


Palermo smonta le piste ciclabili PNRR: proteste, paura e un progetto svuotato

 1 Giugno 2026

Categorie

Altro

Ambiente e decoro

Da noi

Editoriali

Eventi e iniziative

Infrastrutture

Palermo Ciclabile

Pubblica amministrazione

Smart cities

Spazi pubblici

Stampa

Trasporto pubblico

Dai cantieri alle retromarce

Negli ultimi mesi, a Palermo, ogni cantiere di pista ciclabile è diventato un caso politico: da **Corso Calatafimi a viale Regione Siciliana**, passando per **via Alcide De Gasperi**, Cruillas, Notarbartolo, Papireto. Ovunque si provi a togliere spazio alle auto, esplodono proteste: commercianti, residenti, comitati spontanei, allarmi sul traffico e sui parcheggi.

In questo clima, il Comune ha messo mano al progetto PNRR del **“Percorso ciclabile Costa Sud, Stazione Centrale, lungofiume Oreto, Poli Universitari – Secondo lotto”**, già **approvato, validato e appaltato**, modificandolo in corsa. Lo ha fatto con una **Conferenza di Servizi** e con una successiva **determinazione del RUP** (prot. AREG/761203/2026 del 29/05/2026), che chiude il procedimento “con esito positivo”.

Ultimi commenti



Davide su

Palermo smonta le piste ciclabili PNRR: proteste, paura e un progetto svuotato

Il panormosauro dovrebbe essere estromesso da qualsiasi decisione e comitato perché non è in grado di cap...
“assolutamente niente. Come...”

Giu 2, 19:33

In questo articolo analizziamo **cosa dicono davvero questi atti**, punto per punto, e come vengono usati per giustificare una vera e propria **retromarcia politica sulle ciclabili**.

Il contesto: un progetto già pronto, poi arrivano le proteste

Nella parte introduttiva della determinazione si legge che il progetto esecutivo era stato **completato, verificato, validato e approvato** tra aprile e novembre 2025, con avvio lavori il 18 dicembre 2025.

“La complessa coesistenza dei molteplici usi delle vie, sulla quale, in taluni casi, incide negativamente la realizzazione delle ciclovie, ha dato origine a molteplici contestazioni da parte dei soggetti interessati, che hanno determinato un considerevole rallentamento dei lavori.”

Qui sta il primo passaggio chiave: il Comune ammette che **le contestazioni hanno rallentato i lavori**. Non si parla di errori progettuali gravi, né di impossibilità tecnica: si parla di **proteste**.

A margine, la determinazione del 29 maggio 2026 usa questo rallentamento come giustificazione per avviare modifiche “in corso d’opera”, con l’obiettivo dichiarato di rispettare la scadenza PNRR del **30 giugno 2026**.

I documenti che spiegano cosa è successo davvero

Per capire come si sia arrivati alla modifica del progetto PNRR sulle ciclabili, bisogna partire dagli atti amministrativi. Il passaggio decisivo è contenuto nella **Conferenza di Servizi “decisoria”**, conclusa con il provvedimento del RUP **prot. AREG/761203/2026 del 29 maggio 2026**. È in questo documento che emergono:

- le contestazioni che hanno rallentato i lavori,
- le modifiche in corsa,
- i tagli ai tratti strategici,
- le riduzioni delle sezioni ciclabili,
- i pareri critici dell’Ufficio Traffico,



Irexia SU

Palermo smonta le piste ciclabili PNRR: proteste, paura e un progetto svuotato

“A me sembra che l’atteggiamento dell’amministrazione comunale sia quello che fa le cose tanto per farle m
”senza crederci; le...

Giu 2, 16:29



Rosario SU

Palermo smonta le piste ciclabili PNRR: proteste, paura e un progetto svuotato

“Palermo non ha la possibilità di avere delle piste ciclabile per la sua viabilità
”per la sua mentalità dei...

Giu 2, 16:00



Fresh SU

Palermo smonta le piste ciclabili PNRR: proteste, paura e un progetto svuotato

“Protestano i parcheggiatori abusivi: Intralciare i marciapiedi dove facciamo salire le macchine dei panormosauri. Protestano quelli che hanno il
”motorino...

Giu 2, 10:08



punteruolorosso SU

Palermo smonta le piste ciclabili PNRR: proteste, paura e un progetto svuotato

“l’unica buona è viale michelangelo. lì certo le piste ci vogliono, quindi bene.
”non conosco le altre strade, la città...

