



COMUNE DI PALERMO
AREA DELLA RIQUALIF. URBANA E DELLE INFRASTR.
STAFF CAPO AREA
Prot. n. 01 del 19 MAG 2017

COMUNE DI PALERMO

Area Tecnica Riqualificazione Urbana e Infrastrutture
Ufficio Edilizia Pubblica, Cantiere Comunale e Autoparco



**CONCORSO DI PROGETTAZIONE PER LA RICONVERSIONE AD USO PISTA CICLABILE
GREENWAY DELLA DISMESSA FERROVIA A SCARTAMENTO RIDOTTO PALERMO –
CAMPOREALE NEL TRATTO PALERMO – MONREALE**

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE 2^a PARTE

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

IL GRUPPO DI LAVORO

Arch. Fabio Paci (R.U.P.)

Arch. Giuseppe Migliore

Geom. Domenico Anello

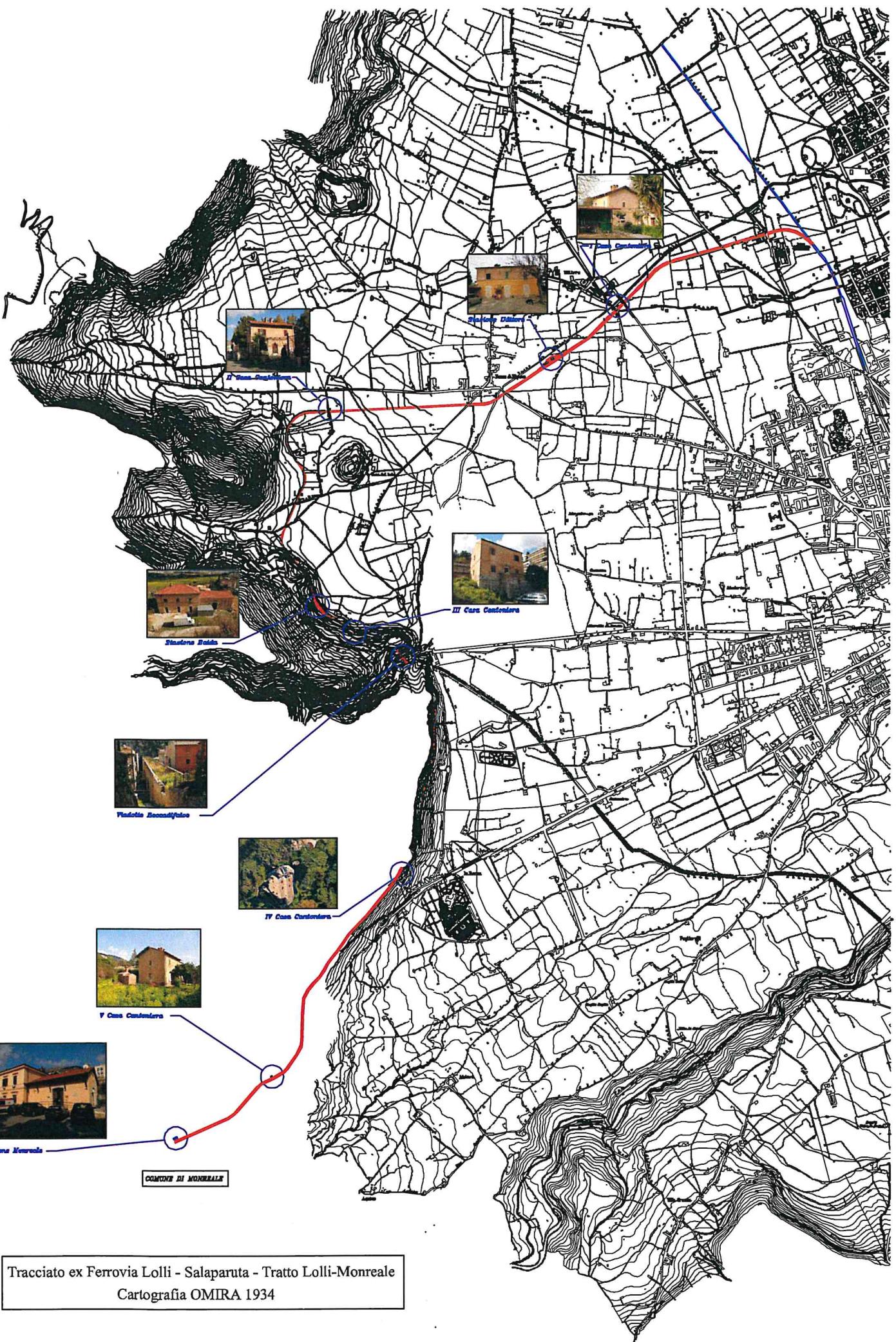
Geom. Bernardo Giannone

Geom. Andrea Catanzaro

Geom. Marcello Balsamo

IL DIRIGENTE DELL'UFFICIO

Ing. Marisa Bellomo



12. STATO ATTUALE DEL TRACCIATO

L'area di concorso ricade nei territori di Palermo e Monreale, ed abbraccia il percorso, della lunghezza di circa 12 km., della dismessa linea ferroviaria a scartamento ridotto Palermo – Camporeale, nel tratto compreso tra Palermo e Monreale, nonché le superfici immediatamente limitrofe ed alcune strutture poste lungo la linea ed originariamente a servizio dell'infrastruttura.

L'amministrazione comunale prevede di riconvertire la suddetta linea ferroviaria in pista ciclabile greenway, e di ristrutturare gli edifici di pertinenza per adibirli a strutture di servizio per la suddetta pista ciclabile.

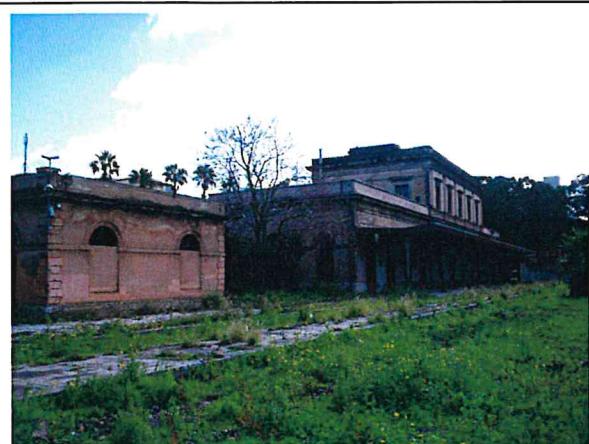
A partire dagli anni '50 gran parte del percorso dell'ex ferrovia è stato inglobato nella rete viaria cittadina e da essa intersecato in vari punti.

Attualmente il percorso della linea *non è più esistente* nel tratto cittadino compreso tra la stazione Lolli e la circonvallazione, è *identificabile* sempre in ambito urbano nel tratto tra la circonvallazione ed il viale Leonardo da Vinci, è *localizzabile* sempre in ambito urbano nel tratto compreso tra il viale Leonardo da Vinci e la via alla Falconara, *percorre* un tratto extra-urbano tra la via alla Falconara ed in confine con Monreale, attraversando le borgate di Baida e Boccadifalco, ed infine *corrisponde* al percorso della via Strada Ferrata raggiungendo la Stazione di Monreale. Pertanto in ambito prettamente urbano non è più esistente e per gran parte è occupata da sedi stradali. In ambito semi-urbano non è più esistente e per gran parte è occupata da sedi stradali o da aree libere o utilizzate da privati con titolarità da verificare.

In ambito extra-urbano è *ancora esistente* ma in situazioni orografiche in gran parte mutate rispetto allo stato originario. In particolare non presenta più la sovrastruttura ferroviaria (binario o armamento), formata dalle traverse e dalle rotaie, e dalla massicciata, uno strato di pietrisco nel quale vengono incastrate le traverse. Alcuni studiosi hanno sempre sostenuto che l'ex linea ferroviaria non sia stata mai armata, ma un'antica foto che ritrae il tratto in corrispondenza del tunnel nei pressi della fontana del Drago mostra, inconfondibilmente, la presenza dell'intera sovrastruttura ferroviaria.

Nei tratti extra-urbani è ancora in gran parte esistente il corpo stradale, cioè il complesso di tutte le opere che costituiscono la sede del tracciato: rilevati, viadotti, ponti, trincee, gallerie e opere d'arte minori quali muri di sostegno, opere di drenaggio, ecc.

Trattandosi di linea unica a scartamento ridotto (larghezza tra i due binari pari a m. 0,95), la larghezza della piattaforma stradale varia tra 4-5 metri. Le gallerie hanno un larghezza alla base di m. 4,20. È da verificare lo stato di tali strutture, che tuttavia appaiono abbastanza solide ed in discreto stato di conservazione. Analogamente sono da verificare strutturalmente anche gli immobili di pertinenza dell'infrastruttura quali caselli e ferrovie.



Stazione Lolli a Palermo



Ex Stazione di Monreale.

