

BANDO DI CONCORSO INTERNAZIONALE DI PROGETTAZIONE, CON PROCEDURA APERTA, PER LA PROGETTAZIONE DEL "SISTEMA TRAM PALERMO - FASE II" PROGETTO GENERALE E PROGETTO 1° STRALCIO. C.U.P. n. D71E1600300001 - CIG: 722377715D



Città di Palermo

CODICE
R.5

DESCRIZIONE

Relazione di analisi del contesto e di inserimento nel territorio, corredata da dati bibliografici su accertamenti ed indagini preliminari che caratterizzano il territorio in esame

SCALA
/

NUMERO
1/1



INDICE

1	CONTESTO DI RIFERIMENTO E BACINO DI INFLUENZA	2
1.1	Scenario, metodologia e fattori per la definizione del contesto	3
1.2	Antiche e nuove centralità. Centro storico, percorso UNESCO, municipalità e ri-centralizzazione delle borgate e delle periferie. Lo Schema di Massima	3
1.3	Tutelare, recuperare e rigenerare anche con la revisione della mobilità. Contributi del PPE e del PRG vigente	5
2	DESCRIZIONE DEGLI AMBITI.....	8
2.1	DESCRIZIONE GENERALE	8
2.2	SUB CONTESTO 1. La zona di Bonagia e la circonvallazione sud est di Palermo. La città promiscua e le aree di edilizia economica e sociale	9
2.3	SUB CONTESTO 2. La sezione urbana dell'Oreto e la Circonvallazione Sud.....	11
2.4	SUB CONTESTO 3. Il centro storico.....	16
2.5	SUB CONTESTO 4. L'asse di via Libertà	18
2.6	SUB CONTESTO 5. Da Piazza Sturzo a Piazza Leoni.....	21
2.7	SUB CONTESTO 6. Il waterfront centrale.....	23
2.8	SUB CONTESTO 7. Area nord est e Mondello	26
2.9	SUB CONTESTO 8. Area nord ovest e borgata di Sferracavallo.....	28
3	SINTESI DELLE MODALITA' E DELLE CONDIZIONI DI INSERIMENTO DELL'INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO DI RIFERIMENTO.....	29



1 CONTESTO DI RIFERIMENTO E BACINO DI INFLUENZA

La tipologia e il tracciato dell'infrastruttura in progetto generano potenziali significative relazioni e variegata interferenze con molteplici componenti e fattori ambientali, fisici, territoriali e simbolici della città di Palermo e del suo tessuto urbanistico, sociale ed economico.

Conseguentemente - sia con riguardo alla dimensione descrittiva come soprattutto a quella progettuale - un corretto e coerente inserimento in tale palinsesto di storia, di cultura, di paesaggio, di ambiente e di trame urbane rappresenta la chiave non solo per la mera fattibilità ma anche per il successo dell'investimento e delle azioni di rigenerazione urbana e di risarcimento ambientale e costituisce la leva per una crescita sociale ed economica ri-orientata da modi alternativi di spostamento e centrata sulla rivalutazione del rapporto con gli spazi e i luoghi urbani calibrato sulla persona e sulla mobilità dolce.

Sulla base di tali assunti e orientamenti, anche ai fini delle analisi e delle valutazioni in ordine alla scelta degli ambiti e degli interventi di rigenerazione e di risarcimento (mitigazioni, compensazioni), il contesto di riferimento, nella sua dimensione fisica, percettiva e strutturale, sarà esplorato a partire dalla definizione di ambiti o zone omogenee per struttura e classificazione urbana, indagati anche per definire gli ambiti di diretta influenza/impatto dell'infrastruttura e gli eventuali bacini di influenza.

Per quanto risulterebbe più immediato descrivere il contesto a partire dalle varie tratte, in realtà appare più corretto il contrario, ossia l'approccio analitico che studia la struttura "ospite", espone e valuta lo stato delle matrici ambientali e territoriali, analizza i punti di forza, di debolezza, le criticità e le minacce attuali e potenziali per stabilire le interrelazioni come anche le modalità, le prescrizioni e le azioni risarcitorie e rigenerative per il migliore inserimento dell'infrastruttura.

Infine, poiché l'analisi del contesto rappresenta il complesso delle componenti con cui l'infrastruttura interagisce e su cui la stessa sarà calibrata, la Relazione richiamerà in maniera sintetica anche il contesto con riferimento al quadro istituzionale, amministrativo, vincolistico e degli strumenti di programmazione/pianificazione attuali e potenziali e al quadro di riferimento ambientale puntualmente indagati nello Studio di Prefattibilità Ambientale.

Nella planimetria allegata al documento *MOTIVAZIONI E INDICAZIONI COMMISSIONE PER IL CONCORRENTE* "Rete Tramviaria Palermo. Tracciati condivisi dalla Commissione per il progetto di fattibilità tecnico ed economico", esitato dalla Commissione a conclusione della I fase, " *i percorsi delle tratte della suddetta planimetria risultano i seguenti:*

Tratta A) Via Balsamo – Piazza Giulio Cesare – Via Roma – Via Puglisi Bertolino (unico binario direzione Nord) – Via Marchese di Villabianca (unico binario direzione Nord) – Via Marchese di Roccaforte (unico binario direzione Nord) – Piazza Leoni (unico binario direzione Nord) – Viale del Fante (unico binario direzione Nord) – Via Alcide De Gasperi (unico binario direzione Nord) – Viale Croce Rossa (unico binario direzione Sud) – Via Libertà (unico binario direzione Sud) – Via Ruggero Settimo (unico binario direzione Sud) – Via Cavour (unico binario direzione Sud) – Via Roma – Piazza Giulio Cesare – Via Balsamo;

Tratta B) Stazione Notarbartolo – Via Notarbartolo – Via Duca della Verdura;

Tratta C) Viale Regione Siciliana (Calatafimi) – Via Ernesto Basile – Stazione Orleans – Corso Tukory – Piazza Giulio Cesare – Via Balsamo;

Tratta D) Stazione Orleans – Via Lodato – Via Parlavecchio – Attraversamento fiume Oreto – Via Villagrazia – Via San Filippo – Via Carlo Perrier – Via del Levriere (unico binario) – Via dell'Antilope (unico binario) – Via dell'Ermellino (unico binario);

Tratta E) Viale Croce Rossa – Viale Strasburgo – Via Lanza di Scalea – Via Luigi Einaudi – Via Patti – Via



Senocrate di Agrigento – Viale Sandro Pertini – Viale dell'Olimpo – Piazza Castelforte - Viale Venere (unico binario) – Viale Margherita di Savoia (unico binario) – Viale Regina Elena (unico binario) – Via Mondello (unico binario) – Via Palinuro (unico binario) – Via Ascanio (unico binario) – Viale Galatea (unico binario) – Via Mattei (prolungamento) (unico binario) – Piazza Castelforte - Viale dell'Olimpo; Tratta F) Via Balsamo – Via Lincoln – Foro Umberto I – Via Francesco Crispi – Via Duca della Verdura; Tratta G) Via Lanza di Scalea – Via Nicoletti – Via Sferracavallo – Via del Cedro – Via Palazzotto.”

1.1 Scenario, metodologia e fattori per la definizione del contesto

Lo scenario territoriale e fisico in cui si è proposto l'innesto dell'Ampliamento della rete tramviaria di Palermo coinvolge, in termini dimensionali ma anche in termini di gerarchia dei valori dei tessuti urbani, significative e importanti parti della città storica e consolidata e dei contesti della città dell'espansione contemporanea (sistema delle borgate e delle “periferie”).

La descrizione del contesto è stata orientata da questo complesso scenario ambientale, territoriale e urbanistico su cui si disloca l'infrastruttura di progetto e che ha anche orientato le scelte dell'A.C. come motivato nello SdF posto a gara, come dalla stessa ribadito e argomentato a riscontro delle osservazioni pervenute durante la fase di dibattito pubblico e, infine, come dichiarato e disposto dalla Commissione (Cfr. Elaborato *E.1. Relazione Illustrativa, cap. 2.2*). Oltre a motivazioni di tipo trasportistico o di governo dell'integrazione di una mobilità orientata al Trasporto Pubblico di Massa (TPM), le ragioni di fondo, peraltro sempre ribadite nei documenti di programmazione come in seno a importanti candidature, riconducono tutte alla *civitas* Palermo, con i suoi simboli, la sua *forma urbis*, il palinsesto e la stratificazione millenaria dei tessuti e dei monumenti.

Pertanto le scelte che hanno definito il tracciato, oltre che condotte all'interno di strategie, strumenti e tecniche volte all'integrazione di un sistema di mobilità sostenibile, di fatto mettono in mostra e in successione grandi parti della città da esaltare o anche da rigenerare.

Per tali ragioni definire il contesto a partire dal tracciato non appare essere la modalità adeguata, anche nella considerazione che ***le analisi e i documenti relativi agli strumenti urbanistici vigenti, originatesi e perfezionatisi tra la fine del 1980 e la fine del 1990, attribuiscono al TPM a guida vincolata una funzione a corredo e a complemento della tutela della città storica e consolidata e della rigenerazione urbanistica.***

1.2 Antiche e nuove centralità. Centro storico, percorso UNESCO, municipalità e ri-centralizzazione delle borgate e delle periferie. Lo Schema di Massima

La città dello Schema di Massima accoglie di fatto due grandi centralità – quella della città storica che dilaga anche oltre i confini dei tessuti urbani per riprendere il proprio territorio identitario verso Oreto, oltre Circonvallazione e nei sistemi dell'archeologia urbana e ambientale della corona dei Monti; quella delle nuove centralità: borgate e periferie. A sostegno di una interpretazione e di una crescita urbane sostenibili e dotate di resilienza è presente un “rafforzamento” della mobilità integrata sostenuta dal Trasporto Pubblico di Massa prevalentemente a guida vincolata e affidata a una rete tramviaria consistente, la stessa che ha originato la proposta all'esame del Progetto di Fattibilità. Se alle antiche e nuove centralità (definite secondo il normale corso della storicizzazione) viene di fatto applicato il metodo PPE e la strategia UNESCO, per la prospettiva di ri-centralizzazione delle borgate e delle periferie, sono da definire e approfondire massicce azioni di rigenerazione e riqualificazione.

Dalla “Relazione” allegata:

L'analisi - da pag. 198: “(...) *Se si guarda alle periferie nate da programmi socialmente orientati (come quelle dei PEEP), emerge che il tradizionale processo di acquisizione di aree agricole a basso costo, localizzate ad una certa distanza dalle aree urbanizzate, a Palermo ha svolto un duplice ruolo negativo. Infatti, oltre a produrre gli effetti tipici di tutte le periferie urbane (alti costi pubblici per sostenere l'urbanizzazione primaria e*



CODICE R.5

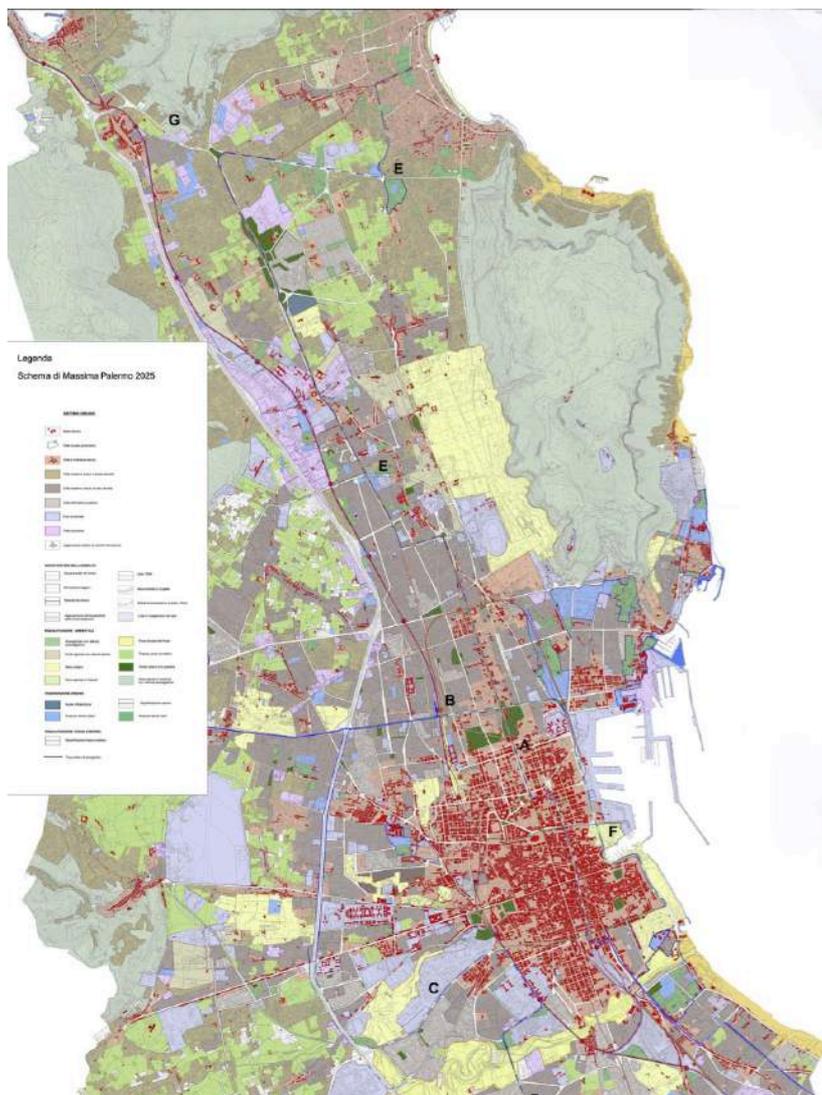
4 / 30

Relazione di analisi del contesto e di inserimento nel territorio, corredata da dati bibliografici su accertamenti ed indagini preliminari che caratterizzano il territorio in esame.

secondaria, difficile accessibilità, ghettizzazione sociale, ecc.) ha generato una forte incentivazione della rendita fondiaria delle aree libere interposte tra i quartieri di edilizia economica e popolare e le parti più centrali della città. (...) Tra i quartieri d'edilizia economica e popolare e le zone più centrali si sono create in tal modo altre periferie: quella della media e alta borghesia palermitana che ha inseguito la modernità e l'investimento immobiliare, quella di un sistema di oggetti (centri commerciali, strutture sportive, grandi attrezzature per il tempo libero) che non ha relazioni con i quartieri suddetti né con le borgate storiche cui erano "appoggiati", quella dei condomini ad alta densità e quella dell'esplosione (tardiva rispetto ad altre aree metropolitane) di villette regolari e abusive, i cui abitanti formano un'ulteriore enclave urbana che si sente minacciata dalla prossimità con gli scomodi vicini. In questo sperequato processo di crescita, che ripartisce la città in classi sociali e produce la marginalità di parti urbane per favorire l'incremento economico di altre, la tradizionale dicotomia centro/periferia è data più che dalla distanza fisica da un centro da una ben più profonda distanza sociale. Non necessariamente periferia è sinonimo di "qualità negativa". Se i caratteri fisici che connotano un'area come periferica sono: l'accessibilità difficile (assenza o carenza di trasporto pubblico, alti costi o lunghi tempi di spostamento), la carenza di servizi e attrezzature e quel senso di "provvisoria accumulazione di oggetti in attesa di giusta collocazione" che insieme possiamo chiamare "incompletezza urbana" e, infine, la presenza o permanenza di funzioni incompatibili con l'abitare (attività nocive, sporczia o impianti speciali), allora tutta la città di Palermo è periferia (...) L'area palermitana resta dunque caratterizzata dalla presenza di un'area centrale forte, nella quale sono localizzate le attività commerciali, terziarie e quaternarie più significative, che assorbe la quota più rappresentativa di forza lavoro; e di una periferia fortemente estesa, tendente a dilatarsi ...