Giu 2, 07:30

Recenti

📅 1 Giugno 2026

Palermo smonta le piste ciclabili PNRR: proteste, paura e un progetto svuotato

Pubblica amministrazione



📅 29 Maggio 2026

Tram Palermo, al via i lavori della Tratta C

Trasporto pubblico

- il dissenso della Consulta della Bicicletta.

La Conferenza di Servizi è il luogo in cui l'amministrazione, messa di fronte alle proteste e ai ritardi, decide di **stravolgere un progetto già approvato, validato e appaltato**. È qui che si legge, nero su bianco, che la realizzazione delle ciclovie ha generato "molteplici contestazioni" e che queste contestazioni hanno inciso sulle scelte progettuali.

A valle di tutto ciò arriva la **Determinazione Dirigenziale n. 8046 del 29 maggio 2026**, che si limita a prendere atto delle decisioni assunte in Conferenza di Servizi e ad approvare gli elaborati della "modifica del progetto in corso d'opera". Un atto puramente formale.

È da questo incrocio di atti che si capisce come Palermo sia arrivata a rinunciare ai tratti più strategici della rete ciclabile PNRR, sacrificando gli assi principali per evitare conflitti e contestazioni.

Le proteste che hanno cambiato il progetto

La Conferenza di Servizi parla chiaro: la realizzazione delle ciclovie ha generato "molteplici contestazioni" che hanno rallentato i lavori. È una frase chiave, perché ammette ciò che politicamente non si vuole mai dichiarare: **le proteste hanno inciso sulle scelte progettuali**.

E non è difficile capire quali proteste.

Negli ultimi mesi, ogni volta che un cantiere ciclabile ha toccato la carreggiata o la sosta, è esplosa un fronte di resistenza. Su **Corso Calatafimi**, residenti e commercianti hanno contestato la ciclabile prevista dal PUMS, evocando scenari di traffico paralizzato e perdita di parcheggi. Su **viale Regione Siciliana**, la sola ipotesi di ridurre la carreggiata ha scatenato una reazione immediata, poi sfociata nella cancellazione dei tratti più strategici. In **via Alcide De Gasperi**, il presunto restringimento della strada ha provocato proteste e pressioni politiche tali da costringere l'amministrazione a rivedere il progetto.

Situazioni simili si sono ripetute a **Cruillas**, dove ogni intervento sulla viabilità incontra resistenze consolidate, e lungo l'asse di **Notarbartolo**, già congestionato e caratterizzato da conflitti costanti tra auto, bus, taxi e pedoni. Anche in aree come **Papireto**, pur senza proteste organizzate, il contesto di sosta selvaggia e conflitto d'uso rende qualunque intervento impopolare e politicamente rischioso. Via Papireto oggi rimane una pattumiera a cielo aperto, causa porci.



📅 28 Maggio 2026

**Domani
cerimonia
consegna lavori tratta "C"**

Infrastrutture



📅 27 Maggio 2026

**Tram, validato
il progetto
esecutivo della Tratta C: fra
pochi giorni avvio dei lavori**

Infrastrutture Trasporto pubblico

Il risultato è sempre lo stesso: **la mobilità sostenibile diventa negoziabile**. Ogni tratto “difficile” viene rinviato, ridotto o cancellato. La Conferenza di Servizi non parla di errori tecnici o di problemi strutturali: parla di contestazioni. E le contestazioni, a Palermo, hanno un peso politico enorme.

A margine, la Determina Dirigenziale n. 8046 del 29 maggio 2026 non menziona nulla di tutto questo: si limita a recepire le decisioni del RUP, senza alcun riferimento al clima di opposizione che ha condizionato l'intero processo.

La scelta politica: spostare i chilometri dove nessuno protesta (e snaturare il progetto originario)

Dentro la Conferenza di Servizi c'è una frase che, da sola, spiega l'intera strategia dell'amministrazione:

“*Modifiche al progetto in corso d'opera, allo scopo di includere nuovi percorsi ciclabili ricadenti in ambiti urbani meno complessi, che rendono possibili minori tempi di realizzazione.*”

“Ambiti urbani meno complessi” è un modo elegante per dire: **spostiamo i chilometri dalle strade dove ci sono proteste verso zone dove nessuno si lamenta.**

Ma c'è un secondo livello, ancora più grave: **così facendo, il Comune ha snaturato completamente il progetto originario.**

Il titolo stesso dell'intervento PNRR lo dice chiaramente:

“Percorso ciclabile Costa Sud, Stazione Centrale, lungofiume Oreto, Poli Universitari – Secondo lotto”

Il progetto nasceva per:

- collegare **la Costa Sud** con il centro,
- connettere **Stazione Centrale**,
- riqualificare l'asse del **lungofiume Oreto**,
- creare un corridoio ciclabile verso i **poli universitari e ospedalieri**.

