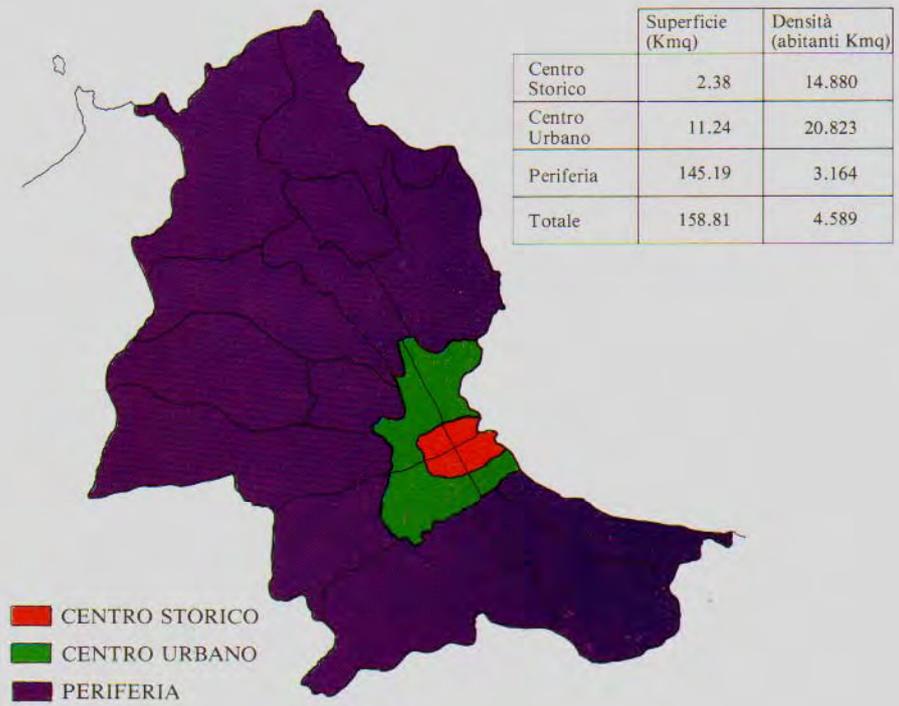




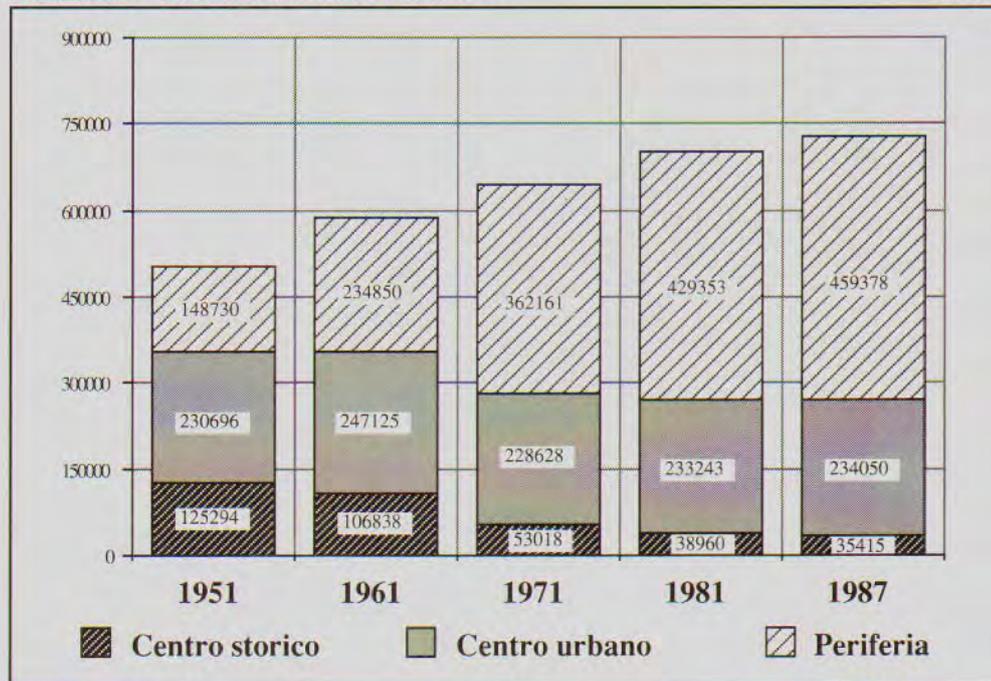
Fig. 1
Confronto per sezioni variazioni popolazione residente 1971-'81