Figura 1 Schema di Massima del PRG

Analizzando l'occupazione del territorio nei rilievi cartografici, alle varie date, emerge che, in particolare dal 1973 ad oggi, il consumo di suolo ottiene un picco esponenziale che ha interessato l'intero territorio comunale, con una continua ed inarrestabile saturazione degli spazi compresi tra le aree agricole, la città storica e le borgate che ha determinato degrado e trascuratezza urbana presente in varie zone periferiche della città, spesso proprio ibridando il tessuto delle borgate storiche e ha condizionato in maniera



la città, spesso proprio ibridando il tessuto delle borgate storiche e ha condizionato in maniera



irreversibile anche l'assetto futuro, per quanto non può essere ignorato il contributo derivante da una logica di allocazione satellitare dell'edilizia e economica e popolare realizzata a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso.

L'edilizia pubblica sociale - da pag. 205: *“Città dell'edilizia pubblica. Gli interventi puntuali e lineari e gli agglomerati edilizi e urbani di iniziativa pubblica. In questo sistema spiccano i complessi dell'edilizia sociale e dei quartieri PEEP ed ERP, dislocati nelle aree periferiche: i tessuti e i complessi urbani delle periferie, spesso e non solo discendenti dal sistema delle borgate storiche che necessitano di piani di risanamento e di riqualificazione ambientale e paesaggistica per il riequilibrio della componente sociale e urbana. La morfologia dei contesti è variegata: laddove, per fattori localizzativi e strutturali-ambientali, permane una strutturazione del tessuto della borgata più forte e denotante (per lo più nel sistema costiero) peraltro non ibridato dall'edilizia sociale e popolare degli anni '60-'70 e '80 del '900, è stato possibile definire un recupero della borgata storica. Nelle altre situazioni, per lo più delle borgate della periferia nord e nord-est e di parte di quella sud, si rileva la solitudine del disegno urbanistico d'impianto, rispetto ai valori espressi dalla borgata e rispetto alle più estese relazioni urbane e territoriali nonché uno squilibrato rapporto tra la residenza, gli spazi aperti e i servizi esistenti, questi ultimi spesso abbandonati, sottoutilizzati e vandalizzati per effetto della maggiore attrattività/accessibilità dei servizi offerti dal centro urbano, causati da un'assenza di un'oculata e conducente organizzazione e gestione degli spazi e dei tempi per la cura dei residenti/lavoratori e della popolazione studentesca. Organizzazione e gestione che potrebbero essere assicurati, per l'intera città e non soltanto per la periferia, dal prolungamento dell'apertura e dell'utilizzazione delle scuole e delle strutture pubbliche, anche attraverso l'adozione degli spazi e l'assistenza alle fasce d'impatto (bambini e adolescenti; anziani) da parte del settore no-profit.*

1.3 Tutelare, recuperare e rigenerare anche con la revisione della mobilità. Contributi del PPE e del PRG vigente



Nella Relazione del Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) “Parte Terza. Il Quadro Funzionale. La mobilità” è dichiarato che *“Il PPE prevede una organizzazione della mobilità, dei diversi tipi di trasporto, dell'uso pedonale del suolo (...) Per il mezzo pubblico: ... minibus; ... sistema di metropolitane che serva la maggior parte degli spostamenti da e per il centro storico e permetta la realizzazione del modello di mobilità basato sul passaggio diretto: metropolitana/pedonalità.”*

Figura 2 Piano Particolareggiato di Recupero del Centro Storico

Nella Relazione per la Variante Generale vigente emerge che, per quanto lo scenario della nuova mobilità, è destinato per *“le aree centrali (Centro Storico e Libertà) e per la rete dei centri delle Municipalità ... a trasferire la domanda urbana e metropolitana al sistema dei trasporti pubblici”* e anche a favorire le brevi distanze e la mobilità dolce, a sostegno della strategia e degli obiettivi è comunque *“La città come rete di luoghi centrali (Centro Storico - Libertà - centri delle Municipalità) [che] ha comportato la ricerca di politiche coerenti nel sistema dei trasporti alla scala urbana - metropolitana e alla scala locale.”*



CODICE R.5

6 / 30

Relazione di analisi del contesto e di inserimento nel territorio, corredata da dati bibliografici su accertamenti ed indagini preliminari che caratterizzano il territorio in esame.

I Centri delle Municipalità sono allocati nelle zone delle nuove centralità – che comprendono anche le borgate storiche e le periferie: *“Si è potuto altresì individuare una nuova struttura istituzionale, le municipalità che possono articolare un diverso contesto urbano. Ragioni sociali, ragioni di omogeneità ambientale consolidate nel corso dei secoli e frantumate con illogiche arterie stradali e con quartieri abusivi, hanno suggerito gli ambiti delle nuove municipalità. Ognuna con un proprio centro, consentiranno di riorganizzare e riqualificare la città. Le antiche trazzere formavano ambiti territoriali al cui interno si sono organizzate comunità prevalentemente rurali, parrocchie e insediamenti nobiliari”*

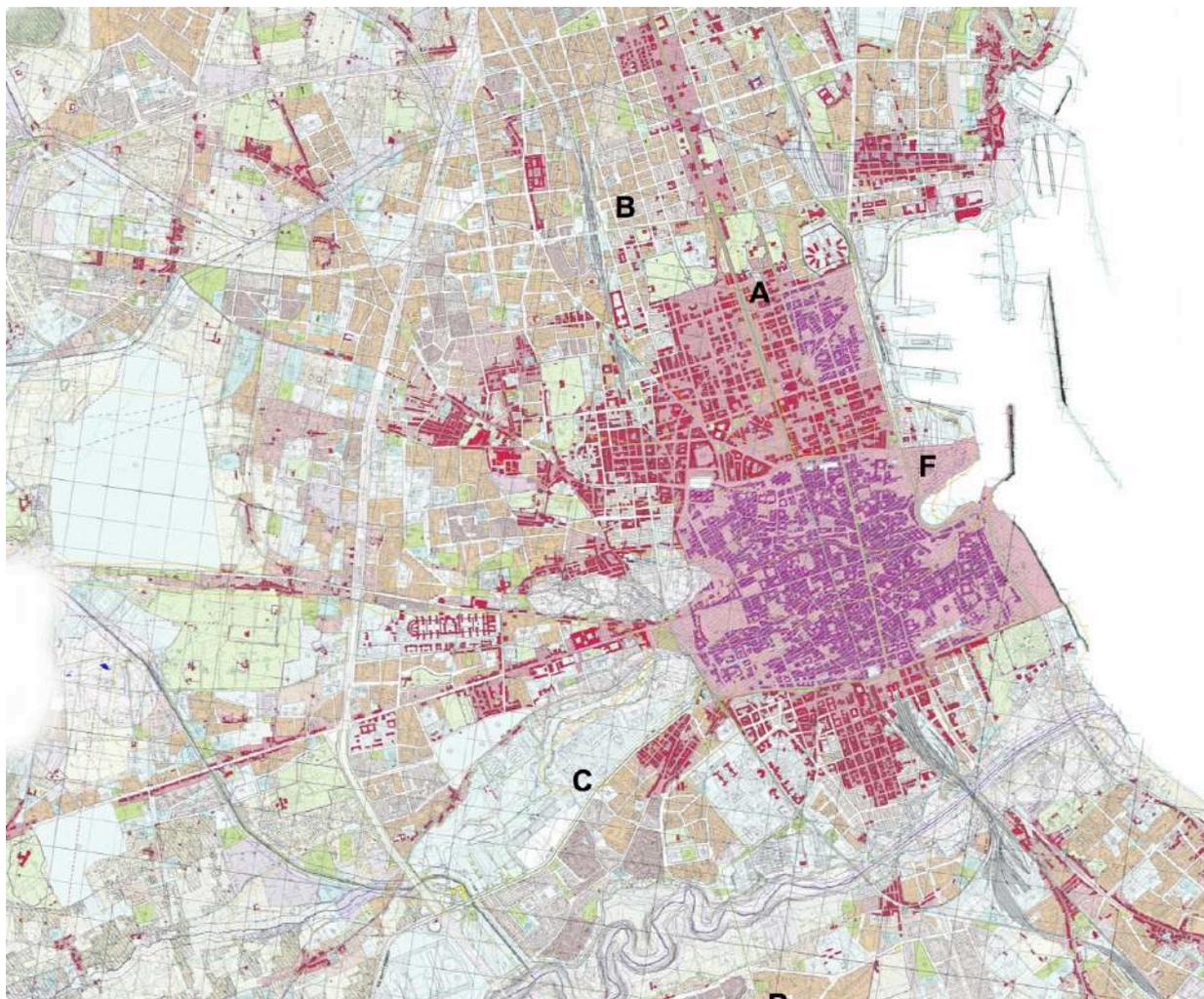


Figura 3 Stralcio PRG - Centro città consolidata

“(…)La riorganizzazione dell'accessibilità alle singole Municipalità dal canto suo ha comportato:

- *la ricerca di itinerari alternativi all'attraversamento delle loro zone centrali (non di rado su nuove strade);*
- *la cura delle loro connessioni con le reti del trasporto pubblico e la definizione di opportuni spazi di parcheggi.*

La riorganizzazione degli spazi centrali delle Municipalità, da approfondire in successivi progetti di maggiore dettaglio, potrà comportare in sede di PUT operazioni sistematiche di "traffic calming", di limitazione del



traffico, di introduzione di isole pedonali, finalizzate alla riqualificazione ambientale. (...)

L'articolazione dell'accessibilità urbana

Idealmemente la città di Palermo può essere "scomposta" in zone che mostrano livelli diversi di "resistenza" all'accessibilità automobilistica e di converso propensioni diverse all'accessibilità attraverso i trasporti pubblici e alla limitazione del traffico automobilistico. Tali livelli corrispondono ad un complesso insieme di fattori che vanno dalla struttura della viabilità, ai caratteri storici dei tessuti urbani, alla densità dell'edificato, ai caratteri delle attività insediate.

Dal punto di vista della mobilità è possibile riconoscere quattro grandi partizioni:

- la città "centrale", formata dal Centro Storico, dal Centro Nuovo e dai loro prolungamenti compresi tra via De Gasperi a nord e il fiume Oreto a sud; il mare ad est ed il tracciato della ferrovia ad ovest delimitano l'area. I livelli di traffico sono assai elevati lungo gli attraversamenti storici (via Roma e l'asse Maqueda-Libertà). Si pongono, nella prospettiva del risanamento del Centro Storico, notevoli problemi di parcheggio per i residenti e per le attività che si insedieranno. Nel Centro Nuovo la maglia viaria più generosa e la presenza di un servizio pubblico relativamente di buon livello non impediscono fenomeni di congestione e di degrado "da parcheggio disordinato";

- la città "intermedia", compresa tra il nucleo denso e l'arco della tangenziale. Si tratta di una fascia di diversa profondità (stretta a nord ed a sud, ampia in corrispondenza delle aree centrali) che comprende insediamenti strutturalmente complessi, dove la maglia insediativa storica allineata lungo le radiali e la fitta rete delle "trazzere" si scontra con la maglia geometrizzante della città novecentesca e contemporanea, dando luogo a brusche variazioni degli allineamenti e delle sezioni stradali. L'inserimento degli impianti ferroviari, a sua volta, ha introdotto altre interruzioni ed altre discontinuità;

- la città "discontinua" oltre la tangenziale, anche essa allineata lungo le radiali storiche e le grandi direttrici della scacchiera novecentesca e moderna. E' caratterizzata da episodi di alta densità (borgate storiche, come Cruillas o Boccadifalco; grandi quartieri di edilizia pubblica) distanti dalla città e fra di loro inframmezzati da vaste zone a dispersione (e compromissione) crescente supportate da una viabilità di matrice "spontanea" difficilmente riconducibile a disegni razionali;

- la città "dispersa", compresa tra via De Gasperi a sud e Mondello e Sferracavallo a nord. Nè i grandi assi della città recente e recentissima (Lanza Di Scalea, Olimpo) nè le direttrici tradizionali (come via Resuttana, via Castelforte) sono riusciti a dare forma all' esteso tessuto indifferenziato che tende a colmare l'ex Piana dei Colli di insediamenti a bassa e bassissima densità.

Tali insediamenti assediano gli "episodi" densi delle borgate storiche (Pallavicino, Partanna, Tommaso Natale, Sferracavallo, Mondello) e dello Zen supportati da una microviabilità estremamente diffusa e sostanzialmente indifferente rispetto alla grande maglia. Quest'ultima, troppa rada per formare un qualsivoglia disegno urbano, a sua volta si sovrappone agli allineamenti storici con inusuale brutalità.

Sistema dei trasporti pubblici

La Variante Generale assume con convinzione il progetto di rete tramviaria integrata presentato dall'Amministrazione Comunale per il finanziamento ex lege 211, pur ritenendo che occorrerà precisarne, in fase progettuale, alcune caratteristiche tecniche ed alcuni tracciati.

Quel progetto propone una rete tramviaria articolata in sette linee (oltre la chiusura tramviaria dell'anello ferroviario) di lunghezza complessiva di 55 Km; la rete copre le due grandi direttrici nord- sud Roccella -Zen attraverso via Roma e viale Libertà, (o forse Maqueda - Libertà) e Tukory - Restivo - Strasburgo (fino alla stazione della metropolitana ferroviaria di S.Lorenzo). Su questi due assi principali si innestano poi le radiali che servono i capisaldi urbani di est e di ovest (Falsomiele, rione Medaglia d'Oro, corso Calatafimi, Borgo Nuovo e Acquasanta).