Era un progetto **di rete**, con una logica funzionale precisa: mettere in relazione luoghi strategici della città, dove si muovono ogni giorno migliaia di persone. E invece cosa succede?

I chilometri vengono spostati su:

- **viale Michelangelo,**
- **Bonagia,**
- **via Paratore,**
- **via Besio,**
- **via Berrettaro,**
- **via Zummo,**
- **via dell’Airone,**
- **via Sagittario,**
- **via Albiri,**
- **via Calandrucci,**
- **via Barisano da Trani...**

Quartieri e strade che **non hanno nulla a che vedere** con l’obiettivo originario del progetto. Non collegano poli universitari, non collegano poli ospedalieri, non collegano la Costa Sud, non collegano la Stazione Centrale.

Sono tratti scelti perché “meno complessi”, cioè **meno conflittuali**. E non è prevista la realizzazione di sovrappassi pedonali per oltrepassare la Circonvallazione.

Il risultato è una rete ciclabile che perde coerenza, perde funzione, perde senso. Un progetto nato per connettere i principali assi della città viene trasformato in una serie di segmenti periferici, scollegati, incapaci di incidere sulla mobilità reale.

È la fotografia perfetta di una scelta politica: **evitare il conflitto, anche a costo di tradire la visione del progetto**.

La Consulta della Bicicletta ignorata

Tra i pareri acquisiti in Conferenza di Servizi, quello della **Consulta Comunale della Bicicletta** è il più netto e il più politico. Non si limita a osservazioni tecniche: denuncia apertamente che le modifiche introdotte dal Comune **snaturano la rete ciclabile prevista dal PUMS** e tradiscono gli impegni assunti negli anni.

La Consulta scrive che le varianti “stanno snaturando il concetto di rete ciclabile già previsto dal PUMS e dal Piano della Mobilità Dolce

e richiama due assi fondamentali: **Corso Calatafimi** e **viale Regione Siciliana**, entrambi previsti nel progetto originario e poi di fatto abbandonati. Ricorda anche che la ciclabile su Corso Calatafimi era parte degli impegni assunti per il riconoscimento UNESCO del percorso arabo-normanno.

È un parere durissimo, che mette in luce la perdita di coerenza del progetto e la rinuncia agli assi strategici. E come risponde il Comune?

Con una frase che sembra fatta apposta per neutralizzare ogni critica:

“*Si ritiene che i nuovi percorsi ciclabili non stiano snaturando il concetto di rete ciclabile (...) e costituiscano un’utile integrazione.*”

Nessuna argomentazione tecnica, nessuna analisi di rete, nessun confronto con il PUMS. Solo un “si ritiene”, che ribalta completamente il giudizio della Consulta e legittima lo spostamento dei chilometri in aree periferiche che nulla hanno a che vedere con gli obiettivi originari del progetto.

E’ lecito pensare che **la Consulta viene ascoltata solo quando è allineata, e quando critica, viene ignorata?**

La ciclabile non collega più ciò che doveva collegare: non la Costa Sud, non la Stazione Centrale, non il lungofiume Oreto, non i poli universitari e ospedalieri. **Al loro posto compaiono tratti periferici, spezzati, che nulla hanno a che vedere con la logica originaria** del progetto PNRR.

È una rinuncia pesante, che compromette la funzione stessa della rete ciclabile. Una ciclabile senza assi principali è una ciclabile che non serve a nessuno.

Le piste da 1 metro: il minimo sindacale spacciato per soluzione

Un altro punto critico emerso in Conferenza di Servizi riguarda le **larghezze delle piste ciclabili**. Il progetto originario prevedeva sezioni coerenti con le linee guida nazionali: piste bidirezionali da 2,50–3,00 metri e monodirezionali da 1,50–1,75 metri. Con le modifiche introdotte, invece, si arriva al limite estremo della normativa.

Il documento lo dice chiaramente:

“

“Le dimensioni trasversali (...) sono state ridotte a ml 2,00 per le piste bidirezionali e a ml 1,00 per quelle monodirezionali.”