13. IL TRACCIATO: CRITICITÀ, POSSIBILI SOLUZIONI PROGETTUALI ED INDIVIDUAZIONE DI AMBITI SUSCETTIBILI DI PARTICOLARI IDEE PROGETTUALI

Per una migliore trattazione della tematica, la linea è stata suddivisa in lotti identificando vari tratti di cui vengono indicati i seguenti indicatori:

- 1) AMBITO TERRITORIALE in cui è inserito, per individuare la fattibilità della riconversione e/o la possibilità di eventuali alternative;
- 2) STATO DEL TRACCIATO, per l'individuazione dei principali interventi di riconversione;
- 3) CRITICITÀ riscontrate sulla base dei sopralluoghi effettuati, del rilievo fotografico, della conoscenza "tecnica" e del confronto con i tecnici del comune di Monreale;
- 4) SOLUZIONI PROGETTUALI adattabili alla specifica situazione.

a loro volta classificati secondo i seguenti livelli:

Ambito territoriale

-  Ambito cittadino fortemente urbanizzato
-  Ambito cittadino mediamente urbanizzato
-  Ambito cittadino quasi totalmente agricolo
-  Ambito cittadino totalmente agricolo
-  Ambito extra-urbano (borgata) fortemente urbanizzato
-  Ambito extra-urbano (borgata) mediamente urbanizzato
-  Ambito extra-urbano totalmente o quasi totalmente agricolo

Stato del tracciato

-  Tracciato non più esistente
-  Tracciato identificabile e occupato da aree intercluse
-  Tracciato identificabile e occupato da aree intercluse e alcuni manufatti
-  Tracciato identificabile all'interno di area agricola o quasi totalmente agricola
-  Tracciato corrispondente all'attuale sede stradale
-  Tracciato in Galleria
-  Tracciato in Viadotto

Criticità

-  Bassa
-  Media
-  Alta

-  Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Il presente D.P.P. intende fornire ai progettisti maggiori informazioni possibili, partendo da un'attenta analisi dello stato di fatto accompagnata da un'ampia documentazione fotografica. Particolare attenzione è stata posta all'analisi delle criticità, che per quanto riguarda il recupero delle tratte ferroviarie dimesse riguardano principalmente:

1. STATO DELLA CONSERVAZIONE DEL TRACCIATO E DEI MANUFATTI DELL'EX FERROVIA (utilizzazione attuale; stato di conservazione del sedime e delle gallerie, ponti e viadotti; regime di proprietà)
2. OROGRAFIA TERRITORIALE (dislivelli da superare a causa elevate pendenze, larghezze, smottamenti del terreno)
3. SICUREZZA (nodi pericolosi di connessione con la viabilità stradale, mancanza di illuminazione nelle gallerie e scarsa illuminazione nei punti pericolosi come negli attraversamenti, mancanza di parapetti di protezione nei viadotti e nei tratti di montagna)
4. ACCESSIBILITÀ - IDENTITÀ (barriere architettoniche, accesso ai luoghi di interesse turistico o ambientale, collegamenti con nodi di intercambio, ecc.)

Le criticità del percorso oggetto del D.P.P., sono state elencate come di seguito relativamente ad ogni singolo tratto.

Per ogni ambito urbano è stata redatta una scheda sintetica, alle quali fanno poi riferimento le specifiche indicazioni progettuali. Le schede contengono anche delle foto aeree (da Google Maps) che illustrano la situazione attuale dell'itinerario, e riferimenti alla cartografia catastale e l'elenco delle particelle catastali ricadenti nel percorso.

I tratti individuati sono i seguenti:

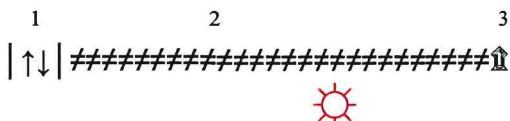
- 1) Tra la Stazione Notarbartolo e via Principe di Palagonia.
- 2) Tra via Principe di Palagonia e la Circonvallazione
-- (*Scavalcamento della Circonvallazione*)
- 3) Tra la Circonvallazione e via Bernini
- 4) Tra via Bernini e via Beato Angelico
- 5) Tra via Beato Angelico e viale Leonardo da Vinci
-- (*Scavalcamento del viale Leonardo da Vinci*)
- 6) Tra viale Leonardo da Vinci e via Agordat
- 7) Tra via Agordat e via Luigi Sarullo
- 8) Tra via Luigi Sarullo e via S. Isidoro
- 9) Tra via S. Isidoro e via alla Falconara
- 10) Da via alla Falconara all'imbocco della galleria di Boccadifalco
- 11) Tra l'imbocco della Galleria di Boccadifalco e l'uscita della Galleria della Conigliera
- 12) Tra l'uscita della Galleria della Conigliera ed il confine con Monreale
- 13) Dal confine con Monreale all'uscita della Galleria di Monreale
- 14) Dall'uscita della Galleria di Monreale alla Stazione di Monreale

Opere incluse ai fini concorsuali (compresa la valutazione economica), ma escluse dalle successive fasi di progettazione:

- Scavalcamento della Circonvallazione. Occorre prevedere la realizzazione di un ponte ciclo-pedonale munito di ascensore, che dovrebbe essere posto all'altezza del piazzale John Lennon. In tal modo si collegherebbero i due versanti opposti e si creerebbe un'integrazione con il contesto circostante caratterizzato dalla presenza del parco Uditore (**vedi Tratto n. 3**)
- Scavalcamento del viale Leonardo da Vinci. Occorre prevedere la realizzazione di un ponte ciclo-pedonale munito di ascensore, ovvero approfondire e sviluppare una proposta di rotatoria munita di attraversamenti ciclopedonali, avanzata dal Coordinamento Palermo ciclabile - Fiab.

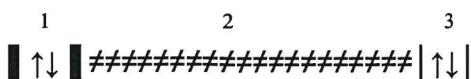
14. SCHEMI DEI SINGOLI TRATTI DEL TRACCIATO

Tratto 1



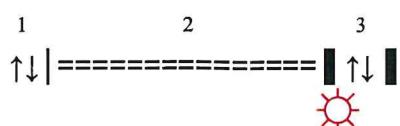
- Primo Tratto urbano
1 – Via P.pe di Palagonia
2 – Tratto urbano [m. 800]
3 – Stazione Notarbartolo

Tratto 2



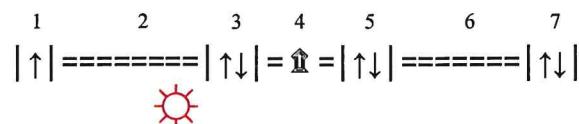
- Secondo Tratto urbano
1 – Circonvallazione
2 – Tratto urbano [m. 600]
3 – Via P.pe di Palagonia

Tratto 3



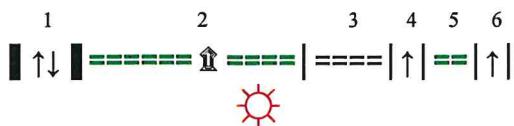
- 1 – Via G.L. Bernini
2 – Tratto intercluso [m. 380]
3 - Circonvallazione

Tratto 4



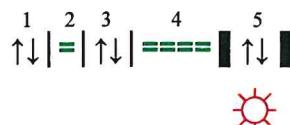
- 1 – Via Beato Angelico
2 – Tratto intercluso con manufatti [m. 200]
3 – Via Camilliani
4 – Tratto di pertinenza del casello Uditore [m. 60]
5 – Via Uditore
6 – Tratto all'interno di un parcheggio [m. 180]
7 - Via G.L. Bernini

Tratto 5



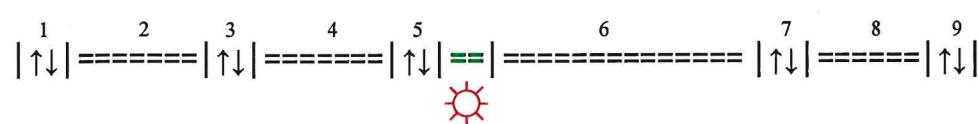
- 1 – Viale Leonardo da Vinci
2 – Tratto all'interno di "Parco Villa Turrisi" con la Stazione Uditore [m. 300]
3 – Tratto intercluso m. 110
4 – Via Pozzo
5 – Tratto verde agricolo m. 60
6 – Via Beato Angelico

Tratto 6



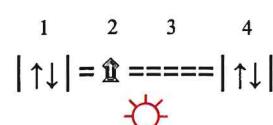
- 1 – Via Agordat [m. 20]
2 – Tratto verde agricolo m. 30
3 – Via E. Di Blasi
4 – Tratto verde agricolo m. 100
5 – Viale Leonardo da Vinci

Tratto 7



- 1 – Via Sarullo [m. 20]
2 - Prosecuzione via Dogali [m. 170]
3 – Via Cartagine [m. 20]
4 – Prosecuzione via Dogali [m. 180]
5 – Via Zaire [m. 20]
6 – Prosecuzione via Dogali [m. 400]
7 – Via Roccazzo [m. 20]
8 – Via Dogali [m. 160]
9 – Via Agordat [m. 20]

Tratto 8



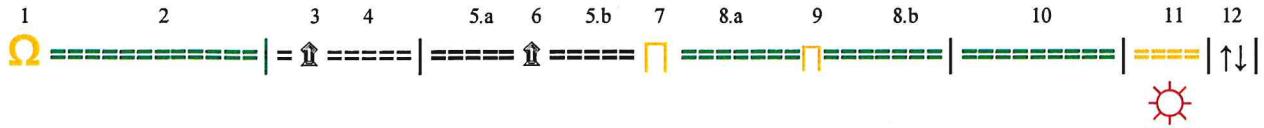
- 1 – Via S. Isidoro [m. 10]
2 – Casello di S. Isidoro
3 – Tratto intercluso con manufatti [m. 180]
4 – Via Sarullo [m. 20]

Tratto 9



- 1 – Via alla Falconara [m. 20]
- 2 – Via Villini a S. Isidoro [m. 1040]
- 3 – Via S. Isidoro [m. 10]

Tratto 10



- 1 – Ingresso Galleria Baida
- 2 - Tratto in verde agricolo con manufatti [m. 300]
- 3 - Casello di Baida
- 4 - Percorso carrabile sterrato [m. 150]
- 5 – Tratto di pertinenza della Stazione [m. 250]
- 6 – Stazione di Baida
- 7 - Ponte sulla via Luparello [m. 8]
- 8 – Tratto in verde agricolo [m. 360]
- 9 – Ponticello Villa Luparello [m. 5]
- 10 - Tratto intercluso in verde agricolo [m. 240]
- 11 – Tratto intercluso con manufatti [m. 100]
- 12 – Via alla Falconara [m. 20]

Tratto 11



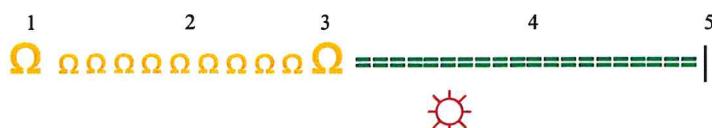
- 1 – Uscita Galleria Boccadifalco
- 2 – Galleria Boccadifalco [m. 345]
- 3 - Entrata Galleria Boccadifalco
- 4 – Viadotto Boccadifalco [m. 130 (10+90+15)]
- 5 – Uscita Galleria Baida
- 6 – Galleria Baida [m. 140]
- 7 – Ingresso Galleria Baida