La rete proposta serve direttamente la quasi totalità della popolazione insediata con uno sbraccio pedonale massimo di mt.300. Se la domanda di finanziamento verrà accolta, come sembra probabile, si potrà arrivare in tempi relativamente rapidi alla realizzazione di un primo stralcio formato dalle due (forse tre) linee



CODICE R.5

8 / 30

Relazione di analisi del contesto e di inserimento nel territorio, corredata da dati bibliografici su accertamenti ed indagini preliminari che caratterizzano il territorio in esame.

principali (Torrelunga-Zen e Borgo Nuovo-Brancaccio, forse Calatafimi-Stadio). Quando fosse completata l'intera rete tramviaria, entro il 2005, il sistema integrato del trasporto pubblico formato da tram, bus e servizio sull'anello ferroviario sarà in grado, secondo le stime del progetto di fattibilità, di portare oltre 470.000 pax/giorno, ovvero circa 2,5 volte il complesso dei passeggeri attualmente trasportati dalle linee urbane di bus.

(...) Il tram infatti consente di "dosare" l'intensità dei gradi di protezione e di automazione dell'esercizio nello spazio e anche nel tempo (pre-metrò di Bruxelles) mano a mano che dalle aree esterne, a domanda più contenuta (e dunque a frequenze più contenute), si passa a zone più centrali e poi centralissime.

2 DESCRIZIONE DEGLI AMBITI

2.1 DESCRIZIONE GENERALE

Sulla scorta dell'approccio selezionato, sono stati individuati i seguenti sub-contesti:

- SUB CONTESTO 1. La zona di Bonagia e la circonvallazione sud est di Palermo
- SUB CONTESTO 2. La sezione urbana dell'Oreto
- SUB CONTESTO 3. Il centro storico
- SUB CONTESTO 4. L'asse di via Libertà
- SUB CONTESTO 5. Da Piazza Sturzo a Piazza Leoni
- SUB CONTESTO 6. Il waterfront centrale
- SUB CONTESTO 7. Area nord est e Mondello
- SUB CONTESTO 8. Area nord ovest e borgata di Sferracavallo

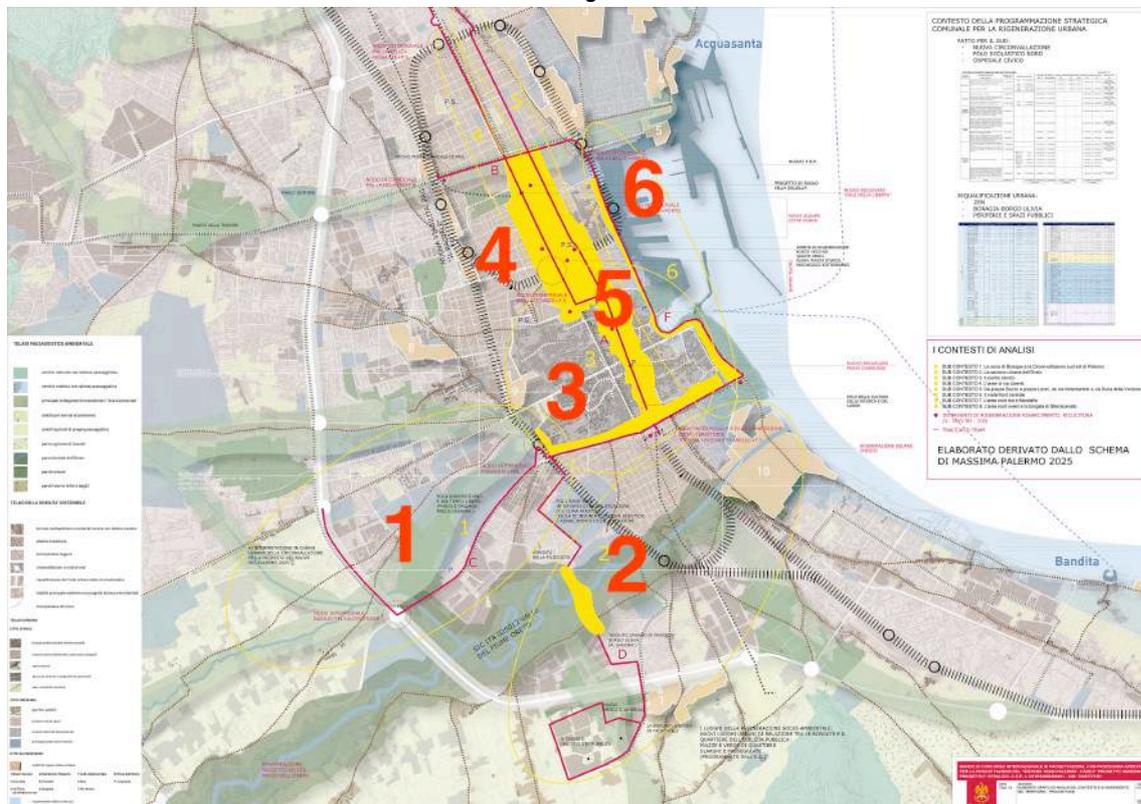


Figura 4 I subcontesti - Palermo Sud



CODICE R.5

9 / 30

Relazione di analisi del contesto e di inserimento nel territorio, corredata da dati bibliografici su accertamenti ed indagini preliminari che caratterizzano il territorio in esame.

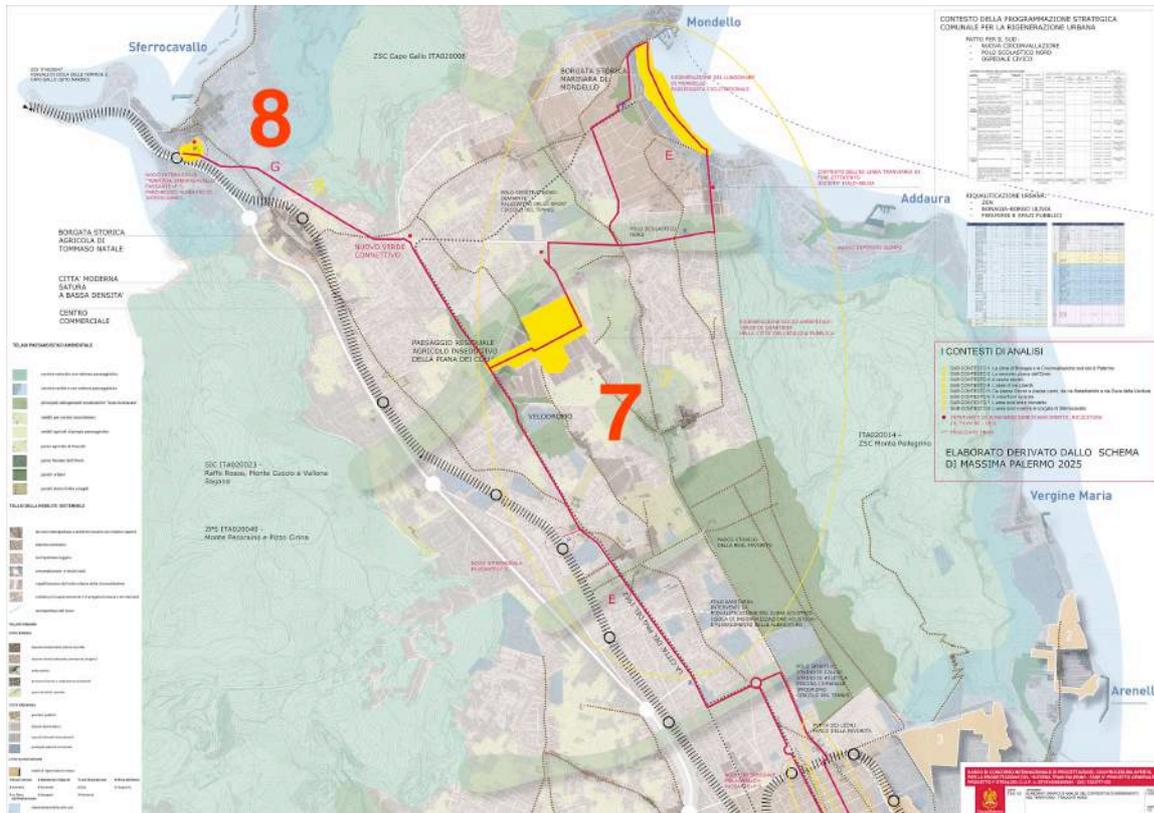


Figura 5 | subcontesti - Palermo Nord

2.2 SUB CONTESTO 1. La zona di Bonagia e la circonvallazione sud est di Palermo. La città promiscua e le aree di edilizia economica e sociale

Il sub contesto di Bonagia, interessato dalla localizzazione della tratta "D" si è fortemente strutturato - a partire dagli anni 70 del secolo scorso - sulla connotazione urbana assegnatagli dall'innesto della Circonvallazione e dell'edilizia economica e popolare che hanno ibridato il tessuto della residuale borgata agricola. Lo Schema di Massima evidenzia come questa porzione di periferia urbana, appesa alla Circonvallazione sud est, presenti un tessuto edilizio denso incorniciato da frange di tessuto agricolo e storico, connotato da scarsa qualità urbanistica e paesaggistica, autoreferente e pressoché priva di servizi e di spazi di socializzazione. La trama verde presenta ancora fattori di qualità e pregio e potrebbe costituire l'occasione per una rivitalizzazione del contesto, come emerge sia dalle analisi, quanto da quello delle tendenze (Parchi urbani e parchi di quartiere).

Accanto e in prossimità al sub contesto in esame, l'attuale programmazione urbana conferma la collocazione dei nuovi Mercati generali della Città, confermando al contempo la dimensione di borgata nel tessuto immediatamente contiguo alla nuova struttura. Questi primi elementi fanno emergere come la tratta D, la cui geometria avvolgerà il quartiere di Bonagia, dovrà concorrere a definire quegli elementi di rigenerazione e risarcimento in opposizione all'attuale struttura di enclave urbana marginale di scarsa qualità estetica e percettiva, tipica di molti quartieri di tipo residenziale (sia pubblici che privati) a ridosso della Circonvallazione, i quali scontano spesso la condizione di promiscuità con sistemi produttivi e con situazioni di abusivismo urbanistico ed edilizio.



Figura 6 Bonagia

Dal punto di vista della dimensione paesaggistica, come riportato nella Relazione allegata allo Schema di Massima, il sub contesto rientra, come il successivo sub contesto 2, in quello che la proposta di Piano Paesistico per l'Ambito di Palermo ha classificato Paesaggio locale 14. "Il paesaggio locale 14 comprende a nord un sistema collinare costituito da M. Grifone e dall'anfiteatro montuoso del M. Gibilrossa, l'espansione sud-est della città, a sud dal tessuto urbano vero e proprio delle borgate le borgate costiere: Bandita, Acqua dei Corsari, Romagnolo S.Erasmo, le borgate di pianura: Falsomiele, Guadagna, Brancaccio, Ciaculli, Conte Federico, Settecannoli Torrelunga, Roccella Pomara; le borgate di collina: Villagrazia

Chiavelli- S.Maria del Gesù, Croceverde-Giardina. e da quello che rimane del sistema di coltivazione detto "ad orti lunghi" della fascia costiera. Il paesaggio è prevalentemente agricolo e misto agricolo-urbano.

Figura 7 Bonagia - PRG Vigente

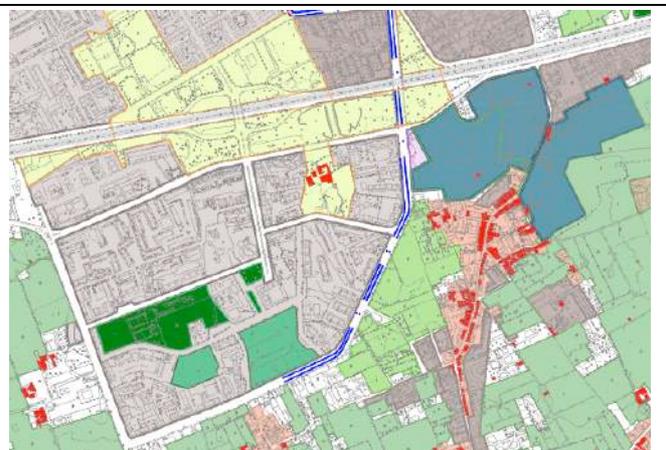
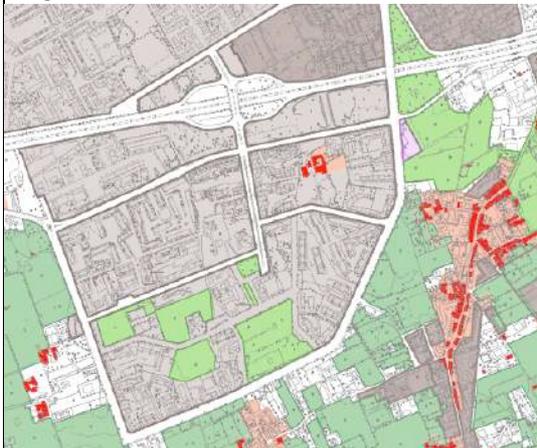


Figura 8 Bonagia Schema di Massima del PRG

I fattori qualificanti sono legati:

- alla presenza del fiume Oreto,
- ai depositi di invertebrati e vertebrati fossili,
- alle borgate agricole di Ciaculli e Croce Verde dove è possibile trovare i "giardini" della Conca d'oro,
- alla presenza di strade e punti panoramici.

I fattori di criticità sono da attribuire principalmente:

- alla presenza di accumuli di riporti dell'ultimo cinquantennio lungo il litorale S. Erasmo - Bandita - Acqua dei Corsari
- a fenomeni di inquinamento lungo il tratto urbano del fiume Oreto.



Con riferimento alle matrici ambientali, ai vincoli, alle tutele anche attive emerge il seguente quadro di riferimento desunto sia dal PRG vigente quanto dalle analisi dello Schema di Massima:

- vincolo pozzi tra la parte a sud della via dell'Antilope e la sezione sud ovest di via del Levriere;
- presenza di area produttiva/commerciale (ZTO D1) lungo tutta la sezione occidentale di Via dell'Antilope;

Nonostante le previsioni del PRG, il sub contesto in esame, come parte della Circonscrizione in cui ricade, non è dotato dei servizi previsti, condizione che si somma al basso livello di interrelazione con la città, assicurato prevalentemente dalla Circonvallazione e dal viadotto Perrier di prolungamento della via del Levriere.