Una **pista monodirezionale da 1 metro** è il minimo assoluto consentito dal DM 557/1999, previsto solo in casi eccezionali, per brevi tratti e in condizioni di spazio realmente non ampliabile. Qui, invece, diventa una soluzione strutturale, applicata su interi segmenti del progetto.

Il motivo è evidente: **ridurre al massimo l’ingombro della ciclabile per non toccare la carreggiata e la sosta delle auto.**

Ma una pista da 1 metro:

- non permette il sorpasso tra ciclisti;
- non consente margini di sicurezza laterale;
- aumenta il rischio in presenza di ostacoli, tombini, portiere, marciapiedi irregolari;
- è incompatibile con l’uso da parte di cargo bike, bici con seggiolini, handbike, monopattini;
- non rispetta lo spirito della normativa, che prevede queste riduzioni solo come eccezione, non come regola.

È una scelta che compromette la sicurezza e la fruibilità dell’infrastruttura, trasformando la ciclabile in un corridoio angusto, più vicino a un marciapiede dipinto che a un’infrastruttura moderna.

Il paradosso è che, mentre molte città europee allargano le ciclabili per renderle più sicure e attrattive, Palermo le **stringe al minimo legale** per evitare conflitti con la sosta e con il traffico automobilistico.

“Esito positivo” su un progetto snaturato

Alla fine della Conferenza di Servizi, dopo pagine di contestazioni, pareri critici, cancellazioni, riduzioni e ribaltamenti tecnici, arriva la formula che chiude tutto:

“È conclusa, con esito positivo, la Conferenza di Servizi finalizzata all’approvazione delle modifiche del progetto in corso d’opera.”

Un “esito positivo” che suona quasi paradossale. Perché positivo? Per chi? E rispetto a quale obiettivo?

Se si guarda al progetto originario – quello che doveva collegare **Costa Sud, Stazione Centrale, lungofiume Oreto, poli universitari e**

ospedalieri – l'esito è tutt'altro che positivo. Gli assi strategici sono stati sacrificati, i tratti più importanti cancellati, le sezioni ridotte al minimo, la rete spezzata e spostata in zone periferiche che nulla hanno a che vedere con la logica del progetto PNRR.

Eppure, dal punto di vista amministrativo, tutto fila liscio. La Conferenza di Servizi certifica che gli elaborati modificati sono approvati. Il RUP dichiara che non ci sono motivazioni tecniche per accogliere le osservazioni critiche. La Consulta della Bicicletta viene smentita con un "si ritiene".

Il risultato è un progetto che formalmente avanza, ma sostanzialmente arretra. Un progetto che rispetta la scadenza del **30 giugno 2026**, ma perde la sua funzione. Un progetto che chiude la procedura, ma apre una ferita nella credibilità della pianificazione urbana.

Una città che ha paura del cambiamento

La vicenda delle ciclabili PNRR mostra una verità semplice: **Palermo ha ancora paura di cambiare**. Le proteste hanno pesato più dei piani, più della sicurezza, più degli obiettivi europei. E invece di difendere il progetto originario – che doveva collegare Costa Sud, Stazione Centrale, lungofiume Oreto e i poli universitari – il Comune ha scelto la strada più facile: **arretrare**.

Ma si sa, a Palermo le piste ciclabili non portano voti.

A proposito, vi segnaliamo la recente puntata di [Mi Manda Rai Tre](#) con un focus particolare su Palermo. Assieme ai ragazzi della Consulta della Bicicletta abbiamo accompagnato la troupe della Rai in determinati punti assai critici, anche quelli di recente realizzazione.

Pubblica amministrazione

comune di palermo

Piste ciclabili

piste ciclabili palermo

pnrr palermo

Post correlati



22 Maggio 2026

1

Ciclovie a Palermo: l'amministrazione rilancia, tra



19 Maggio 2026

6



9 Maggio 2026

2

rassicurazioni,
procedure e tensioni sul
territorio

Infrastrutture

Pubblica amministrazione

Dalla crisi delle ciclovie
alla procedura
d'infrazione UE: Palermo
finisce sul tavolo di
Bruxelles

Infrastrutture

Pubblica amministrazione

Smart cities

Piste Ciclabili a rischio:
la Consulta accusa il
Comune

Pubblica amministrazione

Smart cities



punteruolorosso

🕒 2 Giugno 2026 at 7:30

l'unica buona è viale michelangelo. lì certo le piste ci vogliono, quindi bene. non conosco le altre strade, la città è tappezzata di micropiste in mezzo al deserto, fatte solo per consegnare soldi a imprese magari vicine a politici del comune. peccato per la zona costiera, ma lì di progetti annunciati e mai fatti è piana la storia recente. è un fallimento continuo, dal fiume oreto al parco libero grassano. teoricamente lungo la costa ci sarebbe la pista fatta anni fa, quella che arriva in via crispi fino a piazza giachery. è collegata alla stazione lungo via lincoln. andrebbe rifatta, fin dall'inizio non ha funzionato a causa di dissuasori e interruzioni.