Distribuzione della densità di popolazione nel territorio comunale di Palermo al 1987

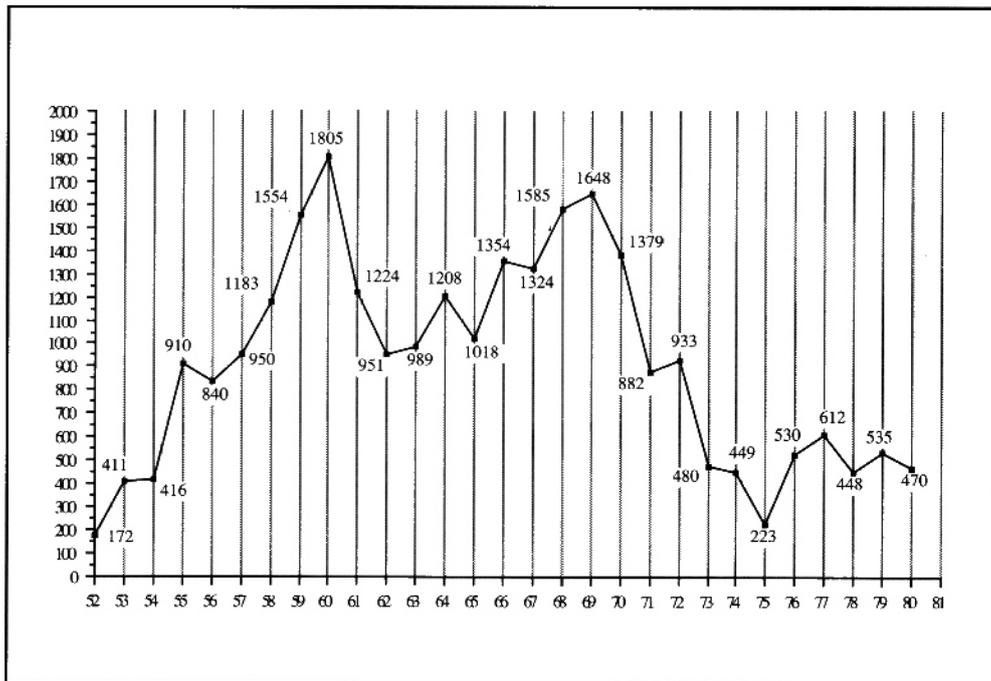
PALERMO - DINAMICA DEMOGRAFICA

FIG. 2

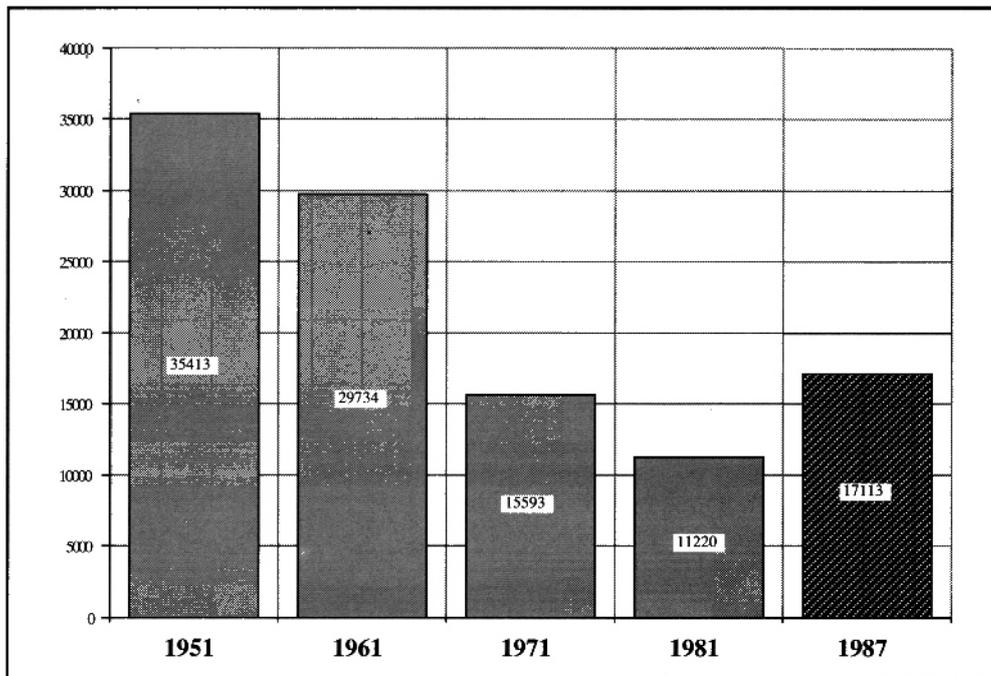


TRIBUNALI - SALDO MIGRATORIO

FIG. 3

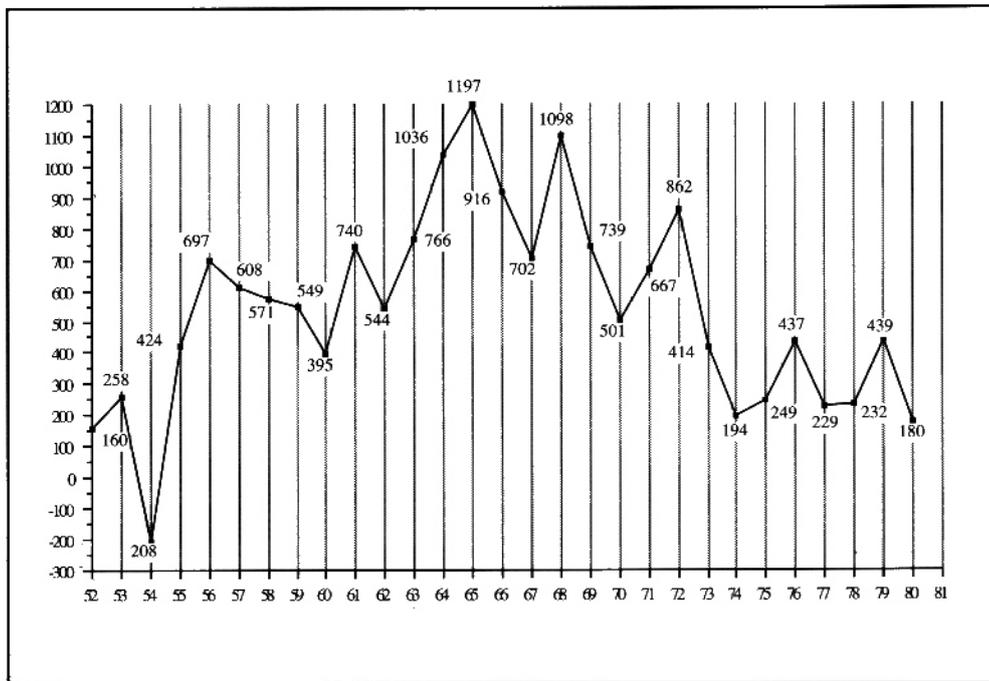


DINAMICA DEMOGRAFICA

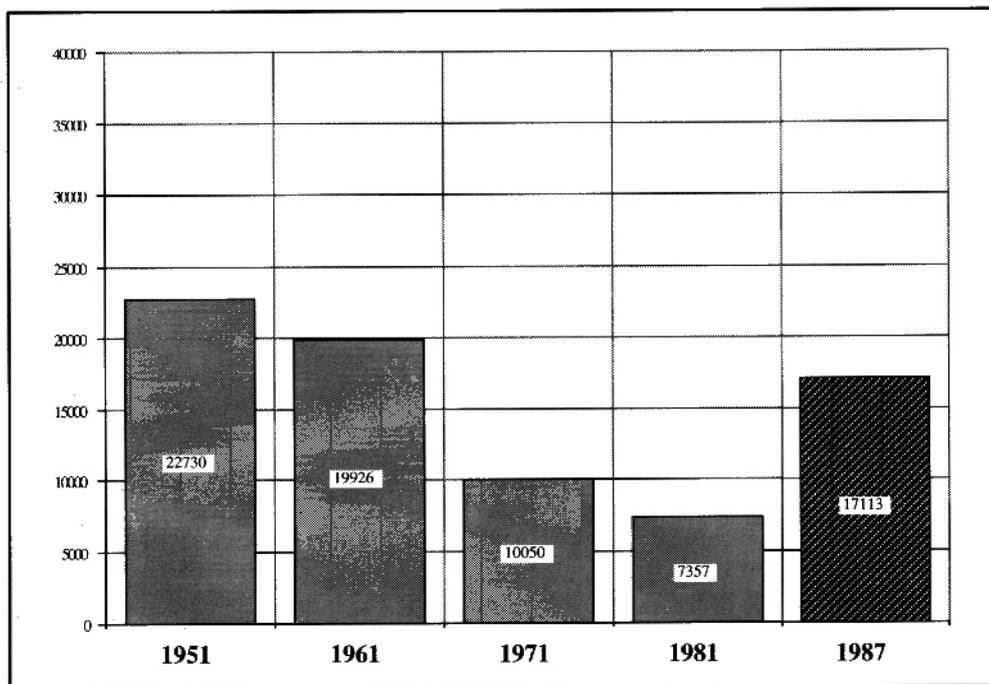


CASTELLAMMARE - SALDO MIGRATORIO

FIG. 4

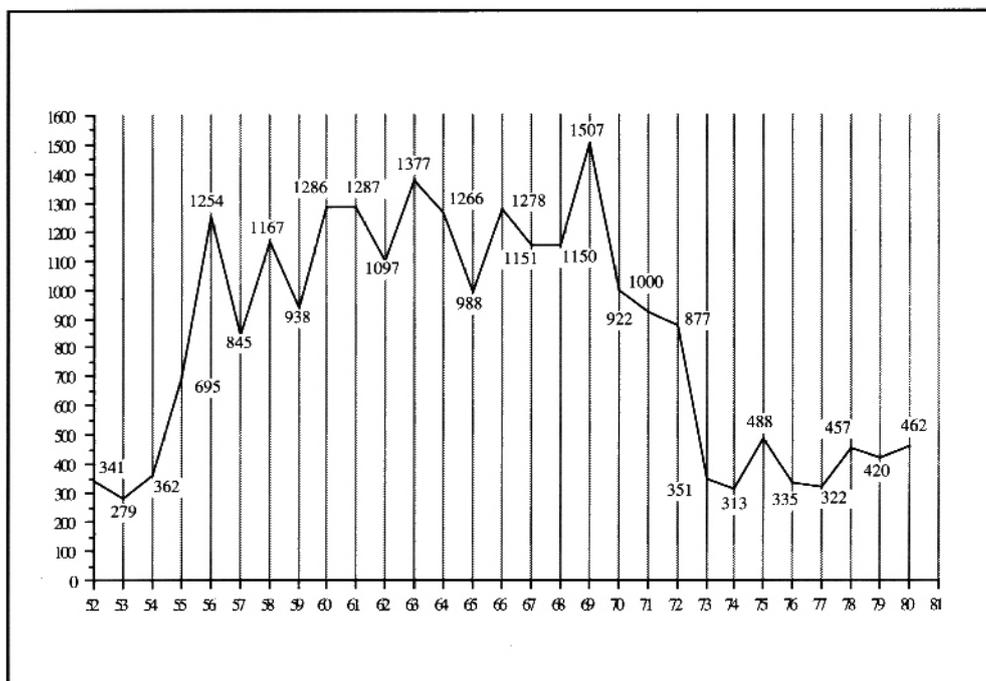


DINAMICA DEMOGRAFICA

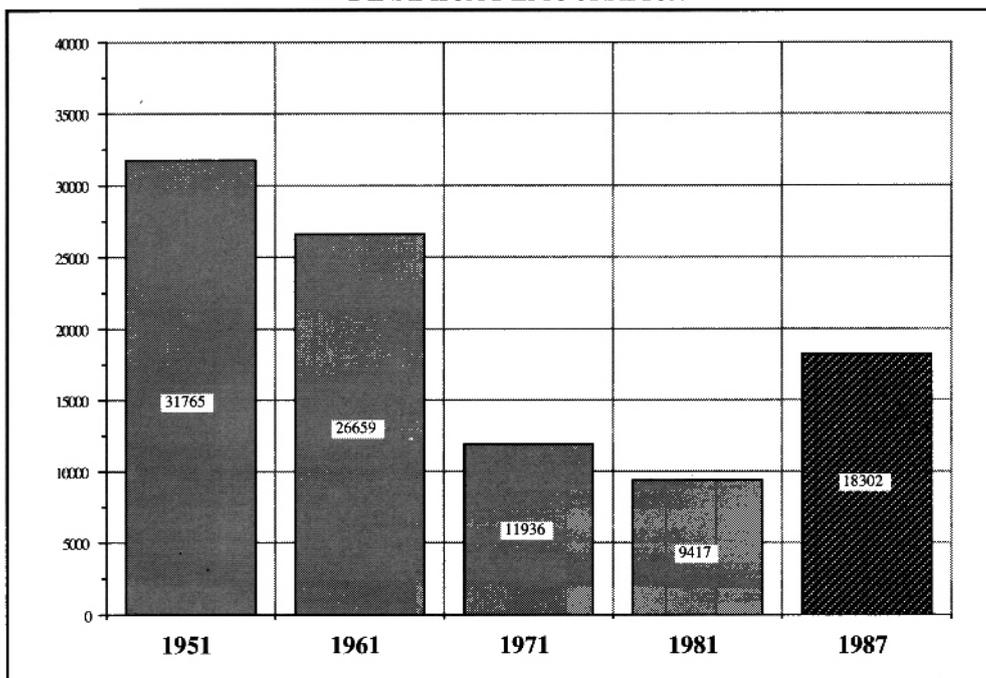


MONTE DI PIETÀ - SALDO MIGRATORIO

FIG. 5