Il clima acustico attuale e potenziale, assegnato dal vigente Piano di classificazione acustica, a partire dalle destinazioni del vigente PRG come dallo stato dei luoghi, è prevalentemente Classe III, destinata a contesti con traffico locale o di attraversamento, con presenza di attività commerciali, artigianali o terziarie e con media densità di popolazione. Nell'intorno è presente anche la classe IV e all'interno (Zone V) la classe II, con estensioni molto limitate.

Le criticità e le minacce del sub contesto di riferimento sono dunque ascrivibili ai seguenti fattori:

- a) isolamento, basso livello di qualità paesaggistica, basso livello di qualità della vita; quartiere dormitorio; assenza di scambi e interazioni;
- b) erosione e consumo dei suoli con degradazione degli apparati arborei e arbustivi e del paesaggio residuale della borgata agricola;
- c) perdita di valori identitari e di qualità estetica del paesaggio;
- d) presenza di traffico locale e di attraversamento;
- e) livello sonoro di base medio-alto.

I punti di forza considerati funzionali per l'inserimento dell'infrastruttura e per le azioni di rigenerazione o risarcimento proposti dall'alternativa analizzata sono:

- a) la presenza di grandi assi viari e di spazi di quartiere che hanno consentito di:
 - utilizzare l'infrastruttura per realizzare boulevard di tipo urbano dove posizionare la linea tramviaria in prossimità della funzione residenziale dei servizi di quartiere (anche programmati),
- b) la presenza di aree e di destinazioni urbanistiche che offrono l'opportunità di:
 - intervenire sulla rigenerazione delle aree attraverso modalità "risarcitorie" (compensazione), volte a realizzare il sistema dei parchi e del verde di quartiere programmato negli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti - e già in parte realizzato dal Comune di Palermo - e a completare il sistema dei servizi definito dal PEEP Bonagia.

2.3 SUB CONTESTO 2. La sezione urbana dell'Oreto e la Circonvallazione Sud

In tempi recenti il fiume e il contesto dell'ORETO hanno assunto enfasi nel contesto del dibattito e della governance ambientale e urbanistica, sostenuto e alimentato sia da parte di portatori di interesse collettivo, quanto dalla stessa Amministrazione Comunale, con le azioni intraprese con le Direttive Generali e lo Schema di Massima per il nuovo P.R.G., con la Deliberazione di G.M. n. 252 del 30/12/2014 volta a istituire un Tavolo Partenariale con i Comuni di Altofonte e di Monreale e, di recente, con la riunione pubblica promossa dalla Commissione Ambiente comunale che ha coinvolto istituzioni, cittadini e *stakeholders* a gennaio, sulla proposta di azione collettiva per il risanamento ambientale e sociale del fiume.

Nella Relazione dello Schema di Massima si legge: *"Fa parte del Capitale ambientale anche il Fiume Oreto e il sistema insediativo. Il fiume Oreto è però anche il contrappunto della Zona espansione nord nel contesto delle periferie palermitane. "Oltre Oreto" coincide con delle aree urbanizzate a sud di Palermo e del fiume, dando alle parole il senso di una notazione geografica e sociale. L'Oreto, infatti, nell'immaginario cittadino è*



diventato (in poco più di quarant'anni a cavallo della seconda guerra mondiale) sinonimo di fogna e di discarica. In questa connotazione identitaria negativa ricadono: il fiume, le sue sponde, le ripe, più alte a monte e meno a valle, che lo separano dal piano di campagna della città; le aree agricole residue dall'urbanizzazione, più piccole a valle e più estese a monte; l'insieme dei beni storici architettonici e monumentali che vi sono diffusi; ma anche tutte le parti marginali delle aree di edilizia economica e popolare, dei residui di borgate, della espansione ottocentesca, dei ruderi della seconda guerra mondiale; infine, tutte le funzioni emarginate dalla città, l'ex macello, l'ex gasometro, il cimitero, l'ospedale, il nuovo carcere e, oltre questo, la diffusione di case abusive e villette arbitrarie che definiscono nell'insieme il territorio dell'Oreto nell'ambito comunale di Palermo. Dalle pendici dei monti di Palermo numerose sorgenti danno vita a due corsi d'acqua (Fiumelato di Meccini e Monara) che confluendo danno origine al fiume Oreto, che, con caratteri torrentizi, dopo avere descritto suggestivi meandri nei terreni alluvionali della piana, guadagna una giacitura quasi perpendicolare alla linea di costa e un corso lento deviato per un buon tratto, prima della foce, in un letto di cemento."

La *vision* su Oreto attiene sia all'obiettivo della creazione del Parco locale - e anche intercomunale, sia al riequilibrio del degrado urbanistico delle zone contermini che il presente Progetto di Fattibilità assume come condizioni e prescrizioni di base per l'offerta progettuale e per il corretto inserimento dell'infrastruttura, unitamente alle prime considerazioni emerse nel contesto dello SdF posto a gara, allo stato ambientale attuale e al sistema vincolistico attivo sul Fiume.



Figura 9 La valle dell'Oreto

L'infrastruttura in progetto coinvolge sia la dimensione naturalistica del Fiume quanto il contesto urbanistico e ambientale in senso lato. Tra gli aspetti e le condizioni da tenere in considerazione, in maniera prioritaria sono:

- l'assetto idrogeologico e anche storico, monumentale, simbolico e archeologico¹;
- la presenza di habitat e di specie presenti nel sito rete natura 2000 SIC ITA020012 Valle del Fiume

¹ Cfr. tra gli altri, oltre ai documenti e agli atti richiamati nello Studio di Prefattibilità Ambientale come in altri elaborati del Progetto, i seguenti contributi: Piano di gestione del rischio alluvioni All. A. 12 – Bacino Idrografico del Fiume Oreto, P. Todaro, *Le architetture d'acqua dell'Oreto*, 2014; F.N.E. Gaetani, Marchese di Villabianca, *Fontanagrafia oretea*, Ed. 1986; G. Fatta, *Il ponte delle Teste sul Fiume Oreto*, 2015; *Palermo Arabo-Normanna e le Cattedrali di Cefalù e Monreale Piano di Gestione per l'iscrizione nella World Heritage List*



Oreto, già gravemente minacciati dalle condizioni del sistema fiume, particolarmente in questa sezione più urbana, come dalle condizioni di contorno, segnalate dal Piano di gestione (PdG) "Monti di Palermo e Valle del Fiume Oreto" e dalla proposta di Piano paesaggistico per l'Ambito 4 richiamato dallo SdF posto a gara.

Lo stato ambientale degli habitat e delle specie e le criticità e le minacce per Oreto sono puntualmente segnalate dal PdG "Monti di Palermo e Valle del Fiume Oreto", dove la proposta già avanzata negli anni novanta (e oggi confermata dall'A.C.) dell'istituzione del parco, è accolta come elemento di coerenza: *"si segnala come gli obiettivi perseguiti dalla realizzazione del Parco Fluviale dell'Oreto possano conseguire una stretta coerenza con gli obiettivi di Piano, determinata dalla tipologia degli interventi di recupero, riqualificazione e valorizzazione per la fruizione eco-compatibile previsti dall'attuazione del Parco stesso"* (Cfr. Parte IV, pag. 13 e segg). Nella parte descrittiva del Piano (Parte I), relativamente al SIC ITA020012, si legge: ***"Il SIC in oggetto è da considerare di grande valore naturalistico e conservazionistico sia per le peculiarità floristiche e vegetazionali che lo caratterizzano sia perché rappresenta, in un'area estremamente antropizzata, un ottimo rifugio e corridoio ecologico per la fauna selvatica. (...) Nel tratto finale la vegetazione è stata completamente distrutta dalla cementificazione degli argini."***

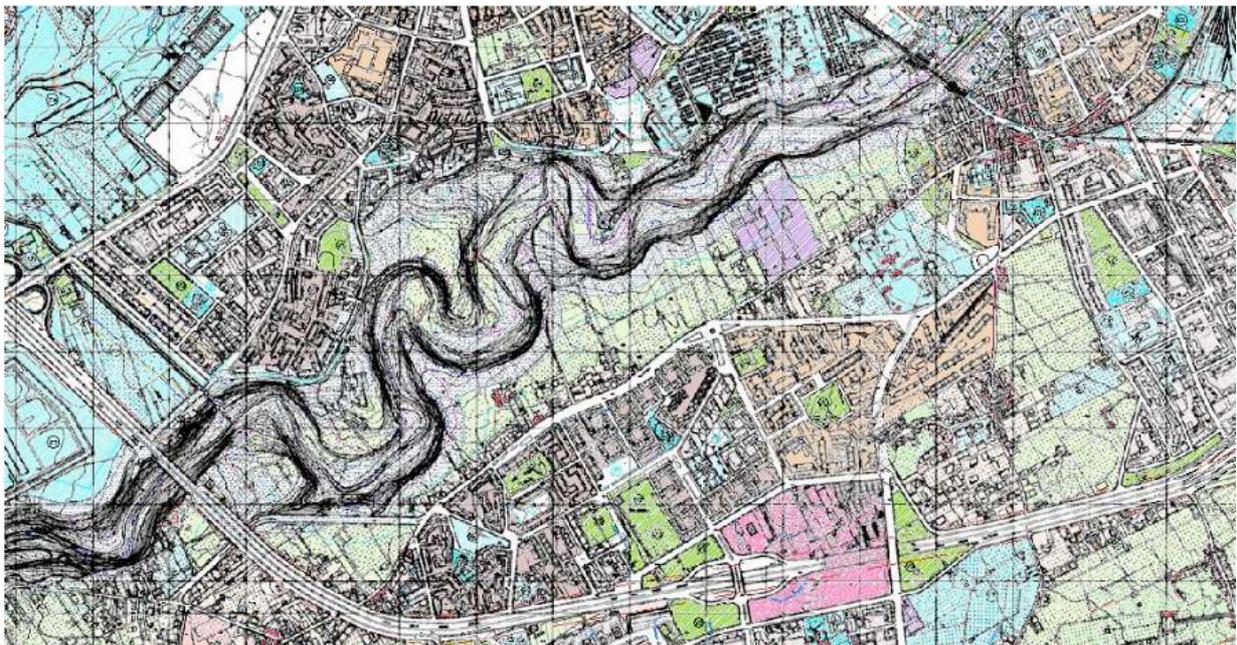


Figura 10 La Valle dell'Oreto nel PRG

Nella parte III sono segnalate le seguenti criticità/minacce:

Nell'ambito territoriale, la valle del Fiume Oreto è l'area che ha subito maggiormente gli effetti dell'urbanizzazione, come la cementificazione degli argini, costruzione di strade ecc.

(...) Aree urbane, insediamenti umani. ... I principali fattori di impatto nel sito sono rappresentati dall'antropizzazione diffusa del territorio con le conseguenti cause ad essa connessa. Gli effetti riscontrabili a carico delle componenti ambientali sensibili sono costituiti da distruzione e riduzione degli habitat, disturbo da inquinamento sonoro e luminoso, unitamente alla modificazione delle attività di alimentazione, riposo e riproduzione delle specie.

(...) Urbanizzazione continua ... I principali fattori di impatto nel sito sono rappresentati dalla perdita di biodiversità faunistica, dalla frammentazione e modificazione delle attività di alimentazione, riposo e riproduzione delle specie. Gli effetti di maggiore criticità, stimati come impatti di tipo molto alto, sono riscontrabili esclusivamente nel sito: ITA020012.

(...) Inquinamento dell'acqua/altre modifiche nelle condizioni idrauliche indotte dall'uomo. I torrenti (ITA020012,



ITA020021, ITA020049) sono, in molti casi, recapito degli scarichi fognari di abitazioni limitrofe, presentando pertanto una cattiva qualità delle acque, il problema è ancora più grave laddove gli acquiferi che li alimentano sono interessati da prelievi a scopo agricolo e civile, fatto che determina, per diversi mesi all'anno, la mancanza di un regolare deflusso idrico. Inoltre nel corso degli anni sono intervenute modifiche all'assetto idraulico di alcuni tratti dei corsi d'acqua che ne hanno alterato le naturali condizioni....

I principali fattori di impatto causati dall'inquinamento dell'acqua sono rappresentati dalla dispersione e introduzione nelle catene alimentari di molecole tossiche per la fauna. Inoltre è possibile riscontrare effetti costituiti essenzialmente dall'incremento della mortalità per cause dirette ed indirette (effetti clinici, sub clinici, abbassamento delle difese immunitarie) e riduzione delle fonti trofiche. **Gli effetti di maggiore criticità, stimati come impatti di tipo alto, sono riscontrabili solo nel sito:ITA020012.**

(...) **Inquinamento dell'aria** ... I principali fattori di impatto causati dall'inquinamento dell'aria sono rappresentati dalla dispersione e introduzione nelle catene alimentari di molecole tossiche per la fauna. Inoltre è possibile riscontrare effetti costituiti essenzialmente dall'incremento della mortalità per cause dirette ed indirette (effetti clinici, sub clinici, abbassamento delle difese immunitarie) e riduzione delle fonti trofiche. **Gli effetti di maggiore criticità, stimati come impatti di tipo alto, sono riscontrabili solo nel sito: ITA020012.**

(...) **Inquinamento del suolo** ... I principali fattori di impatto causati dall'inquinamento del suolo sono rappresentati dalla dispersione e introduzione nelle catene alimentari di molecole tossiche per la fauna. Inoltre è possibile riscontrare effetti costituiti essenzialmente dall'incremento della mortalità per cause dirette ed indirette (effetti clinici, sub clinici, abbassamento delle difese immunitarie) e riduzione delle fonti trofiche. **Gli effetti di maggiore criticità, stimati come impatti di tipo alto, sono riscontrabili solo nel sito: ITA020012.**

(...) **Il Fiume Oreto, con la cementificazione dei suoi argini, rappresenta un caso emblematico di alterazione strutturale e degli equilibri idrici di un corso d'acqua, il cui risultato, unitamente alle attività agricole, ai fenomeni di inquinamento e di urbanizzazione già citati, ha comportato la quasi totale scomparsa della vegetazione naturale, soprattutto nel tratto a valle dove l'alterazione del ciclo erosivosedimentario impedisce il naturale rinnovamento dei popolamenti vegetali e l'evoluzione della vegetazione.(...)"**

