione ordinaria della manutenzione nei vari campi d'interesse.

Appare doveroso sottolineare che effettivamente specifiche analisi economiche e stime sommarie dei relativi costi di intervento, nonché approfondimenti necessari sia delle analisi di convenienza economica e di fattibilità finanziaria per le eventuali opere di rilevante impegno economico sono invece specificatamente previsti dalle citate Direttive nell'ambito degli elaborati progettuali previsti per il 2° e 3° livello di progettazione del PGTU, ossia per i Piani Particolareggiati e per i Piani esecutivi, come specificato rispettivamente nei capitoli 4.2 (*Piani particolareggiati*) e 4.3 (*Piani esecutivi*), livelli di progettazioni successivi al PGTU in argomento e non ricompresi nello stesso.

In relazione a quanto sopra trattato, si conferma il parere di regolarità tecnica già reso sull'adottando atto che intende dotare il Comune di Palermo di uno strumento obbligatorio di programmazione, atto a dare risposte coordinate ed integrate al governo della mobilità urbana e rispettare il dettato dell'art. 36 del Codice della Strada, fin qui disatteso dal Comune di Palermo.

In conclusione appare inoltre opportuno richiamare l'attenzione degli interessati sui contenuti del capitolo 5.4 (*Attuazione tecnica e finanziaria*) delle Direttive, che si riporta di seguito, al fine di ispirarsi allo stesso in particolare per quanto riguarda le esigenze connesse con il reperimento delle risorse per l'attuazione del PGTU.

*Affinché il PUT non perda la sua efficacia, detta fase di sua integrale attuazione non deve comportare una durata superiore ai due anni, compresa la completa revisione ed eventuale modifica della segnaletica verticale ed orizzontale per l'intera area urbana (incluse tutte le strade locali). (...) Per il rispetto dei tempi di attuazione anzidetti, diviene quindi essenziale - da un lato - che vengano semplificate al massimo possibile le procedure di controllo amministrativo e di approvazione dei Piani di dettaglio e dei relativi interventi, in modo tale cioè che la fase di attuazione del PGTU si caratterizzi prettamente come fase di attività tecnica, e - dall'altro lato - che risultino certe le fonti di finanziamento dei progetti e degli interventi attraverso la predisposizione di apposito capitolo di bilancio comunale, sul quale far confluire sia i proventi contravvenzionali (art.208, commi secondo e quarto, del nuovo Cds), sia quelli (eventuali) di tariffazione della sosta (art.7, settimo comma, del nuovo Cds) od anche dell'accesso a determinate zone urbane (art.7, nono comma, del nuovo Cds), sia quelli che eventualmente verranno messi a disposizione dalle rispettive amministrazioni regionali (previa definizione dei meccanismi di controllo - in particolare - sull'attivazione degli interventi).*

Infine appare opportuno reiterare che l'art. 36 del Codice della Strada obbliga i comuni con popolazione residente sopra i trentamila abitanti all'adozione del Piano Urbano del Traffico e che le citate Direttive specificano al cap. 5.1 che *l'obbligo di adozione del PUT (art.36, primo comma, del nuovo Cds), fa riferimento alla redazione ed all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), ossia proprio del Piano già adottato dalla Giunta Comunale e che si presenta per l'adozione definitiva da parte del Consiglio Comunale, tramite la proposta di deliberazione di consiliare n. 22 prot. 573513 del 15.09.2011 del Servizio Traffico ed Authority.*

Il Dirigente  
(ing. Marco Cirilli)

(1)

Presedolo in Aula  
28-10-13  
[Signature]



Palermo 28/10/2013

**COMUNE DI PALERMO**

**Ordine del Giorno**

AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI PALERMO - ADOZIONE DEFINITIVA DEL PGTU

Oggetto: controllo inquinanti atmosferici - polveri sottili (PM10)

**Il Consiglio Comunale**

Considerato che i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di visibilità anche con la riduzione degli inquinanti atmosferici

Appreso che il Comune di Palermo effettua il controllo delle qualità dell'aria attraverso delle stazioni di misura ubicate in diversi siti cittadini.

Appreso che oltre al Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), ossido di carbonio (CO) Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>), Ozono (O<sub>3</sub>) è monitorata la concentrazione delle Polveri respirabili (PM10)

Rilevato che da oltre un anno la stazione di misura "Toralunga" per le polveri PM10 non registra dati, così come altre stazioni di misura

Rilevato che non tutte le stazioni di misura sono dotate del monitoraggio di tutte le componenti furvsi degli inquinanti

**Il Consiglio Comunale**

**Impegna**

il Sindaco, la Giunta e l'Assessore competente per avviare le procedure necessarie, presso gli uffici, per rendere efficienti il funzionamento di tutte le stazioni di misura in dotazione, provvedendo anche ad ampliare lo spettro di campionamento dei parametri previsti; installare ulteriori "stazioni di misura" a maggior esposizione delle superficie cittadine.

**I Consiglieri**

[Signature] (SACA)  
[Signature]  
[Signature]  
[Signature]  
[Signature]



(2)



**COMUNE DI PALERMO**  
**Gruppo Consiliare Cantiere Popolare**

Piazza Pretoria, 01 | 90133 Palermo  
Indirizzo e\_mail: [cantierepopolare@comune.palermo.it](mailto:cantierepopolare@comune.palermo.it)  
[www.comune.palermo.it](http://www.comune.palermo.it)

CONSIGLIERE:  
Bruscia Felice  
Indirizzo e\_mail:  
[felice.bruscia@comune.palermo.it](mailto:felice.bruscia@comune.palermo.it)  
[f.bruscia@cert.comune.palermo.it](mailto:f.bruscia@cert.comune.palermo.it)  
Tel. 3355416668

*Proprietario in  
aula -  
29/10/13*

Palermo, li 29/10/13

N. Prot. 59

**Ordine del giorno alla proposta di Delibera del PGTU n°41 prot.899249 del 04/09/2013.**

**Oggetto:** Occupazione di spazi di ristoro all'aperto annessi a locali di pubblico esercizio di somministrazione su sede stradale.