Tratto 12



- 1 – Confine con Monreale
- 2 – Tratto in verde agricolo[m. 120]
- 3 – Ponte Rocca [m. 15]
- 4 – Casello Rocca
- 5 – Uscita Galleria Rocca
- 6 – Galleria Rocca [m. 345]
- 7 – Entrata Galleria Rocca
- 8 – Tratto in verde agricolo[m. 350]
- 9 – Attraversamento strada Poggio Ridente
- 10 – Tratto in verde agricolo con manufatti [m. 350]
- 11 - Uscita Galleria Boccadifalco

Tratto 13



- 1 – Uscita Galleria Monreale
- 2 – Galleria Monreale[m. 230]
- 3 – Entrata Galleria Monreale
- 4 - Tratto in verde agricolo con manufatti [m. 520]
- 5 – Confine con Monreale

Tratto 14



- 1 – Stazione di Monreale
- 2 – Via Strada Ferrata[m. 1.800]
- 3 – Casello di Monreale
- 4 – Uscita Galleria Monreale

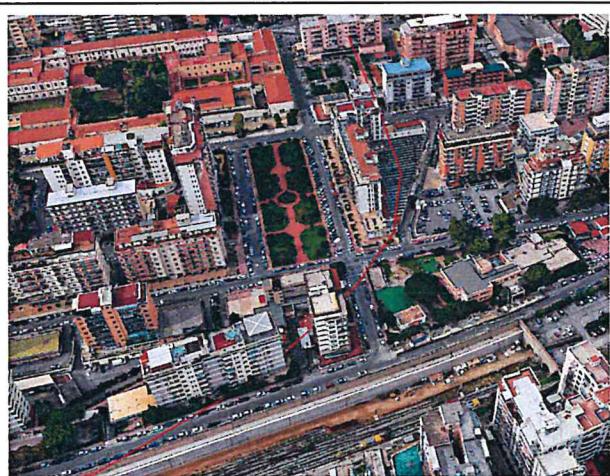
Tratto n. 1 - Tra la Stazione Notarbartolo e via Principe di Palagonia.

- █ Ambito cittadino fortemente urbanizzato
- ✗ Tracciato non più esistente
- ▣ Criticità Bassa
 - a) Larghezze stradali limitate
 - b) Attraversamenti stradali di basso traffico
- ▣ Criticità Media
 - a) Attraversamenti stradali a medio traffico
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali



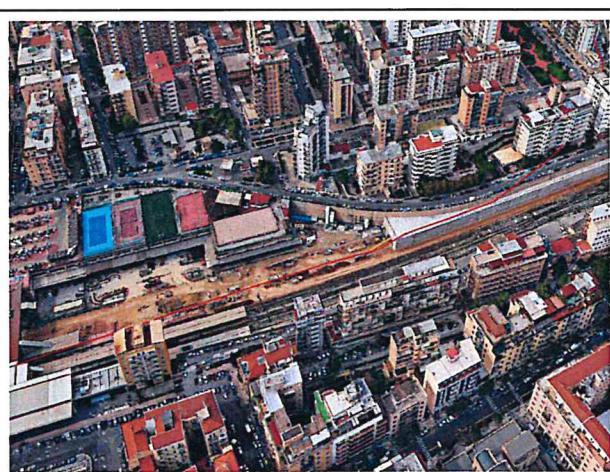
Descrizione:

Il percorso ferroviario iniziava dalla Stazione Lolli, ed all'altezza dell'odierna Stazione Notarbartolo, realizzata agli inizi degli anni '70 del secolo scorso, deviava in direzione nord-ovest scavalcando l'attuale via Daidone e percorreva poi all'incirca le attuali vie Franco Faccio, piazza Riccardo Strauss e Lorenzo Perosi passando dinanzi a Villa Giammona.



Indicazioni procedurali:

Per i tratti n. 1 e n. 2, dove il vecchio tracciato non è più esistente e gli assi stradali non sempre coincidono con il percorso della linea, ma anche per alcuni dei tratti successivi, dovranno necessariamente essere utilizzate carreggiate stradali realizzando differenti tipi di itinerari ciclabili: piste in sede propria nelle strade più trafficate; corsie riservate su marciapiede nelle strade di minor flusso pedonale e con marciapiedi di adeguata ampiezza; corsie riservate su carreggiata nelle strade con traffico relativamente contenuto; percorsi promiscui ciclabili e veicolari in alcuni determinati ambiti, ricorrendo anche alle cosiddette "zone 30".



Innanzitutto viene escluso dal progetto il tratto Lolli-Notarbartolo, in quanto la sede ferroviaria è attualmente in esercizio e una possibile connessione con pista ciclabile potrà

Fig. 3. L'area tra piazza Strauss e via Principe di Palagonia.
Fig. 2. L'area tra via Campolo e piazza. Strauss.
Fig. 1. L'area della Stazione Notarbartolo.

essere presa in considerazione con altri strumenti e finanziamenti.

Parimenti, appare molto difficoltoso, considerata la recente realizzazione della linea tramviaria, l'utilizzo del ponte lungo la via Notarbartolo e delle vie Umberto Giordano e Daidone.

Si individua pertanto come punto iniziale del percorso il piazzale antistante la stazione Notarbartolo (piazza Boiardo), e possono essere valutate due opzioni, la prima delle quali lascia ai concorrenti la possibilità di elaborare varie **IDEE PROGETTUALI**:

- a) la prima prevede l'utilizzo, fino all'altezza della via Di Liberto, della striscia di terreno posta tra la sede ferroviaria e la parte retrostante delle cortine edilizie lungo la via Pecoraro.

Lungo l'attuale innesto della galleria potrebbe essere realizzata una passerella in legno, e dopo il percorso percorrerebbe a ritroso parte della via Daidone e s'innesterebbe nella via Faccio. Da questo punto in poi le limitate sezioni stradali potrebbero consentire solo l'inserimento di una pista con due corsie a doppio senso di marcia separate dalle corsie auto da apposito cordolo piantumato o, per alcuni tratti, da guard-rail.

- b) In alternativa, si potrebbe utilizzare la via Pecoraro fino alla via frate Pasquale Sarullo, per poi confluire nella striscia di terreno adiacente alla sede ferroviaria e quindi continuare analogamente alla prima opzione.

La prima ipotesi consentirebbe la vista della sede ferroviaria corrispondente al tratto iniziale dell'originaria infrastruttura, la seconda utilizzerebbe un percorso (via Pecoraro) attualmente già identificato come viabilità ciclabile, che nella parte finale si innesterebbe con le piste attualmente esistenti provenienti dalla via Giuseppe Giusti.

Il piazzale antistante la Stazione Notarbartolo nella parte compresa tra le vie Pecoraro e Mario Rapisardi, dovrà costituire in ogni caso il punto iniziale del percorso ciclabile, e fungerà da interscambio modale treno-bici.

Appare opportuno valutare la possibilità, dopo aver percorso la via Faccio, di immettersi nella via Umberto Giordano e raggiungere la via Riccardo Zandonai, che in entrambe i lati è già dotata di piste ciclabili così come ([tratto n. 2](#)) il suo prolungamento (via Borremans) fino a piazza Rocco Chinnici. Da qui, attraverso via De Saliba raggiungerebbe il piazzale Lennon, sede di un grande parcheggio pubblico, dove è prevista la realizzazione di un ponte per lo scaivalcamento di viale Regione Siciliana.

Criticità:

- ▣ 1^a Criticità (Bassa): Presenza di sedi stradali di ampiezza limitata (via Faccio; via Paisiello)
- ▣ 2^a Criticità (Bassa): Attraversamento di assi stradali a basso traffico automobilistico (via Daidone, via U. Giordano, via Cilea)
- ▣ 3^a Criticità (Media): Attraversamento di assi stradali significativi ed a medio traffico automobilistico (Via P.pe di Palagonia)

Tratto n. 2 - Tra via Principe di Palagonia e la Circonvallazione.

- █ Ambito cittadino fortemente urbanizzato
- ✗ Tracciato non più esistente
- ▣ Criticità Bassa
 - a) Larghezze stradali limitate
- ▣ Criticità Media
 - a) Attraversamenti stradali a medio traffico

Descrizione:

Il percorso è identificabile con la via Giovanni Paisiello, caratterizzata da una limitata sezione stradale, soprattutto nel suo tratto conclusivo in prossimità della via G. Galilei.

Indicazioni procedurali:

Le dimensioni della strada consentono due alternative:

- a) L'inserimento sulla via Paisiello di una pista ad una corsia ad unico senso di marcia separata dalle corsie auto da apposito cordolo.

Ciò determinerebbe la necessità di realizzare la corsia col senso di marcia

opposto lungo la parallela via W.A. Mozart, che si ricollegherebbe alla via Paisiello percorrendo un tratto della via Galileo Galilei, già dotato di pista ciclabile. Da qui fino alla Circonvallazione, l'ampia sede stradale del secondo tratto di via Paisiello consente la realizzazione di una pista con due corsie a doppio senso di marcia separate dalle corsie auto da apposito cordolo o guard-rail, ovvero di due corsie singole e separate.

- b) In alternativa a tale soluzione, entrambe le corsie potrebbero essere realizzate nella via W.A. Mozart, in quanto la sezione stradale è più ampia rispetto al primo tratto della via Paisiello.



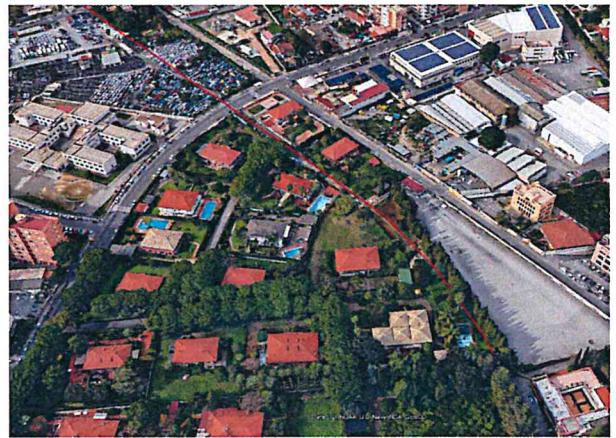
Fig. 5. L'area a cavallo della Circonvallazione.
Fig. 4. L'area tra via Principe di Palagonia e via G. Galilei.

