



COMUNE DI PALERMO



AREA URBANISTICA E DELLA RIGENERAZIONE URBANA, DELLA MOBILITA' E DEL CENTRO STORICO - STAFF AREA URBANISTICA E DELLA RIGENERAZIONE URBANA, DELLA MOBILITA' E DEL CENTRO STORICO - UFFICIO PIANIFICAZIONE MOBILITÀ SOSTENIBILE -

Determinazione Dirigenziale N. 18705 Del 16/12/2025

OGGETTO: INTERVENTO DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE CICLOVIE ESISTENTI NEL TERRITORIO COMUNALE APPROVAZIONE DEL QUADRO ESIGENZIALE.

CUP: D79J25000770004

Responsabile del Procedimento: LEONARDA SILVANA CHIRCO

Firmatario Determina: ROBERTO BIONDO / InfoCert S.p.A.

PREMESSO CHE

La città di Palermo ha riconosciuto il ruolo strategico della mobilità ciclabile nell'ambito della pianificazione urbana attraverso l'adozione dei seguenti strumenti:

Il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 365 del 29/10/2013, ai sensi dell'art. 36 del D. Lgs. n. 285 del 30/4/1992 (Codice della Strada) e secondo le procedure disposte dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici datato 12/4/95 con il quale 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”*;

Il Piano della Mobilità Dolce – Piano della Rete degli Itinerari Ciclabili di Palermo, che prevede l'estensione e l'integrazione della rete ciclabile urbana;

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 121 del 03/07/2019.

In particolare, nel documento “Scenari del P.U.M.S.” è evidenziata la necessità di affiancare allo sviluppo delle infrastrutture ciclabili un'attività sistematica di manutenzione e messa in sicurezza, al fine di ridurre il rischio di incidentalità e incentivare l'utilizzo della bicicletta, anche in considerazione delle favorevoli condizioni orografiche e climatiche della città.

La Deliberazione di Giunta Comunale n. 68 del 05/04/2024 ha adottato il contributo al PUMS della città metropolitana quale strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio lungo periodo (10 anni), intende sviluppare una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

CONSIDERATO che:

L'Amministrazione Comunale di Palermo, nell'ambito delle politiche di sostenibilità ambientale e di promozione della mobilità urbana sostenibile, ha intrapreso negli ultimi anni una serie di azioni finalizzate alla riduzione del traffico veicolare privato e delle emissioni inquinanti, favorendo l'utilizzo di modalità di spostamento alternative, tra cui la mobilità ciclabile.

Nel programma di mandato del Sindaco per il quinquennio 2022-2027, è stata riservata una particolare attenzione alle problematiche riguardanti la rigenerazione urbana e la restituzione ai cittadini di particolari spazi, altresì in linea con gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione di gas serra derivanti dal settore dei trasporti, è stato stabilito di: << realizzare a Palermo un vero sistema integrato di mobilità urbana sostenibile che consenta al cittadino di poter scegliere la migliore opzione di mobilità sulla base delle proprie necessità>>;

RITENUTO che:

L'attuale rete ciclabile urbana della città di Palermo si estende per circa **60 km**, registrando un significativo incremento rispetto ai 21 km censiti nel 2011. Nonostante tale sviluppo infrastrutturale, la quota modale degli spostamenti in bicicletta si attesta su valori ancora contenuti, pari a circa il 3% degli spostamenti sistematici.

Dall'analisi tecnica condotta sugli itinerari ciclabili esistenti sono emerse le seguenti principali criticità:

- discontinuità e frammentazione dei percorsi;
- degrado delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso e autobloccanti;
- spostamento e danneggiamento dei moduli spartitraffico;
- caditoie e pozzetti non correttamente posizionati a quota;

- rifacimenti non conformi delle superfici a seguito di scavi;
- deterioramento della segnaletica orizzontale e verticale;
- interferenze con la sosta veicolare irregolare;
- presenza di vegetazione infestante e insufficiente pulizia delle superfici ciclabili;
- carenze nell'illuminazione dedicata.