**Premesso** che il Consiglio Comunale ha approvato in data 28/03/2012 con Deliberazione n°336 il vigente "Regolamento per l'occupazione di spazi di ristoro all'aperto annessi a locali di pubblico esercizio di somministrazione";

**Considerato** che il comma 3 dell'art.3 del vigente Regolamento recita testualmente "Non è consentita la collocazione di gazebo, tavoli, ombrelloni, sedie etc. su sede stradale con pubblico transito veicolare" vietando quindi in maniera assoluta tale fattispecie;

**Considerato** che il comma 7 dell'art.8 del vigente Regolamento recita testualmente "Nel caso in cui l'occupazione riguardi l'occupazione della sede stradale non chiusa al transito veicolare, il Settore Servizi alle Imprese richiederà successivamente l'emissione di specifica ordinanza del Servizio Traffico e Authority del Settore Manutenzione" in antitesi al divieto assoluto affermato nel sopraccitato comma 3 dell'art.3;

**Considerato** che il comma 8 dell'art.3 del vigente Regolamento recita testualmente che "L'occupazione di carreggiata stradale aperta al traffico veicolare non può essere consentita, nel rispetto delle condizioni di cui all'art.20, comma 1, del vigente Codice della Strada" stravolgendo con il semplice inserimento di un "non" il testo originario che invece recitava "L'occupazione di carreggiata stradale aperta al traffico veicolare può essere consentita, nel rispetto delle condizioni di cui all'art.20, comma 1, del vigente Codice della Strada" che sicuramente è un concetto più logico oltre che corrispondente al reale contenuto del comma 1 dell'art.20 del C.d.S.;

**Considerato** che la sopraccitata delibera è stata stravolta nel tempo rispetto al testo originario sottoscritto in data 12/10/2011 dall'Assessore alle Attività Produttive pro tempore;

**Ritenuto** che ogni ulteriore lettura del vigente regolamento possa evidenziare altre contraddizioni e illogicità dettate dal sovrapporsi di emendamenti approvati da un Consiglio Comunale prossimo allo scioglimento che si barcamenava tra le pressioni dell'allora Commissario Straordinario Maria Luisa Latella ed i convincimenti sostenuti dall'allora Dirigente del Servizio Traffico, Ing.Marco Ciralli, che più volte ed in ogni sede ha sostenuto la tesi che in base all'art.20 del Nuovo Codice della Strada la sede stradale non poteva essere occupata da installazioni tipo gazebo, tavoli, ombrelloni, sedie etc.

**Preso atto** che il Servizio Traffico e Authority, divenuto nel frattempo Servizio Mobilità Urbana, ha intrattenuto in questi anni una corrispondenza con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mirata ad acquisire interpretazioni autentiche e pareri in merito alla corretta applicazione delle norme previste dall'art.20 del C.d.S., che disciplina l'occupazione della sede stradale;

numeri telefonici:

Segreteria  
Fax

091 7402344 - 091 740 2266 - 091 7402321  
091 7402287



**COMUNE DI PALERMO**  
**Gruppo Consiliare Cantiere Popolare**

Piazza Pretoria, 01 | 90133 Palermo  
 Indirizzo e\_mail: [cantierepopolare@comune.palermo.it](mailto:cantierepopolare@comune.palermo.it)  
[www.comune.palermo.it](http://www.comune.palermo.it)

CONSIGLIERE:  
 Bruscia Felice  
 Indirizzo e\_mail:  
[felice.bruscia@comune.palermo.it](mailto:felice.bruscia@comune.palermo.it)  
[f.bruscia@cert.comune.palermo.it](mailto:f.bruscia@cert.comune.palermo.it)  
 Tel. 3355416668

**Tenuto conto** che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n°2985 del 07/09/2009, avente per oggetto "Occupazione delle sede stradale nei centri abitati", premettendo "di non avere la possibilità di entrare nel merito di scelte che sono di esclusiva competenza degli uffici tecnici di codesta Amministrazione Comunale", ha comunque specificato "che l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata solo se viene predisposto un itinerario alternativo, mentre l'occupazione delle restanti parti della sede stradale non sono subordinate all'esistenza di un percorso alternativo";

**Tenuto conto** che lo stesso Ministero ha sancito, in maniera chiara è inoppugnabile con la nota n°6186 del 19/12/2011, avente per oggetto "Occupazione delle sede stradale limitatamente agli spazi in cui sono ubicati gli stalli di sosta" che "l'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale destinata alla sosta dei veicoli sulle strade di tipo E ed F è disciplinata dall'art.20 del Nuovo Codice della Strada, che non prevede disposizioni che vietano il rilascio di siffatte autorizzazioni per le occupazioni in oggetto";

**Tenuto conto** che lo stesso Ministero ha comunicato in ultimo, per quanto è dato sapere, con nota n°493 del 30/01/2012, avente per oggetto "Occupazione della sede stradale con installazioni di gazebo e simili" che "l'art.20 non preclude l'occupazione della sede stradale";

**Ritenuto** che l'attuale stesura del regolamento sia da ritenersi quantomeno improvvida e contraddittoria, esponendo l'Amministrazione Comunale al rischio di ricorsi e cause civili da parte di quei soggetti che, pur avendo ottemperato ed investendo notevoli somme di denaro, non sono riusciti a regolarizzare la loro situazione rispetto alla concessione del suolo pubblico;

**Per tutto quanto sopra esposto**

**il Consiglio Comunale impegna il Sig.Sindaco e la Giunta**

ad adottare tutti gli atti necessari per procedere in tempi brevi alla revisione del vigente "Regolamento per l'occupazione di spazi di ristoro all'aperto annessi a locali di pubblico esercizio di somministrazione" approvato in data 28/03/2012 con Deliberazione n°336 tenendo nella debita considerazione il fatto che:

- l'art.20 non preclude l'occupazione della sede stradale;
- non è possibile revocare le concessioni ai numerosi commercianti che hanno ottenuto l'autorizzazione ad occupare il suolo pubblico, investendo notevoli somme di denaro, nel pieno rispetto delle normative vigenti ed ottemperando a quanto richiesto dagli uffici (ASP, SUAP, Traffico etc.), prendendo come pretesto interpretazioni del Codice della Strada che non corrispondono al vero.

*[Handwritten signatures and notes]*

Il Capogruppo  
 Felice Bruscia

Recapiti telefonici: Segreteria Fax  
 091 7402344 - 091 740 2266 - 091 7402321  
 091 7402287

3



COMUNE DI PALERMO

Presentato in aula 29/10/13

**MOZIONE** ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO: Collegamento parcheggio sito in via Siccheria/Quattro Camere con piazza Cappuccini.

Il Consiglio Comunale

**Ricordato che** <Il Convento dei Cappuccini a Palermo, nel quartiere Cuba, è annesso alla Chiesa di Santa Maria della Pace. Chiesa e convento risalgono al XVI secolo, benché edificati su strutture precedenti.

Le gallerie furono scavate alla fine del '500 e formano un ampio cimitero di forma rettangolare. Non sono mai state inventariate le salme ivi presenti, ma si è calcolato che debbono raggiungere la cifra di circa 8.000.>

**Evidenziato che** data l'unicità del sito delle "Catacombe", il convento è una meta fondamentale dei tours richiesti dai turisti che si recano nella nostra città;

**Rilevato che** Piazza Cappuccini è chiusa su due lati: da una parte dalla chiesa Santa Maria della Pace, dall'altra dal sito turistico delle "Catacombe" e dal cimitero; per queste ragioni, in misura maggiore durante il fine settimana, quando al suindicato flusso turistico si deve aggiungere quello relativo ai fedeli che si recano in chiesa, si crea una congestione del traffico che impedisce un regolare flusso dei veicoli ed il loro relativo parcheggio, a cui si lega un notevole disagio per il flusso dei fedeli e dei turisti.