In "Le periferie palermitane: percorsi per rinnovare il passato e tutelare il futuro" Carla Quartarone e Francesca Triolo hanno scritto: "**Il sistema delle aree a margine del fiume Oreto** Il fiume Oreto è il contrappunto della Zona espansione nord nel contesto delle periferie palermitane. "Oltre Oreto" si autodefiniscono gli abitanti delle aree urbanizzate a sud di Palermo e del fiume, dando alle parole il senso di una notazione geografica e sociale. L'Oreto, infatti, nell'immaginario cittadino è diventato (in poco più di quarant'anni a cavallo della seconda guerra mondiale) sinonimo di fogna e pattumiera. **In questa connotazione identitaria negativa ricadono: il fiume, le sue sponde, le ripe, più alte a monte e meno a**

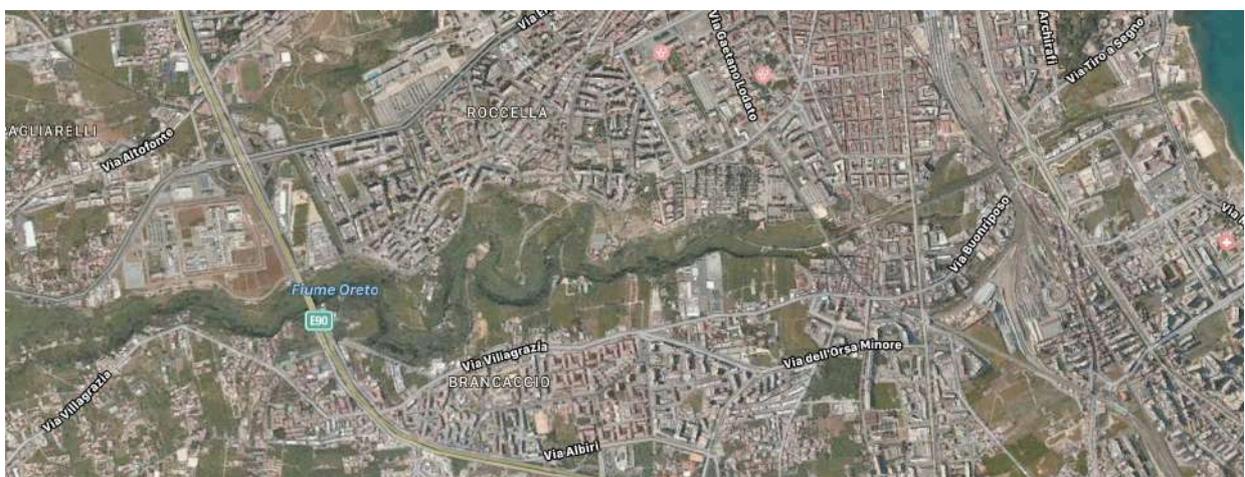


Figura 11 Il Fiume Oreto nel tratto urbano

valle, che lo separano dal piano di campagna della città; le aree agricole residue dall'urbanizzazione, più piccole a valle e più estese a monte; l'insieme dei beni storici architettonici e monumentali che vi



sono diffusi; ma anche tutte le parti marginali delle aree di edilizia economica e popolare, dei residui di borgate, della espansione ottocentesca, dei ruderi della seconda guerra mondiale; infine, tutte le funzioni emarginate dalla città, l'ex macello, l'ex gasometro, il cimitero, l'ospedale, il nuovo carcere e, oltre questo, la diffusione di case abusive e villette arbitrarie che definiscono nell'insieme il territorio dell'Oreto nell'ambito comunale di Palermo. In realtà il fiume è una delle principali fonti idriche della città oltre che delle campagne di Altofonte e di Monreale (comuni limitrofi) nei cui territori si estende per la maggior parte il suo bacino. Dalle pendici dei monti di Palermo numerose sorgenti danno vita a due corsi d'acqua (Fiumelato di Meccini e Monara) che confluendo danno origine al fiume Oreto, che, con caratteri torrentizi, dopo avere descritto suggestivi meandri nei terreni alluvionali della piana, guadagna una giacitura quasi perpendicolare alla linea di costa e un corso lento deviato per un buon tratto, prima della foce, in un letto di cemento. (...)

All'interno di un contesto irto di valori ma anche degradato e dequalificato, l'infrastruttura che lo interessa, con la tratta "D", dovrà essere inserita tenendo conto della vulnerabilità ambientale ma soprattutto delle esigenze di reinterpretazione e rigenerazione dei tessuti urbani coinvolti. Il sub contesto sarà interessato da opere per l'attraversamento del Fiume e dalla sottostazione di Via Parlavecchio.

Pertanto, dato lo stato dell'ambiente interessato e le condizioni dei tessuti urbani interessati, l'inserimento dell'infrastruttura potrà essere effettuata insieme ad opere di risarcimento ambientale e paesaggistico intese sia come compensazione che come azioni di rigenerazione. Per la prima categoria di intervento è opportuno fare riferimento al Piano di Gestione, che soprattutto in tale contesto ove le minacce segnalate sono, con riferimento all'elaborato "Tav. 2_1" "Disboscamento Discariche" e il "Prelievo e la raccolta"

Conseguentemente:

- *"effettuare interventi di ricostruzione del manto vegetale, previo nulla osta dell'ente gestore del sito: gli interventi di ricostruzione del manto vegetale delle zone nude e degradate devono rispondere a criteri naturalistici, favorendo il mantenimento e la diffusione degli aspetti spontanei di prateria, di macchia e boschivi, coerentemente con le naturali potenzialità di espressione vegetazionale caratteristiche delle diverse aree e compatibilmente con le esigenze ecologiche delle specie ed Habitat di interesse comunitario riferiti a ciascuno dei siti Natura 2000; ... e la "- riqualificazione del bacino fluviale ..."*

L'area destinata all'allocazione della sottostazione sarà destinata in superficie alla realizzazione di un parco urbano fino al limite del SIC con la ricostruzione del manto vegetale coerentemente con le esigenze ecologiche delle specie ed Habitat di interesse comunitario e con le destinazioni individuate dal vigente PRG e con le mitigazioni da realizzarsi per scongiurare il rischio idrogeologico paventato.

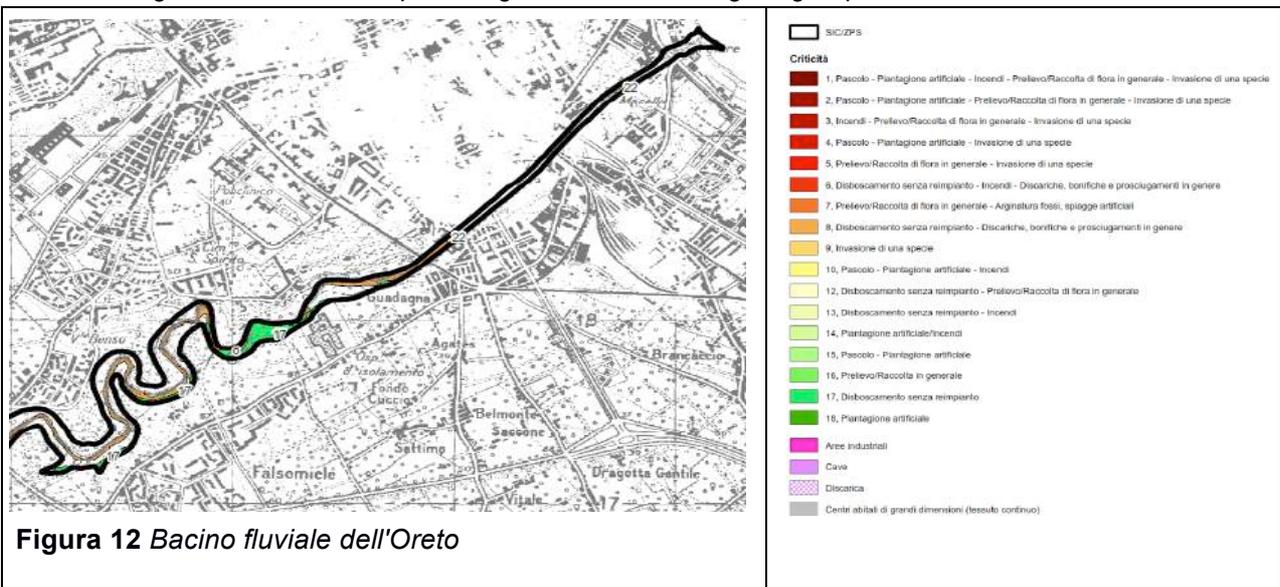


Figura 12 Bacino fluviale dell'Oreto



2.4 SUB CONTESTO 3. Il centro storico

L'importanza e la qualità del centro storico di Palermo sono attestate da millenni e confermate da riconoscimenti che provengono da autorità di rilievo anche internazionale, testimoniata dal recente inserimento nella World Heritage List di *Palermo Arabo-Normanna e le Cattedrali di Cefalù e Monreale*, come dalla consistenza archeologica espressa dai singoli manufatti o da interi contesti urbani in parte sepolti (pensiamo alla recente scoperta del qanat dell'Oreto, nel 2014 o agli affioramenti "punic" in taluni recenti cantieri. Il PPE del Centro Storico è interamente proteso alla conservazione e al recupero dei valori identitari dei tessuti, dell'edilizia e dei segni anche minuti della storia urbana e anche la proposta di Schema di Massima esalta tale approccio, estendendolo a tutta la città storica, attraverso il "metodo UNESCO". Il riconoscimento di questo importantissimo organismo, ma soprattutto lo studio realizzato per la candidatura di Palermo, ha esteso il campo di influenza, il territorio e le relazioni storiche e archeologiche ben oltre il Centro Storico, a significare che la struttura fondativa è espressa anche dalle reti, dalle infrastrutture e dai segni impressi dai paesaggi (naturali, agricoli, del *loisir*, ...) sul paesaggio. Nel progetto di candidatura per l'inserimento nella World Heritage List il contesto, i siti e gli assi monumentali presi in esame definivano un contesto maggiormente integrato e coerente di quanto poi l'UNESCO abbia inserito. In tale studio emerge come la città arabo-normanna abbia definito insediamenti e modalità di inserimento nel paesaggio che hanno costituito un significativo riferimento fino al primo Ottocento (dal sistema dei parchi e sollazzi al sistema delle ville della Piana dei Colli).



Figura 13 *Plastico del Centro Storico*



L'infrastruttura in progetto si inserisce nei due sub contesti tra i più simbolici per la cultura cittadina e tra i più rilevanti nel contesto delle città europee: il Centro Storico e l'asse di Via Libertà (quest'ultimo indagato nel successivo sub contesto).

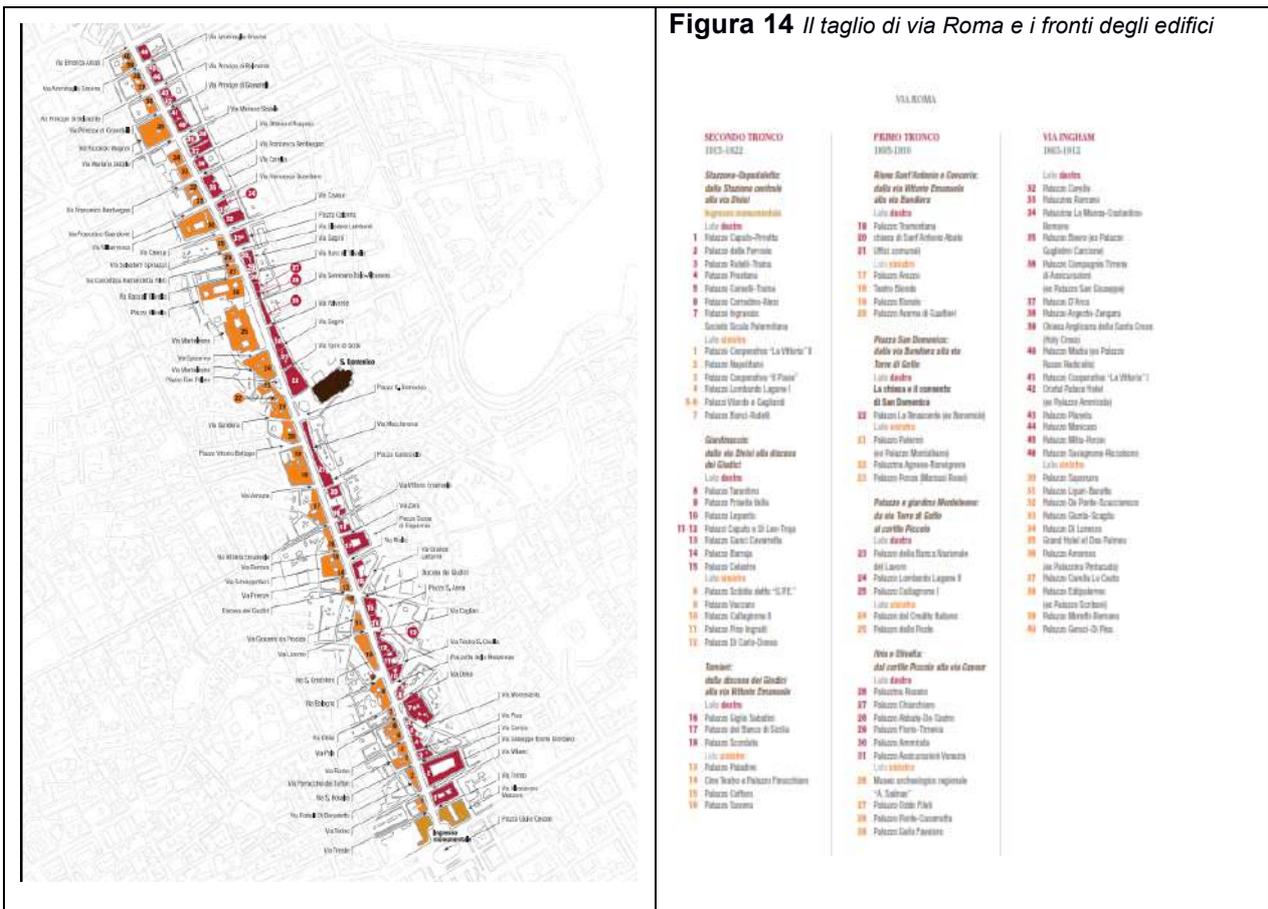
Gli ambiti monumentali direttamente interessati sono la Stazione centrale e l'asse di via Roma.