Rispondi



Fresh

🕒 2 Giugno 2026 at 10:08

Protestano i parcheggiatori abusivi: Intralciare i marciapiedi dove facciamo salire le macchine dei panormosauri.

Protestano quelli che hanno il motorino elettrico: Vogliamo continuare a correre in mezzo alla gente che passeggia.

Protesta il palermitano medio: lo a maghina a pigghiu u stieusu!

Protestano i pedoni: Vogliamo meno sicurezza!

Rispondi



Rosario

🕒 2 Giugno 2026 at 16:00

Palermo non ha la possibilità di avere delle piste ciclabili per la sua viabilità e per la sua mentalità dei cittadini, la bici è uno mezzo che non è compatibile con i Palermitani, che usano l'auto anche per pochi km, il denaro si poteva impiegare prima per rendere questa città più vivibile poi si poteva pensare a cose più realistiche, ma si sa quando ci sono tanti soldi in mezzo non si guarda a nulla 🙄

Rispondi



Irexia

🕒 2 Giugno 2026 at 16:29

A me sembra che l'atteggiamento dell'amministrazione comunale sia quello che fa le cose tanto per farle ma senza crederci; le fa perché ci sono dei soldi messi a disposizione per quella finalità e "pare male" non usarli, altrimenti non ci penserebbe nemmeno. E poiché l'amministrazione per prima non ci crede, nulla fa, perché gli altri ci credano e la sostengano, anzi fa di tutto per fare fallire il progetto: è la teoria della profezia che si autoavvera. All'amministrazione nulla si può, formalmente, rimproverare,

in fondo ci ha provato! Ma la verità è che voleva fallisse. Ed ecco spiegato perché non esiste comunicazione costruttiva con la popolazione, non fa nulla per invogliare la conversione per la mobilità dolce, non sanziona l'utilizzo improprio in violazione del Codice della Strada, né costruisce dei percorsi, ma solo dei monconi, dei piccoli tratti che portano dal niente al nulla così che i detrattori possano dire che sono inutili perché, non vedendoci grande afflusso, "non le usa nessuno!"

Ogni cambiamento determina un momento di sbandamento in attesa di ritrovare un nuovo equilibrio: sta al soggetto pubblico esporre i progetti di innovazione, ascoltare chi avrà timori e tentennamenti, assicurare i propri cittadini mettendo in gioco la propria credibilità, tutte cose che a Palermo non si vedono.

Questa non è improvvisazione, è strategia per determinare il fallimento delle piste ciclabili.

In senso opposto, cioè per il successo delle piste ciclabili, gli esempi in Italia non mancano:

- a Segrate esiste la ciclopolitana: percorsi da un punto A a un punto B che si intersecano e risultano utili per chi voglia usare la bicicletta come mezzo di trasporto e non solo come strumento per attività ludico-sportivo;
- a Genova ci sono le colonnine per riparazioni veloci, come rimettere la catena a posto o gonfiare una gomma;
- a Bologna ci sono le ciclostazioni dove posteggiare in sicurezza la propria bicicletta e dove si trovano anche le colonnine di manutenzione e gonfiaggio.

Di cose da fare ce ne sono molte, la volontà va di pari passo?

Rispondi



Davide

🕒 2 Giugno 2026 at 19:33

Il panormosauro dovrebbe essere estromesso da qualsiasi decisione e comitato perché non è in grado di capire assolutamente niente.

Come le aree pedonali che tutti non volevano e che ora nessuno vuole toccate.

Purtroppo per adesso mafia e panormosauri sono al governo della città, i risultati li piangeremo per i prossimi 30 anni

Rispondi

LASCIA UN COMMENTO

Commento

Name

Email

Do il mio consenso affinché un cookie salvi i miei dati (nome, email, sito web) per il prossimo commento.

AGGIUNGI COMMENTO

Contatti

Per contattare la redazione
email: palermo@mobilita.org

Disclaimers

Disclaimer
Informativa Privacy
Disclaimer Privacy Google
Adsense
Disclaimer Privacy Google
Analytics
Licenza

Depositphotos