**Considerato che** a poca distanza è ubicato tra la via Siccheria Quattro Camere e la via Libero Grassi un parcheggio.

"Appreso, relativamente al suindicato parcheggio:

- a) che il numero di posti realizzati, distinto per tipologia, è il seguente:
 

- Posti Auto	n°	182
- Posti Auto per Disabili	n°	4
- Posti Moto	n°	14
- Posti Biciclette	n°	40
- b) che le opere sono state realizzate in parte con Fondi Comunali (Mutuo) ed in parte con Finanziamento Regionale in conto contributo della ex Legge n° 122/89;
- c) che l'opera è stata collaudata in data 03.11.2008.

**Rilevato**

- che il richiamato parcheggio non è direttamente collegato con Piazza Cappuccini;
- che il difficile collegamento mortifica le potenzialità di ricezione del parcheggio e concentra, si ribadisce, esclusivamente nella piazza Cappuccini l'intera richiesta di sosta determinando, evidentemente, il blocco della circolazione stradale.
- che il collegamento in argomento avrà effetti positivi in termini di viabilità per le strade e i collegamenti circostanti.

**Ritenuto** pertanto la necessità di collegare piazza Cappuccini con il parcheggio in argomento.

Il Consiglio Comunale

Impegna il Sindaco, la Giunta, gli Assessori competenti ad adottare tutte le azioni e i provvedimenti necessari ad attivare in tempi brevi l'iter per il collegamento tra la piazza Cappuccini e il citato parcheggio.

Palermo, \_\_\_\_\_

Cons. Serena Bonvissuto

*Serena Bonvissuto*

*Mancini*

*Roberto*

*Indiferente*

ORDINE DEL GIORNO  
ALLA DELIBERA AVENTE PER OGGETTO:  
"PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI PALERMO - ADOZIONE DEFINITIVA DEL PIANO  
GENERALE DEL TRAFFICO URBANO"

Il Consiglio Comunale impegna l'Amministrazione a riorganizzare gli uffici competenti e che dovranno essere coinvolti nella concreta attuazione di quanto previsto nell'approvando PGU al fine di determinare in ordine di priorità: 1) una gestione ed un indirizzo unitario, attribuendo al Servizio Mobilità Urbana tutte le competenze in materia; 2) il potenziamento dell'organico; 3) un'azione maggiormente incisiva ed efficace nel raggiungimento degli obiettivi indicati da questo Consiglio Comunale in tema di mobilità urbana.

Roberto Scudillo  
 [Signature]  
 [Signature]  
 (Fiduciario) [Signature]  
 [Signature]  
 (Membro) [Signature]  
 [Signature]  
 Lo confermo  
 Presentato in aula  
 29/12/13 [Signature]

Presentato in  
aula  
29/10/13

5



**MUNICIPIO DI PALERMO**  
**"CITTA' PER LA PACE"**

**ORDINE DEL GIORNO**  
**ALLA DELIBERA AVENTE PER OGGETTO:**  
**"PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI PALERMO – ADOZIONE DEFINITIVA DEL PIANO**  
**GENERALE DEL TRAFFICO URBANO"**

- **Considerato che** i Piani urbani della mobilità sono stati istituiti con la Legge n. 340 del 24/11/2000, che all'art. 22 prevede: *"Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi Piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.*
- **Considerato che** il Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), è obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.
- **Considerato che** il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è uno strumento volontario (a differenza del Piano Urbano del Traffico, che è obbligatorio) a disposizione dei Comuni per definire adeguati progetti relativamente al sistema territorio-trasporti. Esso si pone generalmente su un periodo di riferimento di 10 anni, e contempla le ipotesi di investimenti in infrastrutture ed innovazioni gestionali da attuarsi nel medio periodo, sia su scala urbana che su scala metropolitana e sovra-comunale.
- **Evidenziato che**, in quanto piano strategico di medio-lungo termine, il PUM si differenzia dunque dal Piano Urbano del Traffico (PUT) che, essendo un piano tattico di breve periodo (2-3 anni), assume "risorse infrastrutturali inalterate". Nondimeno il PUM si differenzia nettamente anche dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT) poiché quest'ultimo è un piano a scala regionale nel quale sono previste opere di ben più ampio ambito territoriale rispetto a quelle previste dal PUM che sono, invece, rapportate alla scala urbana e/o metropolitana. Inoltre il PUM deve integrarsi in modo sinergico con i programmi di qualificazione urbana e

di sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST)/ costituendo uno degli elementi rilevanti per la predisposizione degli strumenti urbanistici generali ed attuativi.

- **Rilevato che il nuovo PGT (Piano Generale dei Trasporti - Legge n. 245/1984) individua nei seguenti i principali obiettivi che devono essere perseguiti con la realizzazione delle opere e l'attuazione degli interventi previsti dal PUM lasciando ad ogni Amministrazione locale la libertà di individuarne altri, in ragione delle peculiari esigenze e situazioni urbanistico- territoriali-ambientali: 1) soddisfacimento e sviluppo dei fabbisogni di mobilità; 2) risanamento ambientale, ovvero riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici; 3) miglioramento della sicurezza del trasporto; 4) miglioramento della qualità del servizio offerto dalle reti di trasporto; 5) risanamento economico delle aziende di trasporto; 6) miglioramento dell'efficienza economica del trasporto.**
- **Rilevato che dalla convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità si evince che la disabilità è un concetto in evoluzione ed è il risultato dell'interazione tra persone con menomazioni e barriere comportamentali e ambientali.**
- **1) E' importante integrare i temi della disabilità nelle pertinenti strategie relative allo sviluppo sostenibile.**
- **2) Si deve tenere in considerazione che le persone con disabilità devono avere l'opportunità di essere coinvolte attivamente nei processi decisionali relativi alle politiche e ai programmi, inclusi quelli che li riguardano direttamente.**

In Particolare si evidenzia che lo stato attuale della mobilità urbana presenta delle criticità e delle situazioni problematiche che pongono la sicurezza dei pedoni e degli utenti dei trasporti urbani in una condizione di inaccettabile discomfort, oltretutto di elevatissimo rischio.

Nel dettaglio:

#### 1) mobilità pedonale

- a) Lo stato dei marciapiedi è tale da costituire un costante rischio per l'incolumità dei fruitori, a causa dell'inesistente manutenzione che ha prodotto un non più sostenibile deterioramento delle superfici pedonabili. È praticamente impossibile percorrere un solo metro quadrato di marciapiedi senza incorrere nel rischio di inciampare e cadere rovinosamente.
- b) Lo stato dell'illuminazione è assolutamente carenziale sulla quasi totalità degli attraversamenti pedonali, il che espone il pedone ad essere investito poiché non lo si vede che all'ultimo momento, quando ha già impegnato un attraversamento non visibile per cancellazione delle zebra.