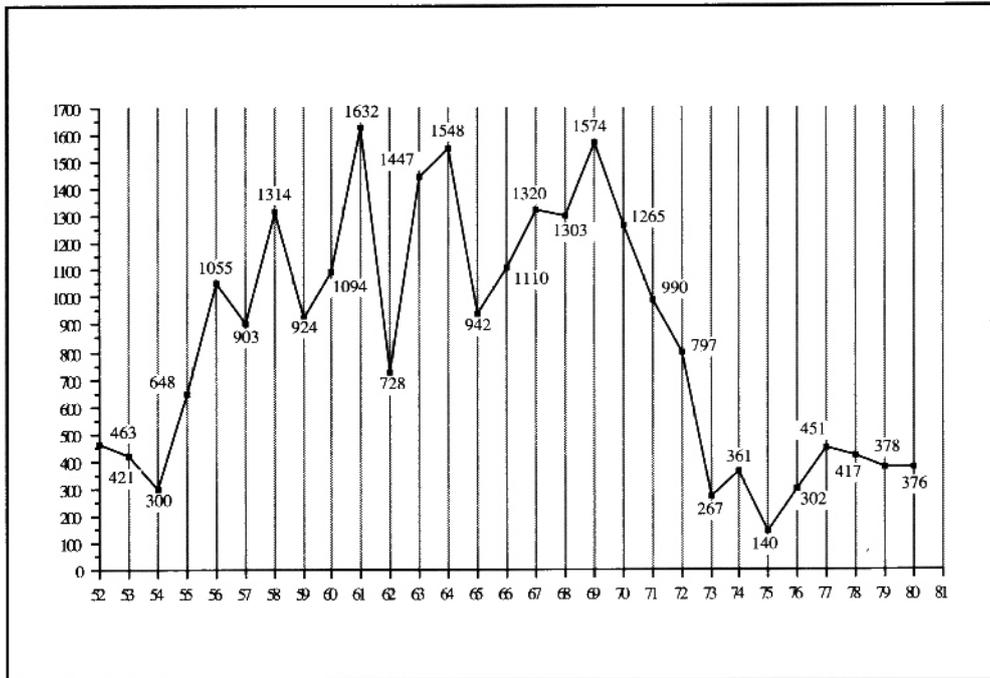


DINAMICA DEMOGRAFICA

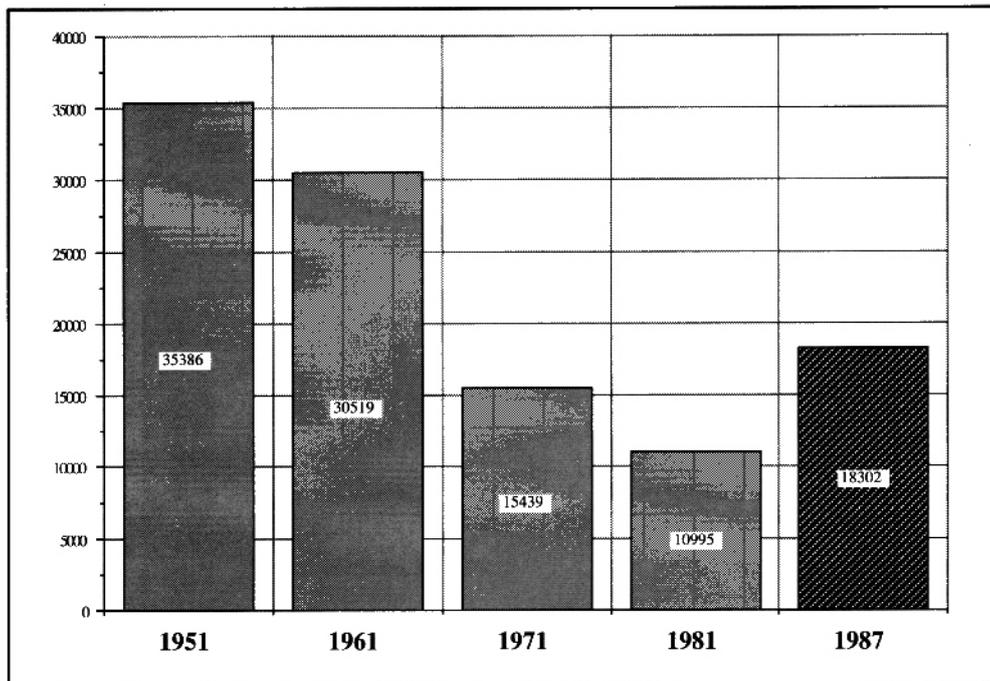


PALAZZO REALE - SALDO MIGRATORIO

FIG. 6

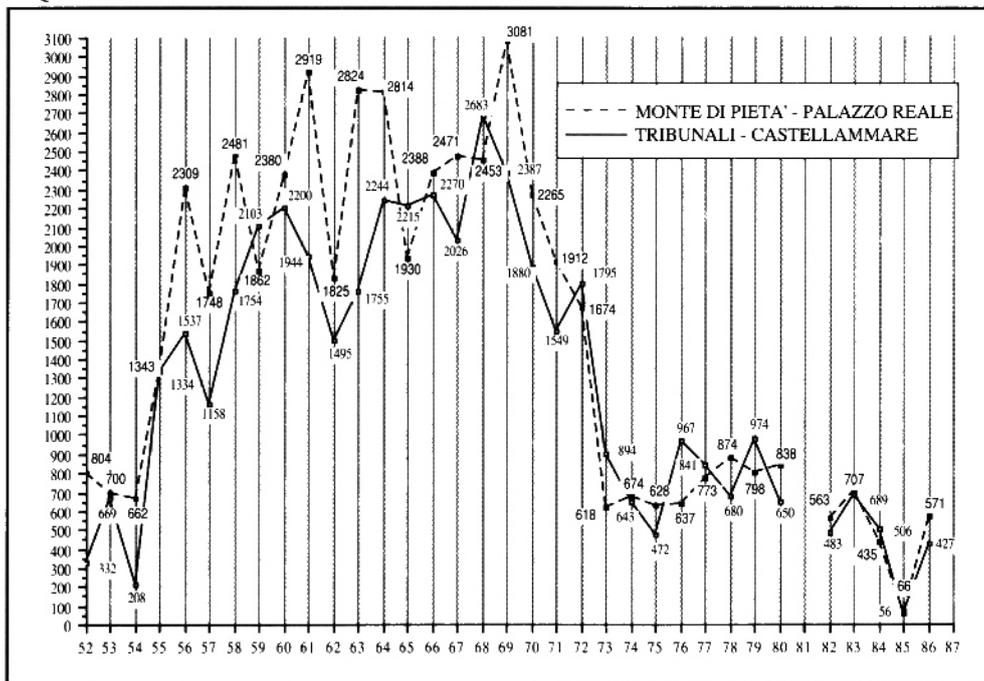


DINAMICA DEMOGRAFICA



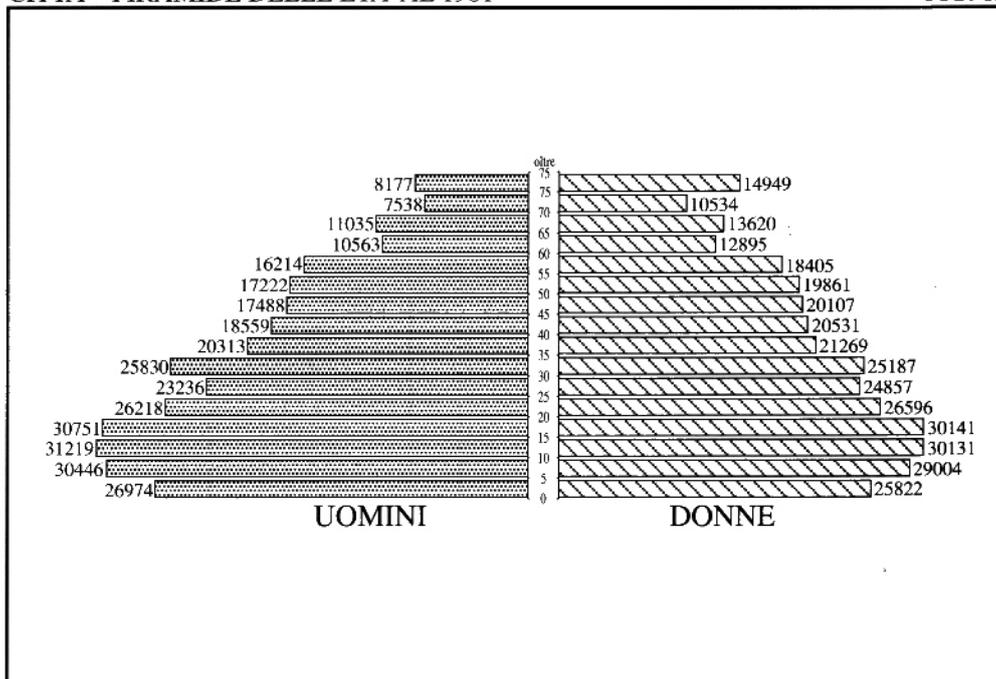
I QUATTRO MANDAMENTI - SALDO MIGRATORIO

FIG. 7



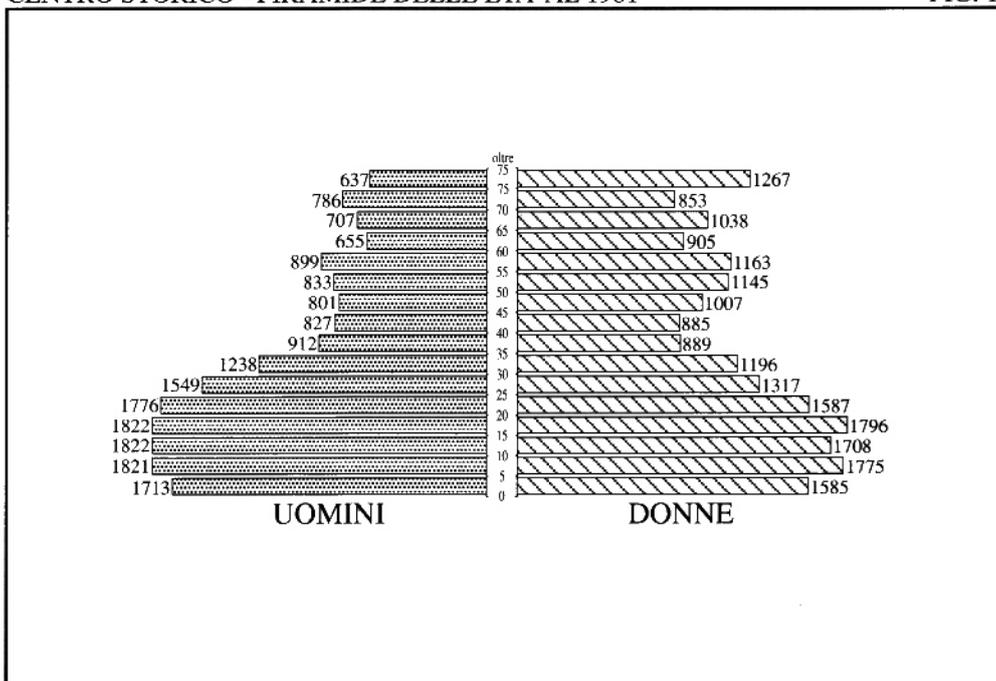
CITTA' - PIRAMIDE DELLE ETA' AL 1981

FIG. 12



CENTRO STORICO - PIRAMIDE DELLE ETA' AL 1981

FIG. 12



La conferma di questi rapporti o la loro modificazione (in più o in meno) è condizionata da tutti gli