Criticità:

- ▣ 4^a Criticità (Bassa): Presenza di sedi stradali di ampiezza limitata (via Paisiello)
- ▣ 5^a Criticità (Media): Attraversamento di assi stradali significativi ed a medio traffico automobilistico (Via G. Galilei)

Tratto n. 3 - Tra la Circonvallazione e via Bernini.

- █ Ambito cittadino mediamente urbanizzato
- ✚ Tracciato identificabile e occupato da aree intercluse
- ▣ **Criticità (Media)**
 - a) Riacquisizione aree intercluse
- ▣ **Criticità (Alta)**
 - a) Attraversamenti stradali ad elevato traffico
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali



Dati catastali:

Foglio n. 42 - Particella: 1525

Descrizione:

La linea percorreva l'odierno tragitto - in parte stradale ed in parte intercluso - corrispondente alla prosecuzione di via Paisiello fino alla via Gianlorenzo Bernini.



Indicazioni procedurali:

In questo tratto è di fondamentale importanza prevedere la migliore soluzione possibile per l'attraversamento della circonvallazione. Inoltre, appare opportuno far percorrere alla pista ciclabile il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria, perfettamente leggibile, previa riacquisizione delle aree interessate ed occupate a vario titolo.

Potrebbe essere valutata l'eventualità di utilizzare, anche parzialmente, l'ampia e quasi parallela via Nicolò Mineo.

Il tratto in oggetto inizia dalla Circonvallazione, e pertanto si dà ai concorrenti la possibilità di elaborare opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di superare tale sbarramento, ricorrendo alla soluzione di un ponte che potrebbe essere realizzato tra il piazzale Lennon e il parco Uditore, distanti circa 200 metri dal percorso ciclabile. Il ponte consentirebbe l'attraversamento della circonvallazione e l'integrazione della pista ciclabile con le aree a verde pubblico in oggetto. Si suggerisce, inoltre, la possibilità di utilizzare l'ex *via alla Croce*, il cui tracciato è ancora esistente tra via Giorgione e l'area del parco stesso. L'antico tracciato prosegue con la via Cimabue fino alla via Uditore, dove dovrebbe ricongiungersi al percorso dell'ex tracciato ferroviario.

Per non perdere il tracciato di circa 400 metri corrispondente alla prosecuzione di via Paisiello, non appare superfluo suggerire la possibilità di creare un anello ciclopedinale che utilizzerebbe in parte la corsia laterale della circonvallazione stessa. Tale tratto dovrebbe essere bi-direzionale, ma anche mono-direzionale

Fig. 7. L'area attorno alla via Bernini.

Fig. 6. Circonvallazione è 2° tratto di via Paisiello.

(con conseguente riduzione di ingombro), in caso di realizzazione del tratto via alla Croce – Cimabue – Uditore.

Criticità:

- ▣ **6^a Criticità (Media):** Riacquisizione delle aree intercluse ed in particolare di quelle che attualmente consentono il transito pedonale e veicolare verso il *Centro Direzionale* di viale Regione Siciliana n. 3414, la *Casa di Riposo Padre “Angelico Lipani” delle suore francescane del Signore, dell’Istituto Paritario Seneca*.
- ▣ **7^a Criticità (Alta):** Attraversamento di assi stradali molto ampi e ad elevato traffico automobilistico (Viale della Regione Siciliana).



Fig. 8. Vista dall’alto dell’area tra piazzale Lennon ed il parco Uditore.

Si rimanda alla 3^a parte del D.P.P. per un approfondimento della tematica, attraverso immagini e brevi note esplicative riguardanti i cosiddetti “Ponti di Perrault”.

Tratto n. 4 - Tra via Bernini e via Beato Angelico.

- Ambito cittadino mediamente urbanizzato
- # Tracciato identificabile e occupato da aree intercluse e alcuni manufatti
- ▣ **Criticità (Media)**
 - a) Riacquisizione aree intercluse
- ▣ **Criticità (Alta)**
 - a) Riacquisizione aree intercluse con manufatti
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Dati catastali:

Foglio n. 42 - Particella: 1524/1523/182/113
Foglio n. 48 - Particella: 1533/1532/1531/1530/
1952/1951



Fig. 9. L'area tra via Uditore e via Beato Angelico.

Descrizione:

Tracciato identificabile e occupato da aree intercluse e alcuni manufatti

La linea nel tratto fino alla via Uditore attraversava l'area attualmente occupata da un parcheggio, dopo la suddetta strada il percorso è occupato da magazzini, spazi condominiali e aree intercluse.

Indicazioni procedurali:

Nella prima parte di questo tratto la pista potrebbe:

- a) percorrere l'ex sede ferroviaria come prosecuzione del tratto precedente, e poi proseguire fino alla via Camilliani alle spalle del 1° Casello (Uditore).
- b) In alternativa potrebbe percorrere la via U.R. 15 come prosecuzione del primo tratto di via Mineo, e continuare per via Aci passando di fronte al casello.

La linea nel tratto successivo attraversa aree attualmente occupate da magazzini, spazi condominiali e aree intercluse, e pertanto lascia ai concorrenti la possibilità di elaborare opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di consentire che la pista ciclabile possa ripercorrere, il più possibile, il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria. In alternativa si potrebbe utilizzare l'ampia sede stradale di via Aci e proseguire fino alla via Beato Angelico.

Criticità:

- ▣ **8^a Criticità (Media):** Riacquisizione delle aree attualmente occupate da un parcheggio (nel caso di scelta dell'ipotesi progettuale che ripercorre il tracciato).
- ▣ **9^a Criticità (Media):** Riacquisizione delle aree attualmente occupate da magazzini, spazi condominiali e aree intercluse (nel caso di scelta dell'ipotesi progettuale che ripercorre il tracciato).
- ▣ **10^a Criticità (Media):** Attraversamento di assi stradali significativi ed a medio traffico automobilistico (Via Bernini; via Uditore)
- ▣ **11^a Criticità (Alta):** Riacquisizione delle aree tra via Camilliani e via Beato Angelico, occupate da magazzini, spazi condominiali e aree intercluse

Tratto n. 5 - Tra via Beato Angelico e viale Leonardo da Vinci.

- █ Ambito cittadino quasi totalmente agricolo
- █ Tracciato identificabile all'interno di area agricola sede dell'istituendo parco di Villa Turrisi.
- ▣ Criticità (Bassa):
 - a) Riacquisizione aree intercluse
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Dati catastali:

Foglio n. 48 - Particelle: 959/2008/465/292/318

Descrizione:

La linea nel tratto in oggetto percorreva aree attualmente quasi del tutto agricole, ad eccezione di un tratto in prossimità della via Pozzo dove l'ex sede ferroviaria corrisponde ad un percorso pedonale sito tra alcune attrezzature sportive ed alcuni capannoni commerciali.

Indicazioni procedurali:

Nel tratto in oggetto la pista dovrà percorrere integralmente l'antico percorso ferroviario fino al viale Leonardo da Vinci, attraversando le aree dell'istituendo parco di Villa Turrisi al cui interno si trova la **Stazione di Uditore**. Pertanto in questo tratto i concorrenti hanno la possibilità di elaborare opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di integrare il più possibile la pista ciclabile con le aree a verde pubblico circostanti.

Criticità:

- ▣ **12^a Criticità (Bassa):** Riacquisizione delle aree intercluse ed in particolare di quelle che attualmente consentono il transito pedonale all'interno dell'*A.S.D. Kalta Tennis Club* di via Beato Angelico n. 16, e di quelle alle spalle dei capannoni della Ditta *Servizi e Tecnologie s.r.l.* di via Pozzo n. 82.



Fig. 10. L'area tra via Beato Angelico e viale Leonardo da Vinci.

Tratto n. 6 - Tra viale Leonardo da Vinci e via Agordat.

- █ **Ambito cittadino totalmente agricolo**
- █ Tracciato identificabile all'interno di area agricola
- ▣ **Criticità (Bassa):**
 - a) Riacquisizione aree intercluse
 - b) Riacquisizione aree dell'istituendo parco di villa Turrisi
- ▣ **Criticità (Media)**
 - a) Attraversamento stradale
- ▣ **Criticità (Alta)**
 - Attraversamenti stradali ad elevato traffico
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali



Fig. 11. L'area a cavallo del viale Leonardo da Vinci.

Dati catastali:

Foglio n. 52 - Particella: 272/1887
Foglio n. 47 all. B - Particella: 1474/1887

Descrizione:

La linea nel tratto in oggetto attraversava alcune aree agricole di pertinenza della Villa Turrisi poste sull'altro versante del viale Leonardo da Vinci. Poco prima della via Agordat la linea è adesso intersecata dalla via Giovanni Evangelista Di Blasi.

Indicazioni procedurali:

In questo tratto la pista ciclabile dovrebbe ripercorrere integralmente il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria. L'attraversamento della via Giovanni Evangelista Di Blasi dovrà essere garantito da apposita e ben evidente segnaletica orizzontale e verticale.

Il tratto in oggetto inizia dal viale Leonardo da Vinci, e pertanto si dà ai concorrenti la possibilità di elaborare opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di superare tale sbarramento. Potranno essere valutate due ipotesi: ponte ciclo-pedonale, ovvero svincolo a raso attraverso rotatoria. Per la prima ipotesi si potrebbe sviluppare una soluzione tipologicamente analoga a quella proposta per la Circonvallazione. La seconda ipotesi potrebbe invece sviluppare e approfondire la soluzione indicata dalla FIAB, che si allega nella 3^a parte della Relazione.

Criticità:

- ▣ **13^a Criticità (Bassa):** Riacquisizione delle aree intercluse ricadenti all'interno dell'istituendo parco di Villa Turrisi.
- ▣ **14^a Criticità (Media):** Attraversamento di assi stradali significativi ed a medio traffico automobilistico (Via G.E. Di Blasi)
- ▣ **15^a Criticità (Alta):** Attraversamento di assi stradali molto ampi e ad elevato traffico automobilistico (Via Leonardo da Vinci).

Tratto n. 7 - Tra via Agordat e via Luigi Sarullo.