- c) Troppo spesso le zebraure sono sfalsate rispetto ai raccordi marciapiedi/strada, con l'evidente conseguenza che se si scende dalla rampa non si è sulla zebraura e se si vuole attraversare sulle zebraure bisogna scendere il gradino. E non sempre la cosa risulta facile, sicura, comoda.
- d) In alcuni punti della Città, in particolare sull'arco viario della Cala, l'attraversamento pedonale (controllato da semaforo a domanda) è correttamente realizzato in corrispondenza del marciapiedi, ma lo spartitraffico è rilevato e non consente un attraversamento a raso. Inoltre, data la notevole larghezza delle carreggiate e la cronica indisciplinazione degli automobilisti, l'eventuale necessità di fermarsi tra i due flussi di traffico è resa impossibile e pericolosa dalla ristrettezza e dalla geometria dello spartitraffico stesso, che in quel punto ha un'improbabile ed inutile sezione trapezia su una base che non supera i sessanta centimetri.
- e) Sia i marciapiedi che gli attraversamenti pedonali non hanno alcun presidio per soggetti con difficoltà visiva, mancano (se non in Via Notarbartolo, anche se sono incompleti) i corridoi podotattili sistema LOGES e mancano anche gli avvisatori acustici di via libera in corrispondenza degli attraversamenti pedonali protetti da semaforo. I cicalini, quando funzionano, non consentono di individuare quale sia il semaforo al verde e quale quello al rosso.

## 2) mobilità con i servizi pubblici

- a) le fermate del bus sono arretrate rispetto al filo delle autovetture parcheggiate come autorizzato (linee blu) e la zona di rispetto è definita dall'area delimitata dalla linea gialla. A parte la regolare presenza di vetture parcheggiate – incuranti della contravvenzione – all'interno della zona proibita, si fa osservare che il bus è comunque lontano almeno 2 metri dalla fermata, il che obbliga il passeggero a scendere il gradino del marciapiedi, percorrere il tratto che lo separa dal bus e salire sullo stesso mediante almeno un gradino di accesso alto almeno 40 centimetri dal piano stradale. Va da sé che questa geometria inibisce l'uso del mezzo pubblico a qualsiasi utente che non sia nel pieno possesso delle proprie facoltà atletiche. Ne rimangono inevitabilmente penalizzati gli anziani, le gestanti, le persone che spingono un passeggino, senza contare che i soggetti con difficoltà motoria in sedia a ruote non hanno alcuna possibilità di accesso.
- b) Le fermate dei bus non hanno indicazioni acustiche per i soggetti con deficienza visiva, che consenta loro di sapere quale bus sta arrivando o quale sia fermo per salita e discesa viaggiatori. Non hanno nemmeno (eppure con il sistema GPS sarebbe facilissimo da realizzare) un display recante i tempi di attesa della linea desiderata, né alcun sistema di consultazione via SMS che permetta di conoscere, su richiesta, gli stessi tempi di attesa.

- c) Le fermate dei bus sono individuabili con estrema difficoltà poiché le tabelle sono confuse tra mille altri cartelli, o nascoste dalle chiome degli alberi, e neppure illuminate in maniera differenziale.

Quanto sopra esposto in maniera del tutto sintetica permette di osservare che gli interventi attuabili per ovviare a queste carenze, nella prospettiva della Città che si propone come “Capitale Europea della Cultura”, sono senz’altro impegnativi sul piano economico, ma che lo sforzo si rivelerebbe premiante nell’ottica di uno sviluppo della Città rivolto a Tutti i Cittadini (Residenti e Turisti) qualunque sia l’individuale condizione di abilità. Infatti, quello che – in una prospettiva farisaicamente rivolta solo ai soggetti disabili – sembrerebbe un grande traguardo sociale e civico, si rivelerebbe di giovamento a tutte le fasce della Popolazione, permettendo l’ottimizzazione dell’investimento.

Per questo motivo si ritiene di proporre la realizzazione di alcuni interventi determinanti nella ridefinizione dell’accessibilità urbana, come priorità assoluta nella prospettiva dell’incremento della sicurezza e della qualità della vita di tutti i Cittadini e dei Turisti, considerando che il Turismo deve diventare sempre più la chiave di volta dell’economia Cittadina.

Gli interventi sollecitati – senza avere la pretesa di avere individuato e risolto tutti i problemi di mobilità urbana – sono i seguenti:

1. creazione di illuminazione speciale ad alto contrasto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, con l’uso di apparecchi illuminanti dotati di ottiche ad elevato livello di direzionalità del fascio luminoso, allo scopo di meglio illuminare il pedone rispetto all’automobilista e di meglio illuminare la strada rispetto al pedone
2. realizzazione delle zebraure con materiali ad alta durabilità ed elevata rifrangenza, al fine di non permettere che lo scolorimento inevitabile diventi fonte di rischio. Inoltre realizzazione di aree ad elevato contrasto cromatico intorno alle zebraure, come sfondo ad esse.
3. allineamento delle zebraure e dei raccordi strada-marciapiedi, avendo cura che gli stessi abbiano una larghezza mai inferiore a due metri, che l’angolo sia compreso tra i 170 ed i 180 gradi, che non ci siano sconessioni e discontinuità tra le pavimentazioni
4. in caso di spartitraffico centrale, curare l’eliminazione di sopralzi che interrompano il percorso pedonale, realizzare un’isola pedonale larga almeno due metri dove spezzare il flusso di percorrenza, proteggere l’area di sicurezza con idonei mezzi,
5. estendere progressivamente a tutte le vie i corridoi podotattili avendo cura di individuare anche gli attraversamenti pedonali. Applicare tutti i presidi ottico-acustici necessari alla sicurezza dei non- ed ipovedenti

6. estroflettere, oltre il filo esterno degli stalli di parcheggio, il profilo del marciapiede di tutte le fermate dei servizi pubblici, in modo da permettere l'accostamento del bus ad una distanza non superiore ai dieci centimetri e da permettere l'uscita della pedana di accesso. Verificare che il funzionamento meccanico (e non manuale) della stessa avvenga sempre e non a richiesta.
7. dotare tutte le fermate di display indicanti i tempi di attesa e di riferimenti telefonici a cui fare riferimento per avere informazioni – sia automatiche che a viva voce – sul servizio pubblico. Dotare inoltre di ripetitori automatici della linea in arrivo e della linea arrivata. Dotare le fermate di riferimenti grafici ad elevata riconoscibilità ed individuazione in funzione del reperimento della porta di accesso del mezzo
8. curare il posizionamento dei cartelli di fermata al fine di consentire la loro facile individuazione anche a distanza.

#### A FRONTE DI QUANTO SOPRA ESPOSTO

il Consiglio Comunale impegna l'Amministrazione a redigere il **Piano Urbano della Mobilità per la città di Palermo** avendo cura di avere come periodo di riferimento almeno 10 anni, e contemplando le ipotesi di investimenti in infrastrutture ed innovazioni gestionali da attuarsi nel medio periodo, sia su scala urbana che su scala metropolitana e sovra-comunale.