Il progetto di manutenzione ordinaria e straordinaria delle ciclovie esistenti persegue i seguenti obiettivi generali:

- incentivare l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano;
- aumentare i livelli di sicurezza reale e percepita per l'utenza ciclabile;
- migliorare la qualità, la continuità e la riconoscibilità dei percorsi;
- favorire l'integrazione tra mobilità ciclabile e Trasporto Pubblico Locale;
- contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- migliorare la qualità dello spazio pubblico e dello spazio stradale;
- ridurre la congestione veicolare e i tempi di percorrenza urbani.

Su questo indirizzo generale per la redazione della progettazione esecutiva della manutenzione delle infrastrutture ciclabili esistenti, poggiano i seguenti criteri di riferimento:

- **SICUREZZA FRUITIVA** - Scelte costruttive finalizzate alla massima sicurezza, fruizione ed accessibilità;
- **SEMPLICITÀ** - La progettazione deve privilegiare soluzioni tecniche e costruttive con elevati parametri di qualità e riconoscibilità del tracciato ciclabile;
- **ECONOMICITÀ** - La progettazione deve adottare soluzioni fondate su criteri di economicità e massima efficienza;
- **SOSTENIBILITÀ** in termini di durata, manutenibilità e ciclo di vita dell'infrastruttura ciclabile;
- **INTERMODALITÀ** - La progettazione, intercettando il maggior numero di stazioni/fermate dei mezzi pubblici (in particolare treno, metro, tram e autobus) dovrà prevedere o implementare i luoghi di sosta per biciclette, in modo da consentire alla specifica utenza alla quale l'intervento è destinato di poter utilizzare sia il proprio mezzo (bicicletta, monopattino, ecc.), sia i mezzi pubblici e TPL.

TUTTO QUANTO SOPRA PREMESSO E CONSIDERATO

SI PROPONE di:

approvare il quadro esigenziale dell'intervento di manutenzione ordinaria e straordinaria delle ciclovie esistenti nel territorio comunale (**All.1**);

attestare la regolarità e la correttezza amministrativa del presente atto ai sensi e per gli effetti di quanto dispone l'art. 147bis del D.to Lgvo 267/2000.

Il Responsabile del procedimento ritiene che l'istruttoria preordinata alla emanazione del presente atto consente di attestare la regolarità tecnica e la correttezza amministrativa di quest'ultimo, ai sensi e per gli effetti di quanto dispone l'art. 147 bis del D. Lgs. 267/2000.

Il Responsabile del Procedimento
(Arch. *Leonarda Silvana Chirco*)

IL DIRIGENTE

- vista la superiore relazione resa anche ai sensi dell'art.7 della L.R. n.7/2019;
- visto l'art.51, comma 3, della L. n°142/90 recepito dalla L.R. n°48/91 e ss.mm. ed ii. ;
- visto il D. Lgs. 36/2023;

- visti gli atti amministrativi citati in relazione;
- visto il vigente regolamento degli Uffici e dei Servizi dell'Amministrazione Comunale;

RITENUTA la propria competenza

DETERMINA

di approvare il quadro esigenziale dell'intervento di manutenzione ordinaria e straordinaria delle ciclovie esistenti nel territorio comunale(**All.1**);

di attestare la regolarità e la correttezza amministrativa del presente atto ai sensi e per gli effetti di quanto dispone l'art. 147bis del D.to Lgvo 267/2000.

Il sottoscritto, n.q. di Dirigente dell'Ufficio competente, dichiara “*di non trovarsi in situazioni di incompatibilità né in condizioni di conflitto di interessi, anche in via potenziale, rispetto all'oggetto e al contenuto del presente provvedimento*”.

IL DIRIGENTE
(Ing. Roberto Biondo)

Il Dirigente
ROBERTO BIONDO / InfoCert S.p.A.
(atto sottoscritto digitalmente)