- █ Ambito extra-urbano (borgata) fortemente urbanizzato
- ✚ Tracciato identificabile e occupato da aree intercluse
- ▣ **Criticità** (Bassa)
 - a) Larghezze stradali limitate
 - b) Riacquisizione aree intercluse
- ▣ **Criticità** Media
 - a) Attraversamenti stradali a medio traffico
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Dati catastali:

Foglio n. 47 all. G - Particella: 5084
Foglio n. 47 all. M - Particella: 5191

Descrizione:

La linea nel tratto fino alla via Roccazzo percorreva l'attuale via Dogali. Tra via Roccazzo e via Tembien proseguiva in linea retta all'interno delle aree attualmente comprese tra le facciate retrostanti degli edifici che si affacciano sulle vie Mogadiscio e Cartagine, ed occupa aree attualmente libere da manufatti, alcune in stato di abbandono ed altre utilizzate a parcheggio. Dopo via Tembien attraversava l'attuale villetta comunale fino alla via Zaire, proseguiva fino a via Cartagine in aree attualmente occupate da parcheggi ed infine percorreva l'attuale via U.R.3, attualmente chiusa al transito, fino alla via Sarullo.

Indicazioni procedurali:

In questo tratto la pista ciclabile dovrebbe ripercorrere integralmente il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria, previa riacquisizione delle aree interessate ed occupate a vario titolo. In particolare nel tratto in cui attraversa la "Villetta Cartagine", i concorrenti hanno la possibilità di elaborare opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di integrare e valorizzare il più possibile la pista ciclabile con le suddette aree pubbliche.

Criticità:

- ▣ **16^a Criticità** (Bassa): Presenza di sedi stradali di ampiezza limitata (via Dogali)
- ▣ **17^a Criticità** (Bassa): Riacquisizione delle aree intercluse tra la prosecuzione di via Dogali e via U.R.3 occupate prevalentemente da parcheggi condominiali.
- ▣ **18^a Criticità** (Media): Attraversamento di assi stradali significativi ed a medio traffico automobilistico (via Roccazzo; Via Zaire; via U.R.4; via Sarullo)

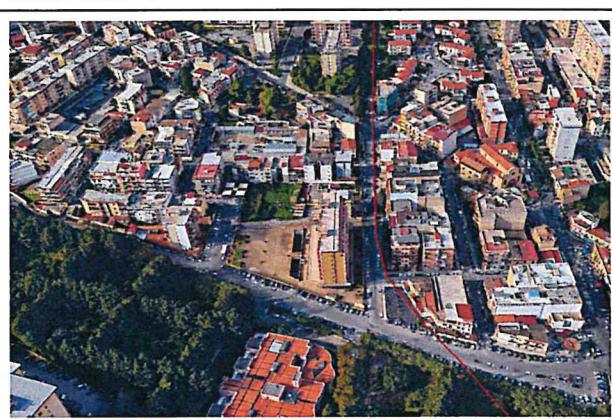


Fig. 14. L'area tra via Zaire e via Sarullo.

Fig. 13. Prosecuzione di via Dogali fino a via Zaire.

Fig. 12. Via Dogali.

Tratto n. 8 - Tra via Luigi Sarullo e via S. Isidoro.

- Ambito extra-urbano (borgata) mediamente urbanizzato
- ☒ Tracciato identificabile e occupato da aree intercluse e alcuni manufatti
- ▣ Criticità (Media)
 - a) Attraversamenti stradali a medio traffico
 - b) Riacquisizione aree occupate a vario titolo
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Dati catastali:

Foglio n. 47 all. M - Particella: 5190/5189/886



Fig. 15. L'area tra via Sarullo e via Sant'Isidoro.

Descrizione:

La linea nel tratto fino alla via Sant'Isidoro percorreva aree attualmente adibite in parte a campi sportivi e in parte aree a verde. In questo tratto si trova il **2° Casello** (Sant'Isidoro).

Indicazioni procedurali:

In questo tratto la pista ciclabile dovrebbe ripercorrere integralmente il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria. In questo tratto i concorrenti hanno la possibilità di elaborare opportune IDEE PROGETTUALI al fine di integrare il più possibile la pista ciclabile con le aree libere di pertinenza dei Padri Rogazionisti, ricavando aree di sosta e ristoro, con possibilità anche di lasciare la bicicletta e dirigersi nel vasto areale della **Casa del Sole**, punto panoramico della città dove, tra le strutture dell'Ospedale e in cima all'omonima collinetta, si trova un'antica chiesetta.

Criticità:

- ▣ **19^a Criticità (Media):** Attraversamento di assi stradali significativi ed a medio traffico automobilistico (via S. Isidoro)
- ▣ **20^a Criticità (Media):** Riacquisizione delle aree di pertinenza dell'ex infrastruttura, attualmente ricadenti all'interno del Centro Polisportivo Padre Annibale Maria di Francia dei Padri Rogazionisti di via Castellana n. 110.
- ▣ **21^a Criticità (Media):** Le differenti quote tra il piano stradale di via Sarullo (m. 92,5) e la parte iniziale dell'area del centro polisportivo (m. 94,2), rende necessaria la realizzazione di una rampa di raccordo.

Tratto n. 9 - Tra via S. Isidoro e via alla Falconara.

- Ambito extra-urbano (borgata) mediamente urbanizzato
- Tracciato corrispondente all'attuale sede stradale
- Criticità (Bassa)
 - a) Larghezze stradali limitate

Dati catastali:

Foglio n. 47 all. M - Particella: 975
Foglio n. 47 all. A - Particella: 738
Foglio n. 47 all. E - Particella: 4650/4652/4651
4653/907

Descrizione:

La linea nel tratto in oggetto corrisponde integralmente al tracciato della via Villini a Sant'Isidoro, caratterizzata dalla grande curvatura che permetteva alla linea ferroviaria di dirigersi verso Baida.

Indicazioni procedurali:

In questo tratto la pista ciclabile dovrà ripercorrere integralmente il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria. La via Villini a Sant'Isidoro, a senso unico di marcia, ha media sezione stradale e pertanto appare idonea ad essere utilizzata, per circa metà della sua larghezza, a pista ciclabile preferibilmente su un lato con due corsie a doppio senso di marcia separate dalla corsia auto da apposito cordolo piantumato o guard-rail. Nel tratto centrale del suo percorso sono ancora presenti, su entrambi i lati, delle vaste aree libere che potrebbero essere utilizzate per aree di ristoro, eventualmente in alternativa a quella indicata precedentemente.

Criticità:

- 22^a Criticità (Bassa): Presenza di sedi stradali di ampiezza limitata (via Villini a S. Isidoro)

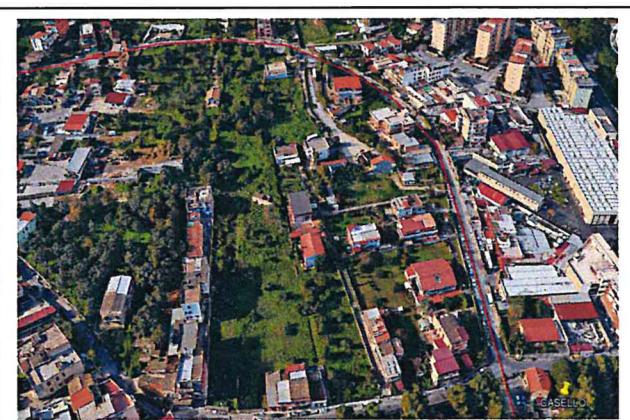
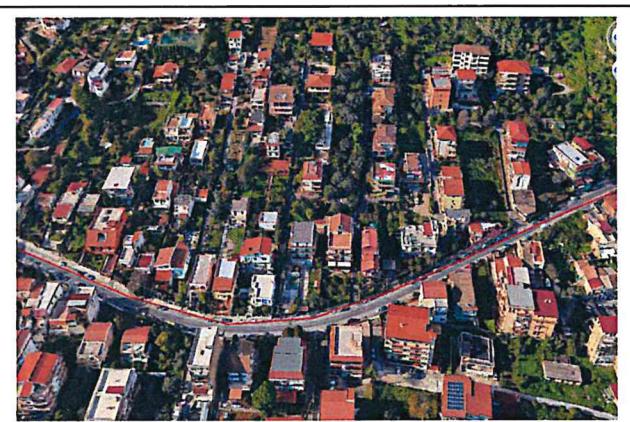
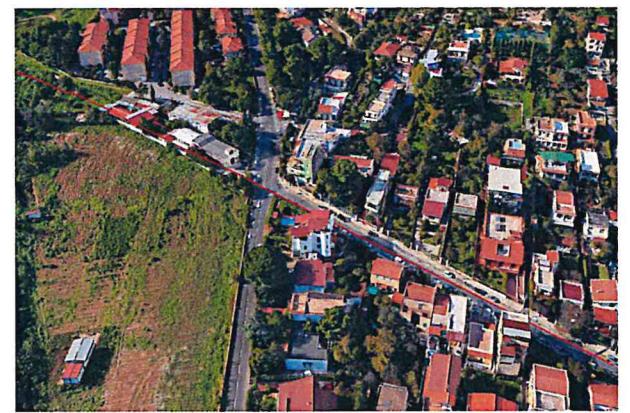


Fig. 18. Terzo tratto di via Villini a Sant'Isidoro.
Fig. 17. Secondo tratto di via Villini a Sant'Isidoro.
Fig. 16. Primo tratto di via Villini a Sant'Isidoro.

Tratto n. 10 - Da via alla Falconara all'imbocco della galleria di Boccadifalco.