IV COMMISSIONE CONSILIARE

*Gianni Scapellato*  
*Giuseppe Mura*  
*Antonio Mura*  
*Antonio Mura*  
*Cirillo Costa*

Presentato  
in aula  
22/10/13

6

ORDINE DEL GIORNO  
ALLA DELIBERA AVENTE PER OGGETTO:  
"PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI PALERMO – ADOZIONE DEFINITIVA  
DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO"

Premesso che  
i Piani urbani della mobilità sono stati istituiti con la Legge n. 340 del 24/11/2000, che all'art. 22 prevede: *"Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi Piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.*

Considerato che  
il Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), è obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Rilevato che  
il nuovo PGT (Piano Generale dei Trasporti - Legge n. 245/1984) individua i principali obiettivi che devono essere perseguiti con la realizzazione delle opere e l'attuazione degli interventi previsti dal PUM lasciando ad ogni Amministrazione locale la libertà di individuarne altri, in ragione delle peculiari esigenze e situazioni urbanistico-territoriali-ambientali: 1) soddisfacimento e sviluppo dei fabbisogni di mobilità; 2) risanamento ambientale, ovvero riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici; 3) miglioramento della sicurezza del trasporto; 4) miglioramento della qualità del servizio offerto dalle reti di trasporto; 5) risanamento economico delle aziende di trasporto; 6) miglioramento dell'efficienza economica del trasporto;  
si evidenzia che lo stato attuale della mobilità urbana presenta delle criticità e delle situazioni problematiche che pongono la sicurezza dei pedoni e degli utenti dei trasporti urbani in una condizione di inaccettabile discomfort, oltretutto di elevatissimo rischio

IL CONSIGLIO COMUNALE

IMPEGNA

L'Amministrazione a redigere un dettagliato piano per il carico e scarico merci, soprattutto nella zona del centro storico.

Importante sarà l'individuazione di orari e di luoghi.

Firmati III Commissione Consiliare



Presentato  
anche  
29/10/13



MUNICIPIO DI PALERMO  
"CITTA' PER LA PACE"

7

ORDINE DEL GIORNO

ALLA DELIBERA AVENTE PER OGGETTO:

"PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI PALERMO – ADOZIONE DEFINITIVA DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO"

**Considerato che:**

- i Piani urbani della mobilità sono stati istituiti con la Legge n. 340 del 24/11/2000, che all'art. 22 prevede: *"Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi Piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.*

- il Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), è obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

- NEI PROSSIMI ANNI MOLTEPLICI SARANNO I MUTAMENTI DEL TESSUTO VIARIO E QUINDI DEL TRAFFICO, DATA LA REALIZZAZIONE DELLA LINEA TRANVIARIA, MA ANCHE DELL'ANELLO FERROVIARIO NONCHE' DEL PASSATE.

→ Reddito del Piano Le Ferrovie

**IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE AD AGGIORNARE IL PUT ENTRO IL PRIMO ANNO DALL'APPROVAZIONE DEL PRESENTE.**

**La terza commissione consiliare**

Ampeb F/pare



Presentato in  
aula -  
29/10/13



8

## COMUNE DI PALERMO

### Ordine del Giorno Al Piano Urbano del Traffico di Palermo – Adozione definitiva del P.G.T.U

Oggetto:	Bus turistici – Piano del Trasporto Turistico
----------	---

### Il Consiglio Comunale

**Considerato che** la città di Palermo è a spiccata vocazione turistica

**Considerato che** è necessario razionalizzare lo sviluppo turistico anche attraverso la regolamentazione dell'accesso e stazionamento dei bus turistici in città

**Considerato che** è necessario definire uno scenario sostenibile che consideri anche le esigenze dei flussi turistici con le esigenze dei cittadini

**Visto che** il PGTU ritiene necessaria la redazione di un "Piano del Trasporto Turistico", atto a definire scelte ottimali sulla regolamentazione dell'accesso dei bus turistici all'interno del territorio del Comune

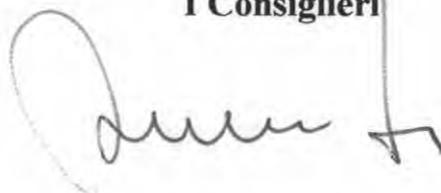
### Il Consiglio Comunale

#### Impegna

Il Sindaco, la Giunta, l'Assessore e gli uffici competenti a redigere il "Piano del Trasporto Turistico" entro 120 giorni dalla data di approvazione del PGTU

Palermo 29.10.2013

I Consiglieri

 (SALA)

(10)

Presentato in  
aula  
29/10/13



**COMUNE DI PALERMO**

**Ordine del Giorno  
Al piano urbano del traffico di Palermo – adozione definitive del  
PGTU**

Oggetto: **Bonifica segnaletica stradale**

**Il Consiglio Comunale**

**Considerato che** la segnaletica orizzontale e verticale è una dotazione stradale atta a ridurre la probabilità di incidenti stradali e, quindi, volta alla sicurezza stradale

**Considerato che** negli ultimi decenni la segnaletica verticale è stata oscurata dalla segnaletica turistica e dai cartelloni pubblicitari

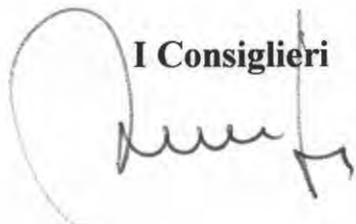
**Rilevato che** la sicurezza stradale è una esigenza prioritaria rispetto a qualunque altro interesse privato

**Il Consiglio Comunale**

**Impegna**

Il Sindaco, la Giunta, l'Assessore e gli uffici competenti ad avviare un intervento di bonifica della segnaletica stradale installata eliminando eventuali indicazioni contrastanti, nonché provvedendo alla rimozione delle insegne pubblicitarie e al ripristino della segnaletica stradale necessaria.

Palermo

**I Consiglieri**  
 (SANA)

Preservato in  
archivio 29/10/13

11

ORDINE DEL GIORNO  
ALLA DELIBERA AVENTE PER OGGETTO:  
“PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI PALERMO – ADOZIONE DEFINITIVA DEL PIANO  
GENERALE DEL TRAFFICO URBANO”

- **Considerato che** i Piani urbani della mobilità sono stati istituiti con la Legge n. 340 del 24/11/2000, che all'art. 22 prevede: *“Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi Piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.*
- **Considerato che** il Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), è obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.
- **Considerato che** il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è uno strumento volontario (a differenza del Piano Urbano del Traffico, che è obbligatorio) a disposizione dei Comuni per definire adeguati progetti relativamente al sistema territorio-trasporti. Esso si pone generalmente su un periodo di riferimento di 10 anni, e contempla le ipotesi di investimenti in infrastrutture ed innovazioni gestionali da attuarsi nel medio periodo, sia su scala urbana che su scala metropolitana e sovra-comunale.
- **Evidenziato che**, in quanto piano strategico di medio-lungo termine, il PUM si differenzia dunque dal Piano Urbano del Traffico (PUT) che, essendo un piano tattico di breve periodo (2-3 anni), assume "risorse infrastrutturali inalterate". Nondimeno il PUM si differenzia nettamente anche dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT) poiché quest'ultimo è un piano a scala regionale nel quale sono previste opere di ben più ampio ambito territoriale rispetto a quelle previste dal PUM che sono, invece, rapportate alla scala urbana e/o metropolitana. Inoltre il PUM deve integrarsi in modo sinergico con i programmi di qualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio costituendo uno degli elementi rilevanti per la predisposizione degli strumenti urbanistici generali ed attuativi.
- **Rilevato che** il nuovo PGT (Piano Generale dei Trasporti - Legge n. 245/1984) individua nei seguenti i principali obiettivi che devono essere perseguiti con la realizzazione delle opere e l'attuazione degli interventi previsti dal PUM lasciando ad ogni Amministrazione locale la libertà di individuarne altri, in ragione delle peculiari esigenze e situazioni

urbanistico- territoriali-ambientali: **1)** soddisfacimento e sviluppo dei fabbisogni di mobilità; **2)** risanamento ambientale, ovvero riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici; **3)** miglioramento della sicurezza del trasporto; **4)** miglioramento della qualità del servizio offerto dalle reti di trasporto; **5)** risanamento economico delle aziende di trasporto; **6)** miglioramento dell'efficienza economica del trasporto.