La via Roma trasse origine dal Progetto Grandioso per Palermo, ma soprattutto dal Piano Giarrusso. *“Il 7 giugno del 1886 s'inaugurava la nuova Stazione Centrale della Ferrovia che si apriva lungo la via Lincoln in posizione intermedia tra via Garibaldi e via Maqueda, di fronte alla piazzetta del Grano, a ridosso delle mura cinquecentesche della città. La posizione della nuova importante struttura determinò la necessità di sistemare dal punto di vista urbanistico l'intera zona tra corso dei Mille e il piazzale della Stazione e di definire un comodo e immediato accesso alla città dal piazzale. (...) Il nuovo asse stradale ... con il sistema del rettilineo riproponeva il principio barocco dell'incisione operata direttamente sul tessuto preconstituito [...] nascondendo [...] complessi rioni popolari e l'intricato mercato della Vucciria con nuove cortine edilizie in cui sistemare i contenitori delle attrezzature necessarie al sistema economico-amministrativo della moderna borghesia. Sui nuovi fronti si prevedeva infatti di allineare banche, grandi edifici pubblici per i nuovi servizi amministrativi, uffici pubblici e commerciali, sedi di rappresentanza di istituti di credito, teatri, caffè, palazzi residenziali prestigiosi e negozi. Il progetto della via Roma fu presentato alla città come un'opera di grande respiro, un completo rinnovamento edilizio della città una via larga, elegante, signorile, simile ad un polmone che permettesse la respirazione di aria pura e salubre ad interi rioni [...] fiancheggiata da magnifici edifici, da palazzi che la rendessero una delle più aristocratiche strade della nostra città. Nelle intenzioni dei progettisti e dei promotori dell'opera, a destra e a sinistra della nuova strada, sarebbero dovuti sorgere: il Palazzo delle Poste, il Palazzo di Giustizia, il Palazzo delle Ferrovie, il Palazzo della Banca d'Italia e il Palazzo del Banco di Sicilia, a renderla magnifica e solenne con l'imponenza delle loro moli. La nuova arteria fu divisa in cinque tronconi: 1 dalla via Lincoln alla via Divisi, 2 dalla via Divisi alla via Vittorio Emanuele, 3 dalla via Vittorio Emanuele alla via Bandiera, o piazza S. Domenico, 4 dalla via Bandiera alla via Bara, 5 dalla via Bara alla via Cavour. (...) Il tracciato della via Roma ha interessato in realtà una fascia molto più larga della semplice sede stradale e dei suoi fronti edificati, coinvolgendo a occidente per tre tratti l'intera area tra la nuova strada e via Maqueda, e, sul fronte orientale, scardinando il sistema viario medievale degli antichi quartieri artigiani e mercantili. (...) Dal punto di vista dell'uso, fu privilegiato l'aspetto commerciale, con l'allineamento costante di botteghe lungo tutta la via, e la risposta dei commercianti non si fece attendere: la nuova via Roma divenne ben presto sede ambita dai principali negozi della città. I collegamenti con le altre zone commerciali della città furono assicurati dalla tranvia. Lungo la strada furono aperti due importanti teatri, Biondo e Finocchiaro, forniti di sala cinematografica, ed alcuni rinomati caffè. Nei milletrecento metri della nuova strada, la presenza più numerosa fu quella degli istituti di credito – Banco di Sicilia, Banco di Credito Italiano, Banca Nazionale del Lavoro – che ebbero le proprie sedi di rappresentanza; il Banco di Sicilia ebbe anche uffici nei piani nobili dei più rappresentativi edifici. Per l'imponente facciata basiliana della Cassa di Risparmio, realizzata qualche anno prima, fu sventrato il rione Tornieri e aperta una larga strada prospettica. Altre banche hanno trovato collocazione, anche negli ultimi decenni, negli edifici di via Roma. Numerosi uffici furono sistemati nei piani ammezzati e furono costruite le sedi delle Ferrovie dello Stato, delle Poste, delle Assicurazioni Venezia e il grande edificio degli uffici comunali. Non fu costruito nessun edificio scolastico, né religioso; si mantenne soltanto la chiesa di S. Antonio Abate e, nel tratto esterno alle mura, la chiesa anglicana costruita dalla potente comunità inglese a Palermo. Non fu edificato nessun grande magazzino commerciale, come invece andavano sorgendo nelle più grandi capitali europee¹. Non furono previste piazze, viali alberati e luoghi di sosta. L'unica piazza importante fu il residuo spazio di piazza S. Domenico, mentre si crearono degli slarghi poco sfruttabili, piazza Due Palme e piazzetta della Messinese, alla confluenza delle vecchie strade. Mancavano del tutto i servizi per il traffico veicolare, che poteva essere previsto nei piani prodotti nel XX secolo. Via Roma, dunque, si caratterizzava sempre più come arteria di passaggio e di transito verso le zone settentrionali della città, che già nel XIX secolo avevano raggiunto un*



ruolo trainante nell'espansione urbana. (...) (Adriana Chirco - Mario Di Liberto, VIA ROMA La "Strada Nuova" del Novecento, 2008, da cui sono tratte anche le immagini sottostanti).

La via Roma si innesta su Piazza Giulio Cesare - e quindi sul contesto della stazione ferroviaria Centrale, con un'importante scena urbana ed edilizia dominata dall'ingresso monumentale ad esedre. Lo sviluppo urbanistico ed edilizio di questo spazio avviene in concomitanza con la realizzazione di Via Roma e, di recente, la piazza è stata interessata da lavori volti a migliorare le prestazioni dei servizi ferroviari (parcheggi e sistemazioni a raso) come anche la scena urbana che presenta comunque discontinuità architettoniche ed edilizie.



Il Progetto ha tenuto conto della scena urbana e delle significative cortine edilizie e monumentali, come anche del sistema commerciale, economico e dei servizi che ancora connota la via Roma e il suo bacino di influenza, anche nella considerazione degli effetti già innestati dalla pedonalizzazione di via Maqueda.

La sede tranviaria è realizzata a tergo dei marciapiedi per offrire le migliori condizioni di sicurezza e di accessibilità al sistema articolato della residenza e dei servizi.

La centralità dell'asse di via Roma e la sua prospettiva di lungo raggio sono state riprese e rivalutate nel progetto di suolo che restituisce all'asse viario il ruolo di promenade di derivazione ottocentesca e consente la riappropriazione della percezione visiva degli elementi e dei caratteri edilizi ed architettonici delle quinte storiche.

2.5 SUB CONTESTO 4. L'asse di via Libertà

Dalla *Relazione Generale "Palermo città di città"* della Variante vigente, "Libertà: Si sviluppa lungo la Via



Libertà, caratterizzata dalla maglia ottocentesca dei palazzi e delle ville liberty. Testimonianze – superstiti – sono ancora presenti anche se il “piccone demolitore” ha distrutto quella che un tempo veniva definita la “Capitale italiana dell’Art Nouveau”. È un altro “centro storico”. È il centro in cui si è manifestata (e si manifesta ancora) l’attività commerciale e direzionale della città. (...) Questa municipalità è caratterizzata anche da forti presenze architettoniche “storico artistiche”. A sud l’ottocentesco teatro Politeama / Garibaldi, punto cardine della municipalità con alle spalle il Borgo Vecchio.”

E ancora. “Se parafrasando Rosario Assunto può essere lecito rivolgere la definizione in ‘Libertà come immagine del giardino’ può anche ritenersi che a Palermo il viale, appunto della Libertà (1848) ed il suo Giardino all’Inglese (1851) possono essere riguardati quali immagini stesse del giardino della Libertà (...) Nella deliberazione del 16 marzo 1848 relativa al tracciamento della via della Libertà va sottolineato un



passaggio di un qualche interesse. ‘Sarà aperta la linea di strada tante volte, e in tante epoche proposta, e non mai eseguita’. (G. Pirrone, *L’Isola del Sole, Architettura dei giardini di Sicilia*, Milano 1994)

Per i palermitani la via Libertà assume una significativa carica simbolica ed emotiva, la forza di un perenne *genius loci*, pari quasi al quadrangolo del Teatro Sole. Per quanto dalla sua realizzazione abbia subito

anche rimaneggiamenti e sostituzioni significative delle quinte edilizie, la struttura e il tessuto fondativo e parte della scenografia resistono e connotano la città consolidata, in continuità con la città storica e protesa verso la scena e il contesto naturalistico di Monte Pellegrino e della Favorita.

“Ma il viale, come è a tutti noto, nel 1976 poteva già dirsi in gran parte irrimediabilmente perduto. Il Piano Regolatore Generale di Palermo del 1962, infatti, lo consegnò alle società immobiliari che in pochissimi anni sostituirono più del 60% dei suoi edifici originari; quelli scampati alla demolizione sono oggi sovrastati da moderni edifici condominiali, molti dei quali privi di qualità architettonica.

Osservando le belle immagini d’epoca del viale si può facilmente cogliere un elemento che, insieme ai platani, ha da sempre caratterizzato fortemente la strada: i giardini al piano terra di tutti gli edifici che su di essa si affacciavano. Sebbene di piccole dimensioni, ci ricordano che per più di 40 anni dalla sua realizzazione, la nuova strada fu fiancheggiata soltanto dai lussureggianti “giardini” che allora punteggiavano gran parte della Conca d’Oro.

Oggi solo alcuni degli edifici scampati al “sacco di Palermo” conservano questi piccoli giardini, degli altri è possibile riconoscere soltanto qualche elemento superstite delle antiche recinzioni.

Di questi fazzoletti di verde perduti è facile fare un inventario. Percorrendo il viale da piazza Ruggero Settimo verso il giardino all’inglese, sul lato destro troviamo i giardini di:

1. Palazzo Giandalia Oliva, ad angolo con piazza Ruggero Settimo, al civico 3;
2. Palazzo Alliata Cardillo, con ingresso al civico 19 di via Torrearsa;
3. Palazzo Rutelli, con ingresso al civico 77 di via Quintino Sella;
4. Palazzo Savona, al civico 37.

Sul lato opposto di via Libertà sopravvive soltanto il giardino di Palazzo Di Chiara, con accesso da via Carducci. E’ opinione di chi scrive che sia possibile il ripristino, se non di tutti, di almeno parte di questi



cinque giardini, coinvolgendo anche i loro proprietari. Il loro recupero potrebbe comunque conciliarsi con l'attuale destinazione commerciale dei magazzini di cui sono pertinenze, così come è accaduto per molti degli analoghi giardini ancora oggi esistenti.

L'altro elemento che da sempre caratterizza il viale è la sua alberatura, così bene rappresentata in numerosi dipinti di Michele e Aurelio Catti. Come le belle palazzine liberty, numerosi platani centenari di via Libertà sono stati abbattuti negli ultimi anni perché uccisi dallo smog e dai parassiti. Le lacune nei due filari di alberi non sono state ancora del tutto colmate e ci auguriamo che presto, nel periodo indicato dai botanici, si provveda alla piantumazione di nuovi esemplari di platani, scegliendo per loro delle giaciture che possano schermare i nuovi edifici del viale.

Il sacco di via Libertà non ha risparmiato neppure le Piazze Mordini e Crispi. Come è a tutti tristemente noto, di Villa Deliella, dopo la vandalica demolizione del 1958, sopravvive soltanto la recinzione con due pilastri angolari e alcuni tratti della elegante cancellata in ferro battuto. Sulla sua area di risulta oggi sono un parcheggio con autolavaggio e qualche albero. Auspichiamo che la recinzione del capolavoro liberty di Ernesto Basile possa essere restaurata, che i cartelloni pubblicitari ad essa addossati, che deturpano Piazza Crispi, vengano rimossi e che al posto dell'attuale parcheggio possa essere impiantato un nuovo giardino pubblico.

Anche l'arredo urbano delle Piazze Mordini e Crispi, tracciate contemporaneamente alla strada della Libertà, negli ultimi 40 anni è stato mortificato da interventi estemporanei, progettati senza alcun riguardo per i suoi elementi originari.” (G. Renna, Italia Nostra Palermo).

Il forte legame con questa porzione di città, peraltro, è documentabile anche con le osservazioni formulate durante la fase di dibattito pubblico, tra le quali:

"Pessima l'idea di far passare il tram da Via Libertà. Questa deve essere pedonalizzata da piazza croci a piazza politeama”;

“Mi preme ribadire che la nostra splendida via Libertà non è la Rambla e ridurla come un colabrodo ingabbiandola, sfregiandola indelebilmente rappresenterebbe un vero e proprio delitto politico”;

“si evince il perdurare per talune tratte, in particolare per il tratto di Via Libertà, della presenza delle barriere architettoniche (ringhiere). Tale soluzione, che appare di per se inadeguata alla luce dell'esperienza già maturata nei tratti già realizzati, risulta quantomeno inappropriata se applicata ad uno degli assi viari principali di Palermo. Anche se più volte è stato ribadito, dall'attuale amministrazione comunale, che tale soluzione sarebbe accantonata, essa perdura negli elaborati tecnici qui presentati. Si ravvisa che se tale scelta dovesse passare alla fase esecutiva la ferita inflitta al tessuto sociale ed economico di Palermo sarebbe irrimediabile,...”.

La portata simbolica e il patrimonio fisico e monumentale dell'asse della Via Libertà devono rappresentare il punto di partenza e l'obiettivo di qualità paesaggistica per l'innesto dell'infrastruttura. Il sub contesto in esame rappresenta uno dei casi in cui l'inserimento dell'infrastruttura dovrà garantire il mantenimento e l'esaltazione dei valori e delle qualità intrinseche al contesto stesso, dovrà operare nell'ottica e con l'obiettivo della riqualificazione e non della “rigenerazione”. Il progetto ha raccolto una sfida importante, quella di definire un'impronta quasi fisica e un nuovo uso determinato dal tram su un asse stradale da tempo impegnato e dedicato prevalentemente e quasi esclusivamente al trasporto gommato. La sfida è stata accolta per perseguire **due obiettivi cardine**:

a) ricostruire le scene e le spazialità urbane, recuperando e riqualificando il sistema delle relazioni strada-giardini, strada-slarghi, strada-quinte architettoniche e prospettiche attraverso la ripresa, la ricucitura e la re-interpretazione progettuale degli spazi e dei luoghi;

b) usare l'asse e il sistema urbano di riferimento con la più ampia e variegata declinazione della mobilità lenta e dolce, in connessione e in relazione alla re-interpretazione progettuale degli spazi e dei luoghi.