- █ Ambito extra-urbano quasi totalmente agricolo
- █ Tracciato identificabile all'interno di area quasi totalmente agricola
- ▣ Criticità (Bassa)
 - a) Riacquisizione aree intercluse
- ▣ Criticità (Media)
 - a) Riacquisizione aree con manufatti
- ▣ Criticità (Alta)
 - a) Riacquisizione aree intercluse modificate
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Dati catastali:

Foglio n. 47 all. H – Particelle: 909/919/921

Descrizione:

Nel tratto iniziale risultano edificati alcuni corpi edilizi di pertinenza dei Frati Minori Rinnovati. Superato il canale Passo di Rigano, ricade in alcune aree agricole intercluse. L'antica infrastruttura proseguiva tra villa Luparello e la rocca su cui si erge il convento di Baida e diviene nuovamente accessibile dalla villa stessa che è sede dell'Istituto Zootecnico. In questo tratto si trovano un **piccolo ponticello** e alcune parti del muro di contenimento che delimita la linea. Inoltre, tra arbusti e rovi, si scorgono due pietre miliari con le lettere *F.S.* e la struttura di alcuni canali di scolo delle acque piovane. Più avanti si trovano alcune baracche erette in prossimità del serbatoio di acqua potabile sui terreni di pertinenza dell'Istituto Zootecnico, e subito dopo il **Ponte** che scavalcava la via Luparello.

Dopo il ponte la linea diviene identificabile fino alla **Stazione di Baida**, subito dopo è interrotta da due costruzioni e poi s'innesta in un percorso carrabile sterrato a servizio delle numerose villette esistenti nella zona. Tale strada s'interrompe con un cancello in prossimità del **3° Casello (Baida)**.

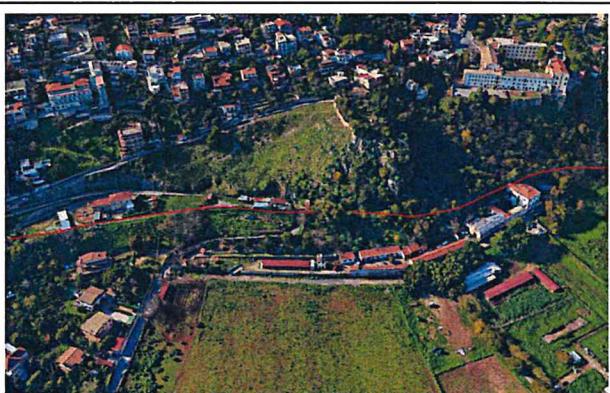
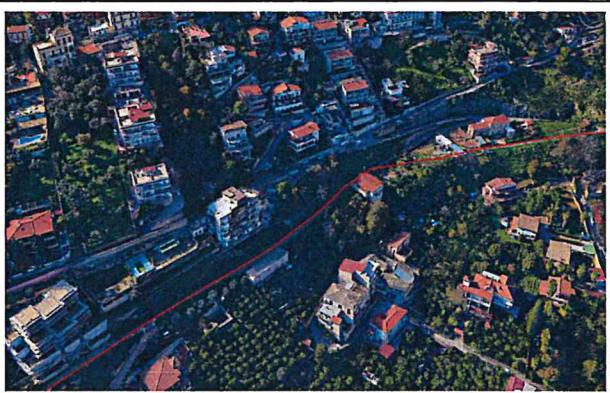
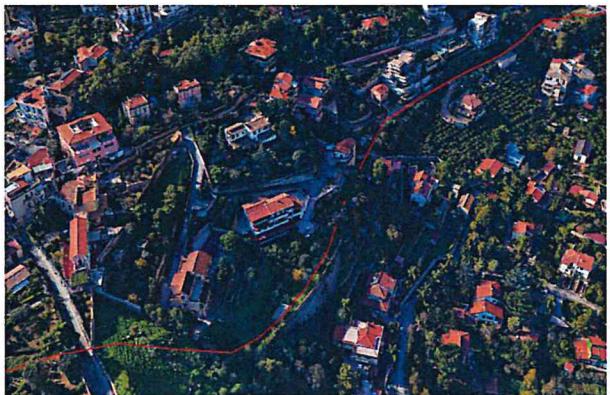


Fig. 22. Tratto tra il Casello di Baida e l'imbocco della Galleria.
 Fig. 21. Tratto tra la Stazione ed il Casello di Baida.
 Fig. 20. Secondo tratto Area Luparello.
 Fig. 19. Primo tratto Area Luparello.

Da questo punto le caratteristiche orografiche del territorio rendono difficoltosa l'accessibilità.

È possibile tuttavia identificare il percorso dell'antica infrastruttura, che proseguiva seguendo in gran parte la curva di livello a quota m. 144,00, delimitato da un alto muro di sostegno visibile da via Roccazzo. La linea poi virava fino all'imbocco della **1^a Galleria (di Boccadifalco)**.

Indicazioni procedurali:

In questo tratto la pista ciclabile dovrebbe ripercorrere pressoché integralmente il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria. La presenza dei corpi edilizi di pertinenza dei Frati Minori Rinnovati costituisce elemento fondamentale per lo studio di opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di integrare, ove possibile, la pista ciclabile con le strutture stesse, eventualmente creando passerelle in legno adiacenti al vecchio tracciato.

La stazione di Baida dovrebbe fungere da luogo di ristoro con possibilità di lasciare la bicicletta e dirigersi nel vasto areale di *Villa Luparello*.

Criticità:

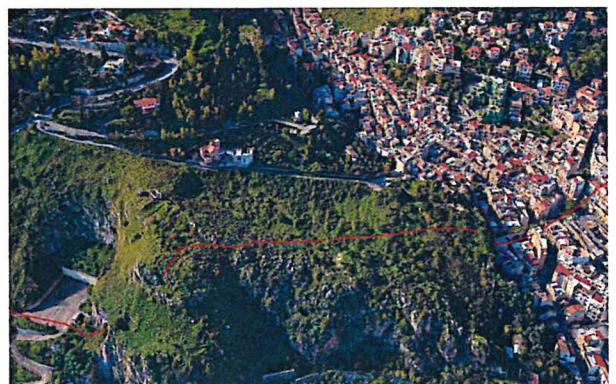
- ▣ **23 Criticità (Bassa):** Riacquisizione delle aree intercluse tra il canale Passo di Rigano e adiacenze di villa Luparello.
- ▣ **24^a Criticità (Media):** Riacquisizione delle aree di pertinenza dell'ex infrastruttura, attualmente ricadenti all'interno di due strutture realizzate nei pressi dell'ex Stazione di Baida.
- ▣ **25^a Criticità (Media):** Riacquisizione delle aree di pertinenza dell'ex infrastruttura, attualmente ricadenti all'interno di aree occupate da privati tra il 3^o Casello e l'imbocco della Galleria di Boccadifalco.
- ▣ **26 Criticità (Alta):** Riacquisizione delle aree di pertinenza dell'ex infrastruttura, attualmente ricadenti all'interno delle strutture di pertinenza dei Frati Minori Rinnovati. La presenza di vaste aree libere adiacenti potrebbe tuttavia consentire di discostare leggermente il tracciato dalla linea originaria e lambire a valle tali fabbricati.

Tratto n. 11 - Tra l'imbocco della Galleria di Boccadifalco e l'uscita della Galleria della Coniglieria.

- Ambito extra-urbano (borgata) fortemente urbanizzato
- Ω Tracciato in parte in Galleria
- Π Tracciato in parte in Viadotto
- ☒ Criticità (Media)
 - a) Verifica consistenza struttura

Dati catastali:

Foglio n. 47 all. C - Particelle: 912/931



Descrizione:

La linea è caratterizzata dalla presenza della **1^a Galleria** (di Boccadifalco), dall'imponente **Viadotto di Boccadifalco** e dalla **2^a Galleria** (della Coniglieria).



Indicazioni procedurali:

Il tratto è interamente esistente e dovrà essere mantenuto e riconvertito in pista ciclabile, previa attenta analisi tecnico strutturale delle citate infrastrutture.

Fig. 24. Il tratto in galleria.
Fig. 23. Il Viadotto di Boccadifalco.

Criticità:

- ☒ 27^a Criticità (Media): Verifica consistenza strutturale delle due Gallerie e del Viadotto di Boccadifalco.

Tratto n. 12 - Tra l'uscita della Galleria della Conigliera ed il confine con Monreale.

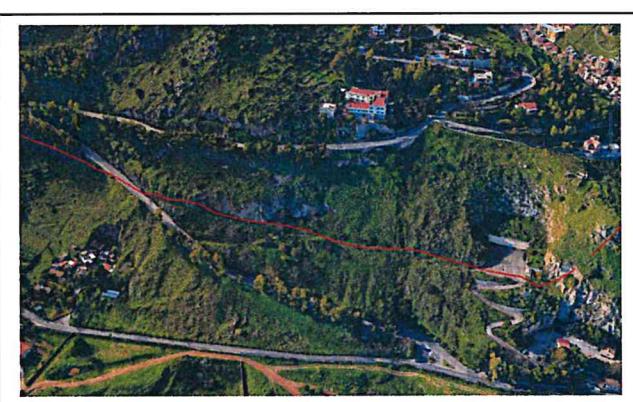
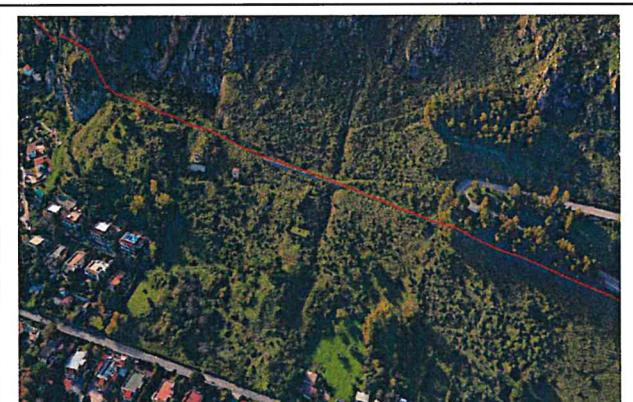
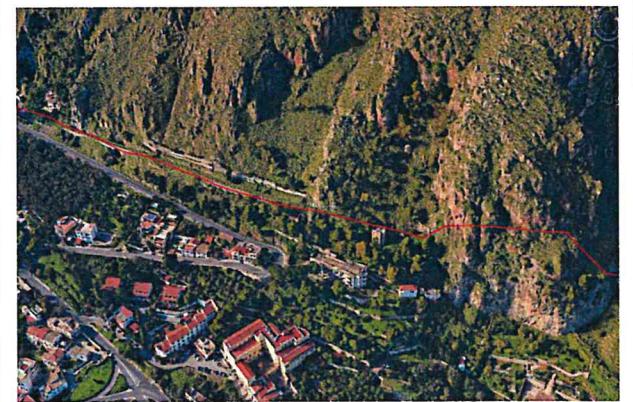
- █ Ambito extra-urbano quasi totalmente agricolo
- █ Tracciato identificabile all'interno di area quasi totalmente agricola
- Ω Tracciato in parte in Galleria
- ▣ Criticità (Media)
 - a) Verifica consistenza strutture
- ▣ Criticità (Alta)
 - a) Riacquisizione aree modificate
 - b) Riacquisizione aree con manufatti
 - c) Scavalcameto sede stradale
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Dati catastali:

Foglio n. 141 - Particelle: 738/1518/1515/15/

Foglio n. 143 - Particelle: 133/135

Foglio n. 143 all. A - Particelle: 138/139



Descrizione:

Dopo l'uscita dalla galleria il tracciato percorre alcune decine di metri e poi è stato inglobato nella piazzola antistante il serbatoio Rocca dell'AMAP. Subito dopo il tracciato ritorna identificabile tra arbusti e sterpaglie, quindi percorre un tratto in dislivello fino alla strada Poggio Ridente, la cui realizzazione ha troncato l'antica infrastruttura sovrapponendosi ad essa per un breve tratto.