Il Consiglio Comunale impegna l'Amministrazione a redigere il **Piano Urbano della Mobilità per la città di Palermo** avendo cura di avere come periodo di riferimento almeno 10 anni, e contemplando le ipotesi di investimenti in infrastrutture ed innovazioni gestionali da attuarsi nel medio periodo, sia su scala urbana che su scala metropolitana e sovra-comunale.

VI COMMISSIONE

*Stefano*  
*Giuseppe Lombardi*  
*Roberto Lombardi*  
Alessandro Vercellotti  
Rosario Pizzuto (FILORAM)

III Commissione  
*Giuseppe Lombardi*

**Ordine del Giorno**

**Chiusura al traffico e conseguente pedonalizzazione tratto stradale che va da piazza Croci a via Cavour ed il tratto che va da Piazza Massimo a Corso Vittorio Emanuele**

Considerato che l'Amministrazione comunale ha già avviato il Piano di pedonalizzazione del centro storico, anche attraverso un percorso di partecipazione con i cittadini, al fine di liberare definitivamente il centro storico dal traffico incessante,

Visto che ciò consentirebbe alla città di Palermo di tornare ad essere una città a misura d'uomo, libera dalla formazione quotidiana di ingorghi e, soprattutto, dall'odioso fenomeno della sosta selvaggia.

Pertanto s'impegna l'Amministrazione ed il Consiglio Comunale ad inerire nel Piano di pedonalizzazione lo studio di fattibilità per la chiusura al traffico definitiva del tratto stradale che va da piazza Croci a via Cavour ed il tratto che va da Piazza Massimo a Corso Vittorio Emanuele, in sinergia con i residenti e le associazioni di categoria dei commercianti, al fine di evitare conflitti tra l'amministrazione tra cittadini e commercianti del centro storico.

IL CONSIGLIERE  
Russo Girolamo  


IL CONSIGLIERE  
GIUSEPPE FEDERICO  


Presentato in  
aula  
29/10/13  


Prescribed in Delib  
29-10-13

SOSTITUISCE IL PRECEDENTE



**Comune di Palermo**

**ORDINE DEL GIORNO**

**Piano Urbano di Mobilità delle merci**

**IL CONSIGLIO COMUNALE**

**Rilevato che**

La tematica del traffico di merci in ambito urbano ha da tempo assunto per le amministrazioni comunali una notevole rilevanza e che l'adozione di un piano comunale di mobilità costituisce pertanto un passo decisivo per la gestione razionale del flusso di merci in entrata e in uscita dal tessuto urbano nel rispetto di ambiente e collettività.

Notevole è infatti l'impatto ecologico e sui *city user* derivante dallo svolgersi delle attività distributive e dalla circolazione dei veicoli commerciali da esso derivante.

Possiamo riassumere tale impatto nei seguenti punti :

1. Inquinamento acustico
2. Inquinamento atmosferico
3. Congestione del traffico
4. Usura del manto stradale
5. Incidentalità

**Considerato che**

I punti caratterizzanti il settore distributivo della città di Palermo sono :

1. Prossimità dello scalo merci portuale al centro cittadino
2. Mancanza di un'area logistica cittadina con conseguente dislocazione "disorganizzata" degli attori nell'area urbana
3. Polverizzazione degli attori economici della categoria
4. Precarietà della categoria con bassissima capacità di investimento

**Atteso che**

Lo studio di un Piano Logistico Urbano ha quindi il difficile compito di conciliare la vivibilità della città al mantenimento se non al rilancio della vitalità economica della categoria e nel complesso della comunità cittadina dipendendo le attività economiche fortemente dal livello di servizio logistico offerto.

La giusta misura deve senza dubbio risultare dalla consultazione della giunta comunale con gli attori delle diverse filiere distributive e dall'attuazione di piani che prevedano restrizioni ma anche agevolazioni (ad esempio delle piazzole di carico/scarico).

## IL CONSIGLIO COMUNALE

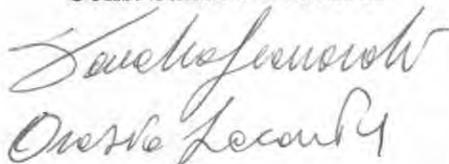
### IMPEGNA

il Sindaco e gli Assessori ad individuare :

1. ZTL (zone a traffico limitato) nel quale possono accedere esclusivamente solo mezzi con peso a pieno carico non superiori a 35 q.li ;
2. apposite aree per la sosta dei mezzi durante le fasi di scarico/carico delle merci ;
3. Fasce orarie di circolazione individuate in 2 diverse porzioni della giornata : prima mattina (per esempio dalle 06.00 alle 10.00) e primo pomeriggio (per esempio dalle 14.00 alle 17.00) ;
4. *Road Pricing* ovvero il rilascio di permessi gratuiti o a pagamento per l'accesso nelle ZTL ;
5. Piattaforme di *Logistic city*, consistenti nella creazione di una o più piattaforme logistiche a ridosso del centro storico e delle ZTL in cui riversare le merci trasportate da veicoli pesanti, da dove proseguire per la consegna finale con mezzi di piccola portata ed eco-compatibili, realizzando così (*transit point*) piccoli depositi in cui i corrieri o comunque soggetti economici affidano le proprie merci dietro corrispettivo per la consegna all'interno delle ZTL.
6. Prevedere opportune forme di disincentivazione dell'attività di distribuzione secondaria a mezzi di aziende provenienti da altre province o addirittura regioni al fine di spingere la distribuzione verso operatori locali.