Per il raggiungimento di questi obiettivi cardine, è stato preso utilizzato il seguente set di indicatori di prestazione:



- il posizionamento della linea su via Libertà (da Ruggero Settimo a Piazza Croci e da Piazza Croci a piazza Vittorio Veneto) capace di garantire la prossimità e l'accessibilità al sistema misto della residenza e dei servizi; di mantenere l'assialità e la prospettiva di promenade; di percepire le quinte architettoniche e paesaggistiche e la successione delle spazialità e dei tessuti; di assicurare spazi sicuri per la mobilità dolce e per il tempo libero;
- le soluzioni dedicate per i due differenti tronchi e le soluzioni delle loro intersezioni anche secondo diversi ma integrati progetti di suolo e soluzioni per l'articolazione e la ripartizione della mobilità lenta e dolce;
- la razionalizzazione del sistema delle soste e degli interscambi (con l'oculata selezione e reinterpretazione dei nodi e delle aree di intersezione e intermodalità) e delle isole di bike sharing;
- la ri-creazione dei luoghi e degli spazi collettivi anche in connessione con i polmoni verdi dislocati a tergo e in prossimità della linea;
- la connessione con i mezzi di trasporto extraurbani da e per l'aeroporto e da e per l'autostrada e le superstrade (isole di accessibilità e di interscambio)
- la corretta interpretazione dei nodi e degli scenari monumentali e delle piazze (Politeama, Sturzo) capace di rilocalizzare centralità e valore pubblico dei luoghi, ad oggi sottratto e annullato dalla fruizione carrabile;
- la giacitura centrale dell'asse tramviario su viale del Fante per consentire una corretta accessibilità e fruizione dell'asse dei servizi sportivi e dell'asse dei servizi sanitari e per ottenere una oculata organizzazione della rete ciclopedonale;
- la fruizione mirata dell'area Stadio attraverso l'innesto di un anello concorrente di percorrenza per la soluzione del nodo e del circuito De Gasperi/Stadio, atto a garantire anche la sicurezza e la fattibilità in occasione della frequenza degli eventi sportivi.



2.6 SUB CONTESTO 5. Da Piazza Sturzo a Piazza Leoni.

L'asse contrassegnato da via Isidoro Carini e dalle vie Pasquale Calvi, Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa e Marchese di Villabianca è anche noto come via Roma Nuova, essendo idealmente il prolungamento di questa oltre piazza Luigi Sturzo.

Parallelamente al subcontesto prima analizzato - e tra quest'ultimo e la fascia costiera centrale dominata dal sistema Porto-Sampolo - si colloca il subcontesto intercettato dall'infrastruttura con la tratta A, e connotato portolano, Marchese di Villabianca,

Figura 16 Dalla Stazione Notarbartolo al fronte a mare portuale



Marchese di Roccaforte e chiude a Piazza Leoni.

Il subcontesto in esame è in realtà connotato da due grandi tessuti omogenei di prevalente impronta ottocentesca e dalle relazioni tra la scacchiera storica (via Libertà compresa) e Monte Pellegrino/Favorita/waterfront centrale.

Più che asse di relazione, la successione delle vie prima elencate e la struttura urbana di riferimento hanno creato una cesura rispetto al water front per effetto del tessuto denso e della cortina edilizia su isolato a scacchiera, per quanto rimangono attive talune relazioni con la costa e con Monte Pellegrino.

I due grandi tessuti omogenei fanno capo:

- il primo all'asse che sfocia da piazza Sturzo e termina in corrispondenza dell'intersezione con via delle Croci/Giardino Inglese e che mantiene ancora la tipologia del tessuto generata dallo sviluppo a nord del sistema edilizio e urbano della Via Libertà, soprattutto evidente (se non nello sviluppo edilizio e nelle sostituzioni dei tipi quantomeno in quello dell'isolato-tipo) a tergo e a margine della via Isidoro Carini e di via Pasquale Calvi dove l'inserimento dell'infrastruttura, date le sezioni contenute dell'asse viario, avverrà con soluzioni volte a qualificare, soprattutto con progetti di suolo, l'asse in esame.
- Il secondo all'asse connotato dalla Via Carlo dalla Chiesa che presenta una scena urbana e una tipologia viaria che progressivamente e fino ad intercettare la via Marchese di Villabianca, segna visivamente e morfologicamente il passaggio dalla città ottocentesca alla città contemporanea dove alle cortine edilizie della residenza, con altezze e densità variabili, si alternano repentine variazioni di sezioni e di spazialità (spesso irrisolte), si innesta lo pseudo-boulevard di Via Marchese di Villabianca, il brusco cambio di sezione di Via Roccaforte e il cucchiaino di Piazza Leoni, addensatore di convergenze e nodo denso di criticità urbane.

Per tale subcontesto è stato necessario articolare l'innesto dell'infrastruttura secondo modalità di intervento differenti non solo dal punto di vista delle soluzioni progettuali, ma anche da quello delle azioni collaterali di rigenerazione e/o di riqualificazione e/o risarcimento ambientale.

Anche in questo caso, per l'analogia della complessità dei luoghi e per i continui cambi di scena e di sezioni urbane, sono state effettuate scelte di inserimento dell'infrastruttura volte ad esaltare la centralità e la prospettiva delle assialità e delle relazioni tra il sistema viario principale, i controviali, le intersezioni e la prevalente struttura a scacchiera. Gli elementi comuni agli obiettivi e ai risultati progettuali per via Libertà, che la proposta di Progetto ha mantenuto anche per il presente subcontesto sono:

- il posizionamento della linea capace di garantire la prossimità e l'accessibilità al sistema misto della residenza e dei servizi; di mantenere l'assialità e la prospettiva di promenade nella sezione di Via Marchese di Villabianca; di percepire le quinte architettoniche e paesaggistiche e la successione delle spazialità e dei tessuti; di assicurare spazi sicuri per la mobilità dolce e per il tempo libero;
- le soluzioni dedicate per i differenti tronchi che presentano due principali tipologie stradali in analogia a via Libertà (per esempio da piazza Sturzo a via Generale C. A. Dalla Chiesa o via Castelforte la prima; e via Marchese di Villabianca la seconda) e le soluzioni delle loro intersezioni anche secondo diversi ma integrati progetti di suolo e soluzioni per l'articolazione e la ripartizione della mobilità lenta e dolce;
- la razionalizzazione del sistema delle soste e degli interscambi (con l'oculata selezione e reinterpretazione dei nodi e delle aree di intersezione e intermodalità) e delle isole di bike sharing;
- la ri-creazione dei luoghi e degli spazi collettivi anche in connessione con i polmoni verdi dislocati a tergo e in prossimità della linea;



- la corretta interpretazione dei nodi e degli scenari monumentali e delle piazze (Sturzo) capace di rilocalizzare centralità e valore pubblico dei luoghi, ad oggi sottratto e annullato dalla fruizione carrabile.

2.7 SUB CONTESTO 6. Il waterfront centrale

Il waterfront centrale è connotato dai segni storici e attuali del variegato uso della fascia costiera palermitana e comprende il Foro Umberto I e la via Francesco Crispi.

Nella Relazione per lo Schema di Massima il contesto di riferimento è così sintetizzato:

“Ambito tra l'Oreto e il porto di S. Erasmo.

E' caratterizzato dalla presenza del fiume Oreto che ne costituisce un limite naturale con il restante territorio e si conclude nel porticciolo di S. Erasmo, sul quale si affacciavano le case dei pescatori oggi quasi tutte demolite e sostituite dal complesso assistenziale "Casa del Fanciullo". Questa porzione di fronte a mare è contigua alle presenze culturalmente pregnanti della Villa Giulia e dell'Orto Botanico.

Ciò che emerge dall'ambito, proprio per gli elementi che si proiettano sul fronte terra-mare - ruderi di edifici con carattere residenziale, microattività commerciali, depositi e residenza, un tratto fortemente degradato di un'asta fluviale canalizzata - è la domanda di una duratura azione di riqualificazione del litorale e di una restituzione della dignità urbana costiera, attraverso un attento progetto di suolo e un corretto processo di insediamento di funzioni civiche per la pubblica fruizione, integrate con gli obiettivi di gestione della SIC costiera e con l'obiettivo di avviare l'istituzione del Parco dell'Oreto.

L'analisi di paesaggio fa emergere elementi isolati di una unità paesaggistica tradizionale della nostra fascia costiera: la borgata marinara. Tali elementi sono:

- la residenzialità;
- la pesca e il diporto;
- gli spazi collettivi.

Ai fini di della loro riutilizzazione, in senso generale e nel caso per caso, sono stati considerati quegli aspetti della pianificazione volti alla restituzione della dignità fisica dei luoghi anche per attivare le forme di economia capaci di garantire un reale ritorno alla collettività.

Dall'analisi puntuale e generale della zona omogenea di borgata marinara, al di là delle previsioni settoriali orientate allo sviluppo compatibile, emerge come il primo processo reale di redditività economica possa essere rappresentato dalla restituzione della qualità dei luoghi e dall'individuazione dei reali pesi che ogni luogo o ambito di fascia costiera è capace di sopportare per più di una generazione.

La vasta bibliografia europea sulla gestione delle risorse del litorale, in buona parte confluita nei documenti e negli orientamenti di riferimento all'Assetto Integrato delle Zone Costiere (più nota come ICZM - Integrated Coastal Zone Management), sottolinea che molti dei "mutamenti relativi alle zone costiere rappresentano anche una minaccia per le tradizionali attività nel settore dell'agricoltura e della pesca, che in tal modo vengono sostituite da attività con un maggior impatto sull'ambiente. Inoltre, il patrimonio ecologico di queste zone è fragile e, in assenza di una gestione accurata, le stesse caratteristiche che possono renderle così attraenti, e che hanno dato modo di sviluppare attività economicamente sostenibili e attività di pesca e agricoltura tradizionali, possono essere facilmente e definitivamente distrutte.”

Ambito del fronte a mare storico

Elementi della memoria del tessuto della città storica, che interagiscono con la fascia costiera, sono rappresentati oltreché dal complesso della Villa Giulia e dell'Orto Botanico, dalla passeggiata a mare con lo sfondo della cortina di palazzi nobiliari sette-ottocenteschi; dalla porta storica detta Felice e dal complesso murario delle Cattive; dal contesto del porto storico della Cala sul quale prospettano la chiesa di S. Maria della Catena e l'Archivio storico; il complesso dell'ex Fonderia Oretea e le aree storico-archeologiche di Castello S. Pietro e Castellammare.

Gli elementi che emergono dall'analisi di quest'ambito compreso tra la proiezione costiera della città storica e la città consolidata possono essere così rappresentati:

- borgata storica;
- area di degrado ambientale;
- portualità minore.

Gli usi prevalenti che emergono dal contesto sono:

- residenziale;



- di rappresentanza;
- delle micro-attività commerciali;
- di deposito;
- ricettività (concentrata);
- servizi connessi all'attività portuale;
- rimessaggio imbarcazioni.

Ciò che appare improcrastinabile è un ripristino dell'immagine urbana - da S. Erasmo al Foro Italico - che riesca a coniugare il tessuto urbanistico, quello dei servizi e delle infrastrutture con il sistema della piazza di S. Erasmo-porto storico. Un attento progetto di suolo che connette le esigenze che derivano dalla funzione turistica del porto e della passeggiata, attraverso la restituzione della costa prospiciente Villa Giulia e dei temi della storica passeggiata a mare, elementi di ricucitura città-mare che vanno coniugati con l'approdo del Foro Italico.

Ambito porto di Palermo

L'ambito, a mare, è dominato dall'infrastruttura portuale e a terra dalla borgata storica di Borgo Vecchio che si sviluppa fino al piano dell'Ucciardone. Il porto occupa una parte considerevole dell'area centrale e contempla al suo interno le funzioni e le infrastrutture del porto commerciale, del porto passeggeri e del porto industriale. Il porto è ancora un'infrastruttura chiusa che non genera relazioni con la città e che è normato dal relativo Piano regolatore."

La proposta del nuovo Piano regolatore portuale, proprio con riferimento alle attuali cesure fisiche tra il porto centrale e la città, intende intervenire per la loro rimozione e per definire le opportune integrazioni.



Figura 17 Piano regolatore del Porto

"L'interfaccia città-porto e i progetti bandiera

*L'interazione città-porto non si limita ad una dichiarazione di principio, ma si concretizza attraverso l'identificazione nel PRP delle aree di interfaccia urbano-portuale sulle quali saranno redatti degli specifici **Progetti Integrati di Trasformazione Portuale**, i quali dovranno contenere indicazioni progettuali di approfondimento e progetto preliminare degli aspetti funzionali, operativi, strutturali ed infrastrutturali, ambientali e paesaggistici, anche attraverso concorsi di progettazione in grado di generare la necessaria vitalità e dinamismo progettuale sulle aree più feconde. In particolare le aree di interfaccia definite dal PRP sono:*

Area d'interfaccia Castello a Mare-Cala, costituita dalla grande area del Parco Archeologico del Castello a Mare in corso di progressivo scavo e valorizzazione, come elemento qualificatore del nuovo waterfront.

Area d'interfaccia Foro Italico, costituita dal prato del Foro Italico come area per il tempo libero e servizi legati alla nautica da diporto dei porti turistici della Cala e di Sant'Erasmo.

Area d'interfaccia Molo Trapezoidale, costituita dal nuovo "quartiere d'acqua" formato dalla riqualificazione del Molo Trapezoidale una volta completato il trasferimento delle funzioni incompatibili e l'inserimento di nuove funzioni commerciali, di servizi ricettivi e per il tempo libero integrati con la residenza e con il Parco Archeologico.



Area d'interfaccia Crociere, costituita dal nuovo fronte portuale su via Crispi come preziosa area di filtro tra la città e il porto in cui allocare servizi misti urbano-portuali, per ricucire i rapporti visuali con il mare e per offrire elementi di connessione con l'acqua.

Area d'interfaccia Arsenale, costituita dal nuovo Polo Culturale dell'Arsenale formato dal recupero dell'ex Officina Tubisti per contenere servizi per il tempo libero.

Area d'interfaccia Acquasanta, costituita dalla nuova piazza pedonale della Borgata dell'Acquasanta e dalla terrazza di affaccio sul porto turistico.

La destinazione d'uso delle aree di interfaccia è stabilita dal PRP in termini di funzioni primarie, secondarie e compatibili, e la loro realizzazione dovrà essere sottoposta a pianificazione particolareggiata e progettazione urbana anche attraverso il ricorso a concorsi di progettazione che ne esaltino il valore di "aree simbolo" per l'identità del nuova città liquida.