Le caratteristiche orografiche del territorio consentono di identificare con notevole difficoltà il percorso di questo tratto dell'antica infrastruttura, che probabilmente rappresenta quello con le maggiori peculiarità paesaggistiche per la bellezza dei territori attraversati e del panorama che spazia sulla città di Palermo e sull'ex Conca d'Oro.

La linea poi prosegue verso la **3^a Galleria (Rocca)**, oltrepassa il **4^o Casello (Rocca)** ed il **2^o Ponte (Rocca)**, un viadotto ad una arcata in corrispondenza di un canalone per il deflusso delle acque, posto in prossimità del confine col territorio di Monreale.

Fig. 27. Tratto in galleria e percorso sino al confine con Monreale.
Fig. 26. Secondo tratto in località Poggio Ridente.
Fig. 25. Primo tratto in località Poggio Ridente.

Indicazioni procedurali:

Il tratto è in parte esistente e in parte individuabile e pertanto dovrà essere mantenuto e riconvertito in pista ciclabile, previa attenta analisi tecnico strutturale delle citate infrastrutture.

La presenza della piazzola dell'AMAP e soprattutto lo scavalcamento della strada di Poggio Ridente, offrono ai concorrenti la possibilità di proporre opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di integrare, il più possibile, la pista ciclabile con il contesto, superando la notevole difficoltà rappresentata dal suddetto attraversamento stradale.

Criticità:

- ▣ **28^a Criticità (Media):** Verifica consistenza strutturale del Casello e del Ponte.
- ▣ **29^a Criticità (Media):** Riacquisizione delle aree di pertinenza dell'ex infrastruttura, attualmente inglobate nella piazzola antistante il serbatoio Rocca dell'AMAP.
- ▣ **30^a Criticità (Media):** Riacquisizione del 4° Casello e delle aree di pertinenza dell'ex infrastruttura, attualmente occupate da soggetti senza fissa dimora.
- ▣ **31^a Criticità (Alta):** Scavalcamento della sede stradale di località Poggio Ridente.

Tratto n. 13 - Dal confine con Monreale all'uscita della Galleria di Monreale.

- █ Ambito extra-urbano quasi totalmente agricolo
- █ Tracciato in parte identificabile all'interno di area quasi totalmente agricola
- Ω Tracciato in parte in Galleria
- ▣ **Criticità (Media)**
 - a) Verifica consistenza struttura
- ▣ **Criticità (Alta)**
 - a) Riacquisizione aree con manufatti
- ☀ Ambito suscettibile di particolari idee progettuali

Descrizione:

Varcato il confine tra i due territori, la linea prosegue in leggera pendenza dirigendosi verso l'imbocco della galleria. In questo tratto il percorso risulta interrotto dall'ampia piazzola realizzata a servizio di un locale commerciale. Subito dopo attraversa un tunnel realizzato dietro la famosa Fontana del Drago, opera settecentesca dello scultore Ignazio Marabitti. Dopo circa 40 metri si arriva all'imbocco della **4^a Galleria (di Monreale)**, posto in adiacenza alla S.P. 69 ma a quota di circa – mt. 4,00. La Galleria consente di bypassare la suddetta S.P. 69 ed ha una lunghezza di circa 250 m.

Indicazioni procedurali:

Il tratto è in parte esistente e in parte individuabile e pertanto dovrà essere mantenuto e riconvertito in pista ciclabile, previa attenta analisi tecnico strutturale delle citate infrastrutture.

Al fine di aderire agli obiettivi previsti dal piano di valorizzazione e gestione dei siti Unesco “Palermo arabo-normanna e le cattedrali di Cefalù e Monreale”, appare opportuno realizzare in prossimità dell'imbocco della galleria di Monreale, un raccordo tra la green way e la S.P. 69, e utilizzare la strada suddetta, dotandola di opportuna segnaletica orizzontale e verticale, per raggiungere piazza Vittorio Emanuele al centro della cittadina normanna di Monreale.

La presenza della pregevole fontana del Marabitti e la necessità di creare il suddetto raccordo, offrono ai concorrenti la possibilità di proporre opportune **IDEE PROGETTUALI** al fine di integrare, il più possibile, la pista ciclabile con il contesto, prevedendo aree di sosta attrezzate ed adeguata cartellonistica.

Criticità:

- ▣ **32^a Criticità (Media):** Verifica consistenza strutturale della Galleria e del tunnel.
- ▣ **33^a Criticità (Media):** Raccordo tra la green way e la S.P. 69 e dotazione di segnaletica orizzontale e verticale adeguata per rendere promiscuo il tratto compreso tra il suddetto raccordo e la piazza di Monreale, applicando eventualmente la riduzione del limite di velocità (zona 30).
- ▣ **34 Criticità (Alta):** Riacquisizione delle aree di pertinenza dell'ex infrastruttura, attualmente inglobate nella piazzola antistante un locale commerciale.

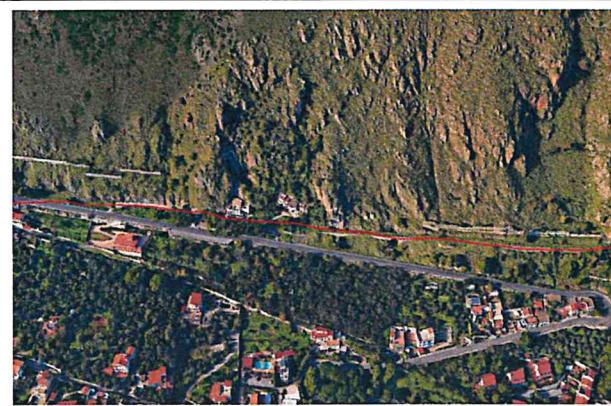


Fig. 29. Tratto in galleria e prima parte della via Strada Ferrata.

Fig. 28. Dal confine Palermo/Monreale all'imbocco della Galleria.

Tratto n. 14 - Dall'uscita della Galleria di Monreale alla Stazione di Monreale.

- Ambito extra-urbano (borgata) mediamente urbanizzato
- Tracciato corrispondente all'attuale sede stradale
- ▣ Criticità (Bassa)
 - a) Larghezze stradali limitate

Descrizione:

La linea nel tratto in oggetto corrisponde integralmente al tracciato della via Strada Ferrata. Lungo tale percorso è posto il **5° Casello** (di Monreale) e dopo altri 1.800 metri si arriva alla **Stazione di Monreale**.

Indicazioni procedurali:

In questo tratto la pista ciclabile dovrà ripercorrere integralmente il percorso dell'antica infrastruttura ferroviaria. La via Strada Ferrata, a doppio senso di marcia, ha modesta sezione stradale e pertanto occorrerà limitarne la velocità ed eventualmente il transito ai soli residenti. Si potrà utilizzare circa metà della sua larghezza a pista ciclabile preferibilmente su un lato con due corsie a doppio senso di marcia separate dalla corsia auto da apposito cordolo piantumato o guard-rail.

Criticità:

- ▣ **35 Criticità (Bassa):** Sostituzione del tracciato con la viabilità locale (via Strada Ferrata). Occorrerà rendere promiscuo il tratto in questione, razionalizzando il traffico veicolare lungo la strada, applicando la riduzione del limite di velocità (zona 30) e/o consentendo l'accesso esclusivamente ai residenti e ai mezzi autorizzati.



Fig. 32. Quarta parte della via Strada Ferrata e Stazione di Monreale.
Fig. 31. Terza parte della via Strada Ferrata.
Fig. 30. Seconda parte della via Strada Ferrata.

15. LE INFRASTRUTTURE E GLI IMMOBILI DI PERTINENZA PRESENTI LUNGO LA LINEA

- a) La linea presenta le seguenti infrastrutture (di esse viene indicata la distanza chilometrica rispetto alla Stazione Lolli, posta a circa 1 km dalla Stazione Notarbartolo):

N.	Infrastruttura	Lungh/mc.	Progr. Chilom.	Stato di consistenza
--	STAZIONE LOLLI		0 + 000	-----
1	1 ^a Casa Cantoniera doppia Uditore	mc. 360 ca.	2 + 975	Cattivo
2	Stazione Uditore a tre luci	mc. 500 ca.	3 + 625	Cattivo
3	2 ^a Casa Cantoniera S. Isidoro	mc. 360 ca.	5 + 250	Cattivo
4	Ponte deflusso acque Villa Luparello	m. 5,00	6 + 685	Buono
5	Ponte sulla via Luparello	m. 8,00	6 + 850	Buono
6	Stazione Baida a tre luci ed annesso M.M.	mc. 900 ca.	6 + 992	Discreto
7	3 ^a Casa Cantoniera Baida	mc. 360 ca.	7 + 313	Cattivo
8	Galleria Concadoro (Baida)	m. 142	7 + 530*	Discreto
9	Viadotto di Boccadifalco a tre arcate	m. 90	7 + 743**	Discreto
10	Galleria Conigliera (di Boccadifalco)	m. 345	7 + 787*	Discreto
11	Galleria della Rocca	m. 142	9 + 196	Discreto
12	4 ^a Casa Cantoniera Rocca	mc. 500 ca.	9 + 378	Cattivo
13	Ponte deflusso acque ad una luce	m. 15	9 + 670**	Discreto
14	Galleria di Monreale	m. 230	10 + 015 ca.	Discreto
15	5 ^a Casa Cantoniera Monreale	mc. 360 ca.	11 + 360 ca.	Discreto
--	STAZIONE DI MONREALE		12 + 030 ca.	-----
	Vari tratti di muri di sostegno	m. 2000 ca.		Discreto

* la distanza si riferisce al portale di accesso.