Palermo \_\_\_\_\_

Cons. Sandro Leonardi



Sandro Leonardi

Presentato in sede  
29.10.13

(14)



# COMUNE DI PALERMO

ORDINE DEL GIORNO  
EMENDAMENTO N° \_\_\_\_\_

Data: _____	Proponente: _____
ODG <input type="checkbox"/> Ordinario <input type="checkbox"/> Suppletivo Iscrizione punto _____	Oggetto: _____ _____ _____ _____
Articolo n° _____ Comma n° _____	Emendamento: <input type="checkbox"/> Abrogativo <input type="checkbox"/> Aggiuntivo <input type="checkbox"/> Modificativo <input type="checkbox"/> Sostitutivo

IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE A:  
**Testo Emendamento**  
 ESCLUDERE LA REALIZZAZIONE DI AREE  
 PARCHEGGIO IN DIFFORTITA' ALLO STRUMENTO  
 URBANISTICO VIGENTE - CONTENPANDO L'INSERIMENTO  
 NEL PIANO DI PREDISQUALIFICAZIONE DELLE  
 AREE DESTINATE AVERSE DAL PPE DEL  
 CENTRO STORICO. SI IMPEGNA L'A.C. AD INTERVENIRE  
 PER MODIFICARE <sup>CONSEQUENTEMENTE</sup> CON VARIANTE IN C.D. DEL  
 PROGETTO PER LA SOTTORETE DELLA VUCCIARIA

*[Signature]* (MOMBITA)

Firma  
*[Signature]*  
Rosario Filorano (FILORANO)

<b>Parere Tecnico</b> <input type="checkbox"/> favorevole <input type="checkbox"/> contrario	<b>Parere contabile</b> <input type="checkbox"/> favorevole <input type="checkbox"/> contrario <i>[Signature]</i>
--	--

Presentato in Aula  
28.10.13

(15)



# COMUNE DI PALERMO

ORDINE DEL GIORNO

EMENDAMENTO N°

Data: _____	Proponente: <u>CONS. MANGANO</u>
ODG <input type="checkbox"/> Ordinario <input type="checkbox"/> Suppletivo	Oggetto: _____ _____ _____
Iscrizione punto _____	
Articolo n° _____ Comma n° _____	Emendamento: <input type="checkbox"/> Abrogativo <input type="checkbox"/> Aggiuntivo <input type="checkbox"/> Modificativo <input type="checkbox"/> Sostitutivo

### Testo Emendamento

Al fine di migliorare la fluidificazione del traffico, considerata la carenza di aree di parcheggio soprattutto nelle borgate di periferia con viabilità di modeste sezioni, il C. Comunale impegna l'Amministrazione a predisporre un piano per la "risagomatura" di marciapiedi, ove compatibili, al fine di consentire la sosta di autovetture senza riduzione dello spazio delle superfici percorribili ed evitando la "necessità" di posteggiare sopra i marciapiedi esistenti.

[Signature] [Signature] [Signature] Firma

<b>Parere Tecnico</b> <input type="checkbox"/> favorevole <input type="checkbox"/> contrario	<b>Parere contabile</b> <input type="checkbox"/> favorevole <input type="checkbox"/> contrario <u>[Signature]</u>
--	--

Presentato in Aula  
28-10-13

16



# COMUNE DI PALERMO

ORDINE DEL GIORNO

EMENDAMENTO N°

Data: <u>29/10/2013</u>	Proponente: <u>CONS. MANGANO</u>
ODG <input type="checkbox"/> Ordinario <input type="checkbox"/> Suppletivo Iscrizione punto _____	Oggetto: _____ _____ _____ _____
Articolo n° _____ Comma n° _____	Emendamento: <input type="checkbox"/> Abrogativo <input type="checkbox"/> Aggiuntivo <input type="checkbox"/> Modificativo <input type="checkbox"/> Sostitutivo

## ORDINE DEL GIORNO Testo Emendamento

Nell'ambito delle finalità del PGTU è rilevante la capacità di organizzare la mobilità casa-lavoro dei dipendenti comunali. Tale organizzazione è volta a favorire la riduzione delle distanze negli spostamenti <sup>incentivando</sup> ~~favorendo~~ l'uso del mezzo di trasporto pubblico, pertanto il C. Comunale impegna l'Amministrazione a redigere tale piano, <sup>entro 3 mesi,</sup> creando anche una LISTA DI MOBILITÀ, a richiesta dei dipendenti, compatibilmente con le esigenze di servizio e degli uffici.

FILORANO / Rosario  
Alina (MONASTRA)

*[Signature]*

Firma  
*[Signature]*

Parere Tecnico

favorevole  
 contrario

Parere contabile

favorevole  
 contrario

*[Signature]*

Nelle sessioni

Palzeriano  
in sede di  
29/10/13

(17)

## ORDINE DEL GIORNO

### **DIRETTIVA MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI 12 APRILE 1995**

(G.U. 24-6-1995, n.146, supplemento)

Visto :

Il nuovo Codice della strada (nuovo Cds), all'art.36 fa obbligo della redazione del Piano urbano del traffico (PUT) ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale.

Considerate anche le nuove incombenze assegnate ai comuni in materia di circolazione stradale dal nuovo Cds,

#### IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE

a costituire uno specifico Ufficio tecnico del traffico (peraltro già raccomandato con circolare del Ministro dei lavori pubblici, n.50067 del 20-9-1961

L'Ufficio traffico deve essere dotato di sufficiente autonomia decisionale ed operativa per poter operare con tempestività, autorità ed efficacia, eliminando eventuali ostacoli od interferenze da parte di altri settori della stessa amministrazione comunale ed, eventualmente, integrando l'Ufficio stesso con competenze di altri settori, quali - in particolare - quelle dell'ufficio vigilanza urbana e dell'ufficio viabilità dei lavori pubblici.

Sarà, comunque, necessario che l'Ufficio traffico e gli uffici comunali già richiamati, nonché quelli per il Piano regolatore, per l'urbanistica, per i lavori pubblici, per i beni storici, artistici e monumentali, per l'ambiente, per il verde e giardini, per la pubblicità stradale, per l'illuminazione e per i servizi tecnologici, trovino forme di "coordinamento" delle loro attività, ove queste competenze fossero attribuite ad assessorati diversi. L'amministrazione comunale potrà, in tal caso, indire "conferenze dei servizi" cui partecipino i responsabili di detti uffici.

Palzeriano 29.10.2013

(FILORANO) Rosario T. L. ...

O.D.A.

(18)

Presentato in sede  
il 20/10/13 alla  
Commissione della  
giunta

Considerato che in sede di bilancio è  
stato approvato con O.D.A. per l'impiego  
la possibilità di aumento graduale  
le ore degli ausiliari del Tuffico de  
lavorare nell'azienda AMAT si chiede  
e si impegna l'amministratore a  
fare però l'O.D.A. approvato nel bilancio

In fede  
[Signature]  
[Signature]  
[Signature]

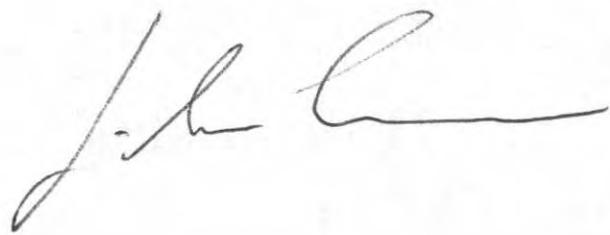
D. de C.

(10)

Primo in sede  
il 22/10/15 dopo la  
discussione alla riunione  
generale

## IL CONSIGLIO COMUNALE IMPERIA

IL SINDACO E L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE A  
PREVEDERE NELL'AMBITO DELL'APPLICAZIONE DELLA  
PRESENTI VERBALE LA POSSIBILITA' DI PREVEDERE  
LA CHIUSURA - PEDANIZZAZIONE DI ALCUNE VIE E/O PIAZZE  
DEL CENTRO STORICO DALLE ORE 20:00 ALLE ORE 02:00  
COSI' DA FAVORIRE MEGLIO FASCEA SERALE - NOTTURNA LA  
MIGLIORE APPLICAZIONE DELLO STESSO PGTU.