Uno dei luoghi simbolo della strategia di rigenerazione del waterfront urbano ed area di interfaccia di primaria rilevanza per le implicazioni funzionali e simboliche è il **Molo Trapezoidale**: luogo ibrido in cui lo spazio della riqualificazione è conteso allo spazio della conservazione dell'antico Castello a Mare, degli edifici dei primi del Novecento, di alcuni opifici ed aree di stoccaggio delle merci. La visione per il futuro immagina di farne il luogo principale di innesto tra porto e città, il simbolo della "città-porto" che permette al tessuto urbano di penetrare fino all'acqua e consente all'immagine marina di connotare nuove forme dell'abitare. L'area diventa una importante cerniera tra la nuova area Crociere, la nuova darsena per il diporto e il Centro Storico, offrendo non solo servizi al turismo, ma anche alcuni servizi culturali che innalzano il rango dell'area portuale. Il progetto complessivo per il nuovo "quartiere d'acqua" prevede la riqualificazione del tessuto edilizio esistente con il recupero degli edifici industriali per dedicarli all'insediamento della "classe creativa" che ne potrebbe utilizzare gli spazi a loft come residenza, laboratori e spazi espositivi per l'arte contemporanea e le forme più dinamiche dell'espressione artistica. Per l'Area Archeologica del Castello a Mare, in fase di progressivo scavo e restituzione alla fruizione, viene progettato un parco che ricuce le diverse aree dell'ex molo e connota il nuovo paesaggio urbano. Residenza e ricettività, commercio, uffici e servizi culturali, attrattori turistici e nuove centralità urbane diventano, quindi, i nuovi assets strategici in grado di guidare la rigenerazione della nuova città d'acqua. Connessione alle reti marittime globali, gestione efficace dei flussi di merci e di persone, ottimizzazione dell'accoglienza dei crocieristi, incremento della nautica da diporto, insediamento della classe creativa, riqualificazione della città e potenziamento del rango metropolitano caratterizzano il PRP di Palermo, trovando un equilibrio tra capitalismo delle reti e qualità del territorio, tra sicurezza e funzionalità della macchina portuale e apertura e permeabilità del waterfront, tra rigidità delle funzioni trasportistiche e liquidità della città contemporanea.

Il complesso dei porti minori che insistono sul subcontesto – i diporti di S. Erasmo e della Cala, possono costituire l'occasione di riqualificazione e rigenerazione urbana della borgata e di parte del centro storico senza definire comunque interventi sovradimensionati o in contrasto con la dimensione dei luoghi e con gli obiettivi di qualità paesaggistica coerenti con la storia e con la domanda di recupero sociale e urbano che proviene da svariati portatori di interesse.

Su tale complessità, caratterizzato anche dallo straordinario fronte a mare del Foro Umberto I e da significative testimonianze architettoniche, monumentali, archeologico/industriali, paesaggistiche e scenografiche, l'innesto e l'integrazione dell'infrastruttura deve essere pensata in termini di esaltazione della qualità dei luoghi, da una parte, e di rigenerazione dall'altra.

Il progetto ha sortito capacità ed efficacia di esaltazione delle scene attraverso i seguenti interventi:

- ricentralizzazione dell'assialità e della forza prospettica dei sistemi viari perpendicolari alla fascia costiera di Via Crispi e delle relazioni porto-città;
- rivalutazione dell'asse costiero anche attraverso la ricollocazione degli elementi monumentali (tra i quali l'Ucciardone)
- interazione tra il sistema dei porti e degli approdi (come Cala) e il sistema Tram, attraverso minuti interventi di rigenerazione di aree borderline (come lungomare Foro Italo);
- giacitura della linea tramviaria "lato città" sia per consentire l'accessibilità alle funzioni urbane e la loro fruizione, sia per gerarchizzare i livelli di uso e fruizione dei due ambiti senza ibridazioni e promiscuità del sistema della mobilità e degli accessi.



2.8 SUB CONTESTO 7. Area nord est e Mondello

Il sistema urbano di nord est e di Mondello rappresenta una significativa porzione del sistema delle periferie e delle borgate dove a importanti livelli di qualità architettonica, ambientale e paesaggistica si alternano espressioni di degrado, sottoutilizzo e di uso incongruo delle risorse e dei luoghi.

Il sistema e il sub contesto analizzato è caratterizzato da un patchwork connotato da:

- importanti e significativi espressioni, per quanto residuali, relittuali e a volte isolate, del sistema delle ville, dei bagli, delle casene e dell'agro della Piana dei Colli come anche evidenziato nelle analisi sullo stato dell'ambiente condotte nello Studio di Prefattibilità Ambientale: *"Il paesaggio locale 13 comprende l'ampia pianura in leggero pendio verso il mare dove si estende la città, la piana calcarenitica estesa in direzione nord sino alle pendici di M. Gallo e incuneata tra il M. Pellegrino e il M. Castellaccio (Piana dei Colli) contornata dalla corona di montagne, (M. Cuccio, M. Caputo, M. Grifone); il fiume Oreto che scorre nella piana formando dei meandri fino alla zona di canalizzazione, due grandi sistemi naturali oggi riserve di M. Pellegrino e Capo Gallo, disegnano la linea di costa e separano i due golfi di Mondello e Sferracavallo; le borgate di origine marinara: Sferracavallo, Mondello, Vergine Maria, Arenella, Acquasanta e le borgate di origine agricola: Tommaso Natale, Cardillo, Partanna, Pallavicino, S. Lorenzo, Resuttana. I fattori qualificanti sono legati alla presenza:*
 - di oltre 100 emergenze ipogee e antri e numerosi siti fossiliferi
 - del gruppo sorgentizio lungo l'allineamento Altarello di Baida – Cala
 - della spiaggia di Mondello.

Inoltre l'urbanizzazione compatta, densa e continua ha fatto sì che le aree agricole intercluse nel tessuto urbano acquistassero particolare valore ambientale di paesaggio urbano.

I fattori di criticità sono da attribuire:

- a fenomeni di arretramento costiero (litorale di Mondello)
- agli accumuli di discarica in un breve tratto costiero a sud di Torre del Rotolo ed in prossimità della foce dell'Oreto
- alla presenza di siti estrattivi dismessi alle pendici meridionali (Mondello) e sud-occidentali (Tommaso Natale), alle falde freatiche nella cintura costiera
- all'elevata pressione antropica delle aree urbanizzate e della costa



Figura 18 Quartiere ZEN / San Filippo Neri e Mondello

- al degrado del centro storico e di beni culturali



isolati compresi i parchi e giardini delle ville settecentesche ubicate nella Piana dei colli e fagocitati dall'incalzante espansione della città."

- *dalla periferia della Z.E.N.;*
- *dal polo sportivo pubblico sottoutilizzato e costituito dal palazzetto dello sport, dal centro Diamante (baseball) e dal Velodromo.*

Figura 19 Velodromo - via Lanza di Scalea



Tale sistema interagisce con un improvviso cambio di paesaggio definito inizialmente dalla promiscuità tra la residenza sparsa a ville che da via Castelforte, Viale Venere, Via Margherita di Savoia, raggiunge la costa liberty di Mondello attraverso

Il Progetto ha definito le soluzioni capaci di ottenere sia le prestazioni tecnico-funzionali dell'infrastruttura, richieste dall'Amministrazione comunale quanto l'effetto di rigenerazione, riqualificazione e risarcimento della morfologia e della qualità dei luoghi, commisurati e definiti per gestire armonicamente la disomogeneità dei caratteri e dei livelli di qualità e delle

condizioni ambientali ex ante, attraverso le seguenti azioni strategiche:

- inserimento dell'infrastruttura nel contesto della Z.E.N. capace di garantire accessibilità e fruibilità del servizio alla significativa utenza insediata e con riferimento sia alle funzioni residenziali quanto al commercio e ai servizi dislocati nel più ampio contesto di riferimento, elemento importante di domanda attuale e potenziale di mobilità di massa;
- dislocazione dell'infrastruttura capace di inserire minute e significative azioni di rigenerazione dei suoli e degli spazi pubblici in un unico progetto di riqualificazione sociale e ambientale offerto anche dall'innesto del Deposito Olimpo al quale saranno da annettersi le azioni di ripristino ambientale previste peraltro dallo Schema di Massima.



RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE			
	Area agricola con valenza paesaggistica		Parco fluviale dell'Orelo
	Fondo agricolo con valenza storica		Tessuto verde connettivo
	Parco urbano		Verde urbano e di quartiere
	Parco agricolo di Ciaculli		Area naturale e boschiva con valenza paesaggistica
RIGENERAZIONE URBANA			
	Nuove infrastrutture		Riqualificazione urbana
	Area per servizi urbani		Area per servizi verdi

Figura 20 Deposito Olimpo - Schema di Massima del PRG e legenda Tav. P 4.A



2.9 SUB CONTESTO 8. Area nord ovest e borgata di Sferracavallo

Il sub contesto in esame con cardine sempre nel nodo di Via Lanza di Scalea intercetta parzialmente il paesaggio e le condizioni ambientali del precedente interessando la porzione di nord ovest della piana palermitana che pur rimarcando le caratteristiche prima descritte intercetta invece il sistema della borgata di Sferracavallo, dove l'infrastruttura perviene attraverso la Via Nicoletti, che limita la borgata di Tommaso Natale.

L'influenza determinata dalla Circonvallazione Nord, la prossimità con il sistema ambientale dominato da Capo Gallo e da quello trasportistico dell'innesto autostradale, hanno definito condizioni più tipiche della



Figura 21 Sferracavallo - Stralcio Schema di Massima

periferia disordinata, dove i valori minuti del borgo sono stati via via sostituiti da uno sviluppo urbanistico che ha miscelato la residenza alle zone commerciali e industriali e ha definito un enclave in cui la borgata di Sferracavallo è stata lentamente deprivata dei suoi valori marineschi.

L'inserimento dell'infrastruttura è stato calibrato sull'esigenza di riordino urbanistico e di ri-progettazione e riqualificazione del sistema urbano e del sistema viario oltreché trasportistico. Gli elementi e i fattori su cui è stata effettuata la re-interpretazione di tale sistema ambientale e insediativo sono sostanzialmente rappresentati dalla potenza e dai valori espressi dalle componenti espresse dalla riserva terrestre e marina di Capo Gallo (per i quali si rimanda anche allo Studio di Prefattibilità Ambientale) e dalle residuali testimonianze del borgo marinaro.

L'inserimento dell'infrastruttura in tale subcontesto è stata effettuata tenendo conto della complessità del tessuto della borgata, delle dimensioni delle sedi viarie e del reticolo fitto del sistema viario, avendo come obiettivo l'offerta di servizio più sostenibile e più commisurata, soprattutto in situazioni complesse, tra le quali l'intersezione tra via Palazzotto e via Leone. Anche in questo caso la previsione progettuale contempla l'attuazione del verde pubblico contestuale.



3 SINTESI DELLE MODALITA' E DELLE CONDIZIONI DI INSERIMENTO DELL'INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Sulla base delle analisi e delle soluzioni prospettate per l'inserimento dell'infrastruttura nel complesso scenario fisico e non fisico di riferimento, è possibile descrivere in sintesi le modalità e le condizioni che hanno orientato le azioni prescrittive dell'alternativa proposta.

1. prevalente utilizzo ed efficientamento delle sedi e delle infrastrutture stradali esistenti per non incidere sull'ulteriore consumo di suolo e/o generare significativi movimenti di terra e nuovi interventi con impatti sul suolo e sul sottosuolo;
2. partire dalle condizioni ambientali, paesaggistiche, dei vincoli preordinati e del sistema sociale ed economico dei subcontesti interessati per dettagliare, sulla base della gerarchia dei valori e dei punti di forza, delle criticità e delle minacce, in maniera puntuale e coerente tracciato e geometrie, per affidare alla stessa infrastruttura l'effetto di riqualificazione e, solo in taluni casi di fragilità e vulnerabilità, proporre azioni risarcitorie, nella consapevolezza che saranno da selezionare quelle indicate dagli strumenti attivi di pianificazione e programmazione urbana. come dai piani sovraordinati di tutela e gestione del paesaggio e dell'ambiente;
3. cogliere l'opportunità offerta dall'innesto dell'infrastruttura per definire ambiti di rigenerazione urbanistica senza incorrere in varianti dell'assetto urbano e urbanistico e per riammagliare le funzioni urbane alla scala della persona, generando spazi pubblici e "arredo" dei suoli e della scena urbana;
4. riconnettere percettivamente e funzionalmente le relazioni tra la città storicizzata, i borghi, le periferie, il mare e la piana attraverso un'unica promenade e una sequenza di occasioni urbane aggregate al Sistema Tram.
5. utilizzare l'integrazione degli obiettivi di rigenerazione ambientale attivati dall'A.C. sia per le aree di impatto sia per gli scenari insediativi locali più vulnerabili. In particolare nel caso del sistema urbano/naturalistico del Fiume Oreto, dalla riqualificazione delle periferie con un sistema viario complesso inteso quale asse con funzioni urbane, dalla rigenerazione delle funzioni ed attività dalla città storica e consolidata, dal sistema delle periferie e delle borgate storiche viste come 'Nuove centralità';
6. utilizzare il principio della progettazione urbanistica del Sistema Tram a partire dai tessuti e dalle relazioni urbane e del sistema città che l'infrastruttura coinvolge (principi di 'accoglienza' della città e di 'aderenza' della infrastruttura) in tutte le espressioni per contribuire a ridefinire la *formae urbis* di Palermo;
7. utilizzare al massimo le sedi e le infrastrutture viarie esistenti e limitare al massimo nuove opere e consolidamenti, scavi, movimenti e trasporti, applicando anche sotto questo profilo una politica di non ' consumo di suolo ' ;
8. garantire l'attuazione di servizi e infrastrutturazioni verdi previste nella programmazione delle opere



- pubbliche, e utilizzando tutti gli accorgimenti tecnologici applicabili in una infrastruttura lineare di questo tipo per aumentare la capacità drenante dei percorsi e incidere il meno possibile sugli equilibri di falda e sui sistemi di deflusso superficiale delle acque, specie nelle zone sensibili;
9. sostenere il Sistema UNESCO invocato dallo Schema di Massima del PRG, attuandone ove possibile gli obiettivi e le azioni previste nelle aree 'buffer' dei siti UNESCO;
 10. sostenere le politiche rigenerative del sistema delle borgate storiche e delle periferie;
 11. inserire e favorire quanto più possibile la incentivazione dei risarcimenti e delle rigenerazioni ambientali nella realizzazione del Sistema Tram (non 'a latere') per garantire la contemporaneità degli interventi e non generare cumulo di pressioni sull'ambiente.



Figura 22 *Intervento "risarcitorio" il Ponte e il Parco dell'Oreto*