** la distanza si riferisce all'asse

b) Allo stato attuale gli immobili risultano:

N.	Immobile	Particella	Situazione attuale
1 (1)	1 ^a Casa Cantoniera doppia Uditore	182-113	50% (piano terra) Abitato - indennità di occupazione 50% (primo piano) Abitato - indennità di occupazione
2 (2)	Stazione Uditore a tre luci	292 - 318	Non abitata Alcune strutture limitrofe sono abitate senza titolo
3 (3)	2 ^a Casa Cantoniera S. Isidoro	5189- 886	50% (lato sx) Abitato - indennità di occupazione 50% (lato dx) Abitato - indennità di occupazione
4 (6)	Stazione Baida a tre luci ed annesso M.M.	909 - 919	Abitato - indennità di occupazione
5 (7)	3 ^a Casa Cantoniera Baida	921	Non abitato
6 (12)	4 ^a Casa Cantoniera Rocca	138	Abitato senza titolo da persone senza fissa dimora
7 (15)	5 ^a Casa Cantoniera Monreale	???	???

Di essi dovrà essere fornita, secondo il grado di progettualità richiesto dal bando, una relazione sullo stato di consistenza, il grado e il tipo di ristrutturazione necessari per il loro recupero e l'ipotesi progettuale finalizzata alla loro riconversione come strutture integrative al percorso verde.

A tal proposito si ritiene che i caselli possano costituire dei punti di ristoro e d'informazione, workshop e piccole officine per l'affitto e la riparazione di biciclette, mentre le fermate e la stazione possano essere attrezzati come strutture museali dedicate all'ingegneria ferroviaria o all'etnografia, o alla fauna e alla flora se situati nelle vicinanze di un parco naturale, spazi espositivi per mostre ed esposizione di prodotti artigianali, ecc.

16. CARATTERISTICHE DELL'EDIFICIO FERROVIARIO AD USO CASA CANTONIERA DOPPIA DELLE FERROVIE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA RETE SICILIANA

Il fabbricato adibito a Casa Cantoniera Doppia, che si può ancora oggi rinvenire in moltissime linee ferrate a scartamento ridotto della Sicilia, era composto da due unità immobiliari distinte e destinate all'abitazione dei cantonieri che curavano l'ispezione e la manutenzione di un tratto di ferrovia o dei casellanti adibiti a mansioni di esercizio dei passaggi a livello o a barriere sparsi lungo le linee.

I fabbricati erano pertanto dislocati lungo linea ad intervalli pressoché regolari, di circa due chilometri. Spesso erano ubicati in località molto distanti dai centri abitati più vicini e pertanto erano dotati di piccolo forno in muratura e di cisterna di accumulo delle acque piovane per le esigenze delle famiglie che li abitavano.

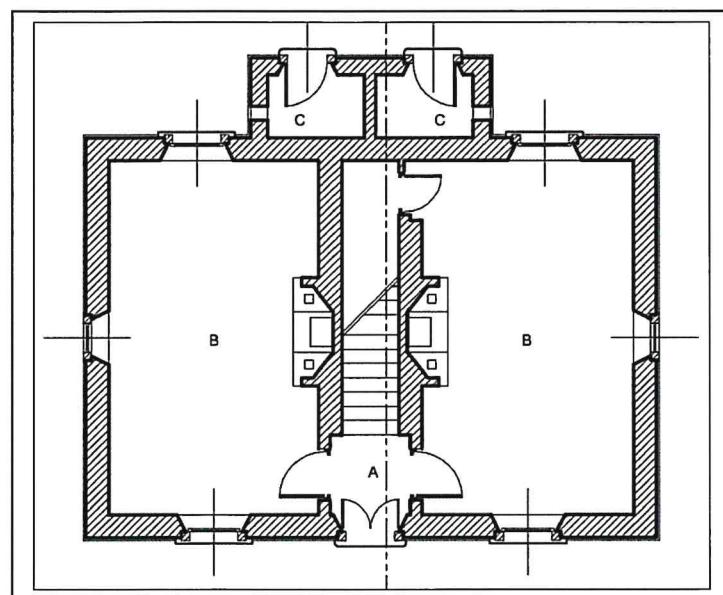
Le due unità immobiliari di cui si componevano si sviluppavano verticalmente. Al piano terra c'era un unico vano adibito a cucina-pranzo con annesso focolare per la cottura dei cibi, collegato alla canna fumaria, mentre il primo piano si componeva di due vani, oltre ad un piccolo wc sito nel corpo di fabbrica aggettante e che si raggiungeva dal pianerottolo comune di sbarco della scala.

Le due unità immobiliari erano dotate di due ripostigli, siti uno nel sottoscala e l'altro a primo piano in un piccolo ambiente ricavato nel vano scala.

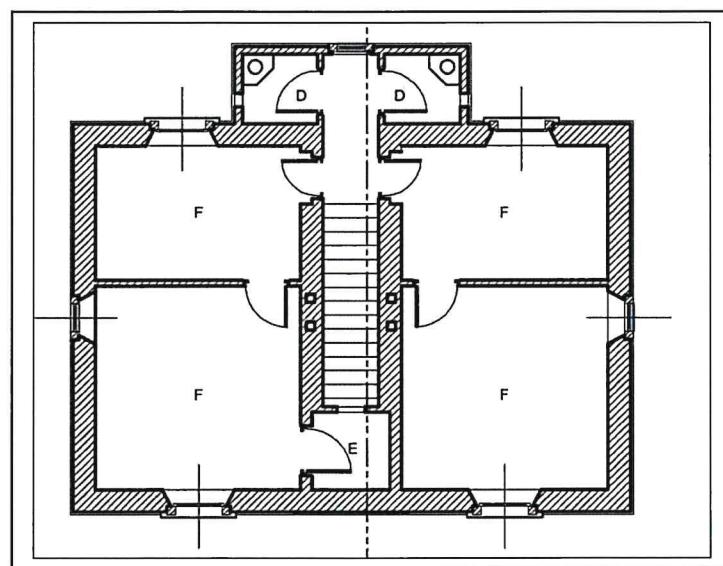
Nel corpo aggettante a piano terra si trovavano due piccoli magazzini per il ricovero degli attrezzi utilizzati dai cantonieri, ognuno di pertinenza della rispettiva unità immobiliare. Le dimensioni tipo delle case cantoniere doppie erano di circa m. 9,00 x 6,30 oltre al corpo aggettante di m. 1,30 x 3,80 per una superficie coperta di 62 mq. circa.

L'altezza del fabbricato, alla linea di gronda era di circa m. 5,90 e la cubatura sviluppata di circa 360 mc.

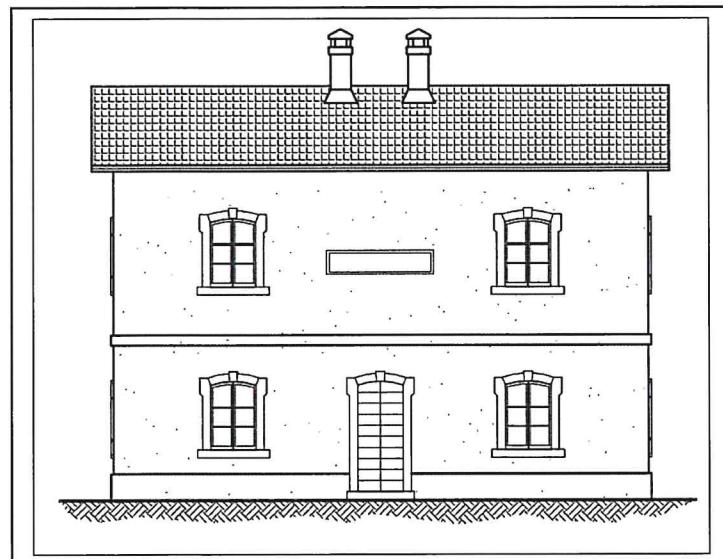
L'edificio era realizzato in muratura portante, con solai e copertura in legno e scala centrale realizzata con gradini in pietra ammorsati ai due muri portanti del vano scala. Sul tetto a due falde, coperto con manto di tegole, spiccavano i due comignoli per lo scarico dei fumi dei focolari delle cucine.



Pianta Piano Terra



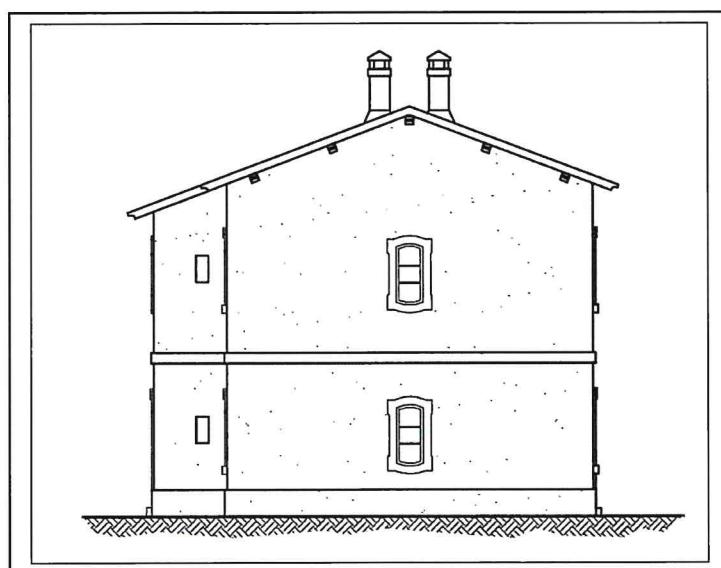
Pianta Piano Primo



Prospetto Principale



Prospetto Posteriore



Prospetto Laterale