(20)

Presunta in aula  
d 28/10/13  
sopra le osservazioni  
general  
J

a. d. j. (PG 70)

PREMESSO CHE A NORME LINEE DEL PGIU  
FAR DIMINUIRE L'ATTRAVERSAMENTO DEL CENTRO  
URBANO DA PARTE DELLE LINEE DI TRASPORTO  
ESTRURBANO SU COMMA, E CONSIDERATO  
L'ATTUALE INUTILIZZO DEL PARCHEGGIO BASILE,  
SI IMPONE L'AMMINISTRAZIONE A FAR  
ATTESTARE LE AUTO LINEE PROVVENIENTI DA  
MONARATE, ALTOFRONTE E I COMUNI DRUDTALO,  
PRESTO IL PARCHEGGIO BASILE E A RENDERLO  
NODO INTERMEDIARE ANCHE CON OPPORTUNI  
INTERVENTI DI INFRASTRUTTURE

Leone (di PISTARRE)

Roma

[Signature]

Presunto in data  
12/10/13 dopo la  
discussione generale  


O.d.g. (PGTU)

PREMESSO CHE A - NELLE LINEE DEL PGTU

INDIVIDUARE E FAR REALIZZARE NUOVI

PERCORSI CICLABILI PER FAVORIRE LA MOBILITA'

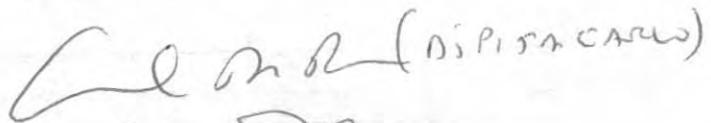
DOLCE, SI IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE A IN

OCCAZIONE DEL PGTU AD INDIVIDUARE

PERCORSI CICLABILI ALL'INTERNO DI DETERMINATE

COASTE PREFERENZIALI, CON IL SUPPORTO DELLE

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

 (DISPENSARE)  
  


Presentato  
in aula  
29/10/13



SOSTITUITO DA  
SUB EMENDAMENTO L. 11  
IN AULA  
5  
REPRAS

# COMUNE DI PALERMO

Sub - EMENDAMENTO N° 5

Data: _____	Proponente: _____
ODG <input type="checkbox"/> Ordinario  <input type="checkbox"/> Suppletivo	Oggetto: _____ _____ _____
Iscrizione punto _____	
Articolo n° _____  Comma n° _____	Emendamento: <input type="checkbox"/> Abrogativo <input checked="" type="checkbox"/> Aggiuntivo  <input type="checkbox"/> Modificativo <input type="checkbox"/> Sostitutivo

**Testo Emendamento**

Sub emendo

Allegare dopo l'ultimo periodo il seguente periodo: valutare i esodi di appartenenti all'Ufficio di Pedagogica lo pedagogica delle vie, Moquedo, Corso Vittorio Emanuele e Via Spicetta

Firma  
Ugo Spicetta

<b>Parere Tecnico</b> <input checked="" type="checkbox"/> Favorevole <input type="checkbox"/> Contrario	<b>Parere Contabile</b> <input type="checkbox"/> Favorevole <input type="checkbox"/> Contrario
---	--



SOSTITUTIVO  
11. PROCESSIONI

# COMUNE DI PALERMO

Sub - EMENDAMENTO N° 6

Responso  
[Signature]

Data: _____	Proponente: _____
ODG <input type="checkbox"/> Ordinario <input type="checkbox"/> Suppletivo	Oggetto: _____ _____ _____
Iscrizione punto _____	
Articolo n° _____ Comma n° _____	Emendamento: <input type="checkbox"/> Abrogativo <input type="checkbox"/> Aggiuntivo <input type="checkbox"/> Modificativo <input type="checkbox"/> Sostitutivo

**Testo Emendamento**

Affigere dopo il duplice periodo il seguente periodo " e tenendo conto dello intento <sup>supplente</sup> di cui in unione

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Firma  
Mlo

Parere Tecnico	Parere Contabile
<input checked="" type="checkbox"/> Favorevole <input type="checkbox"/> Contrario	<input type="checkbox"/> Favorevole <input type="checkbox"/> Contrario

[Signature]

# SUB EMENDAMENTO

ALL'EMENDAMENTO  
N. 8

PREVENIRE LA CHIUSURA DI VIA MAQUEDA E  
CORSO VITTORIO EMANUELE II FALLE ORE 20,00  
ALLE ORE 02,00.

Presentato in aula  
20/10/13

PARERE

CONTRARIO

Per l'astensione motivata  
dell'emendamento n. 8





Presentato in  
aula 29/10/13

# COMUNE DI PALERMO

EMENDAMENTO N° 8

Data: <u>29/10/2013</u>	Proponente: <u>OCCHIPINTI FILIPPO</u>
ODG <input checked="" type="checkbox"/> Ordinario <input type="checkbox"/> Suppletivo	Oggetto:
Iscrizione punto _____	
Articolo n° _____	Emendamento: <input type="checkbox"/> Abrogativo <input checked="" type="checkbox"/> Aggiuntivo
Comma n° _____	<input type="checkbox"/> Modificativo <input type="checkbox"/> Sostitutivo

**Testo Emendamento**

CHIUSURA AL TRAFFICO E SUCCESSIVA PEDONALIZZAZIONE  
DEL TRATTO STRADALE CORSO V. EMANUELE COMPRESO TRA  
PIAZZA MARINA E CATEARACE.

Firma

<b>Parere Tecnico</b>	<b>Parere Contabile</b>
<input type="checkbox"/> Favorevole	<input type="checkbox"/> Favorevole
<input checked="" type="checkbox"/> Contrario	<input type="checkbox"/> Contrario

*in quanto non chiaro il tipo di intervento richiesto da comma 1 se rientra negli interventi previsti in Z.T.C.*

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE  
*[Signature]*

Orlando

IL CONSIGLIERE ANZIANO

*[Signature]*

Filoramo

IL SEGRETARIO GENERALE

*[Signature]*

Dall'Acqua

N° \_\_\_\_\_ Registro pubblicazione Albo Pretorio

Affissa all'Albo Pretorio di questo Comune in data 29-11-2013.....per la pubblicazione a tutto il quindicesimo giorno successivo.

IL MESSOCOMUNALE

\_\_\_\_\_

Palermo li,.....

**CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE**

\*\*\*\*\*

Copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune dal.....a tutto il quindicesimo giorno successivo.

IL MESSO COMUNALE

\_\_\_\_\_

IL SEGRETARIO GENERALE

\_\_\_\_\_

Palermo ,li,.....

**DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'**

\*\*\*\*\*

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il \_\_\_\_\_

- in seguito al decorso di giorni dieci dalla pubblicazione all'Albo Pretorio di questo Comune come sopra certificato
- in quanta dichiarata immediatamente esecutiva e pubblicata ex art. 12 Legge Regionale n. 5/2011

IL SEGRETARIO GENERALE

\_\_\_\_\_

Palermo, li,.....