spostamenti che interesseranno la città. Infatti (fig. 13-14-15-16) i quattro mandamenti non sono mai stati i soli mandamenti o quartieri della città a perdere popolazione.

Dal confronto dei cambiamenti di domicilio negli anni '50, '60, '70, '80 vediamo in particolare che hanno sempre perso popolazione anche i mandamenti immediatamente a nord del centro storico (Molo, Zisa fino al 1980; Libertà, Politeama dopo).

I motivi di riduzione continua della popolazione in questa zona non sono però gli stessi del centro storico. Qui ci troviamo in presenza di fatti comuni alla maggior parte dei centri urbani: una forte terziarizzazione con conseguente crescita dei valori fondiari, e un contemporaneo degrado del confort abitativo in confronto a quello offerto dai nuovi quartieri.

A Palermo queste trasformazioni nei quartieri Politeama e Libertà si inseriscono in una ormai più che centenaria scelta: quella di prolungare verso nord la via Maqueda (Ruggero Settimo, Libertà). Questa decisione fu mantenuta e incrementata in modo quasi esclusivo fino alla guerra; poi fu accompagnata dalla costruzione di borgate verso ovest e solo negli ultimi anni da una massiccia espansione verso sud, oltre l'Oreto, le cui conseguenze sulla città intera e sul centro storico, tutte da valutare, non sono certamente nè trascurabili, nè secondarie.

L'asse di via Libertà è stata la grande "offerta" della Palermo moderna: lungo essa si è srotolata non solo l'espansione principale, ma anche il centro della città. Che qui dovesse essere il centro della nuova Palermo unitaria era nelle intenzioni di chi proprio per questo pensò, progettò e realizzò quell'asse e i quartieri intorno.

Prima i quattro mandamenti erano stati tutta la città: in essi c'era perciò anche il "centro". Adesso essi diventano poco alla volta una parte della città: non si trasformano nel nuovo, più grande "centro" di Palermo, ma solo conservano (o rinnovano) alcune di queste funzioni centrali.

Il centro urbano comprende un'area più vasta corrispondente alla città che amministratori e urbanisti un secolo fa pensavano delimitata dalla grande cerchia dei giardini: Giardino Inglese, villa Trabia, villa Malfitano a nord; villa Giulia, Orto Botanico, valle dell'Oreto a sud. Cerchia di giardini che avrebbe potuto essere nel tempo e nei piani successivi ampliata in un disegno urbano corrispondente a una città di 700.000 abitanti e che invece è stata ridotta e asfissata dai giganteschi quartieri degli anni '50, '60 e oltre. Le attività "centrali" e i servizi di Palermo sono distribuiti in modo da confermare questo ruolo unitario della parte di città tra le vie Tukory-Lincoln e il giardino inglese: qui c'è la maggiore concentrazione di tutti i servizi, qui ci sono quelli che hanno funzione di "centro". In quest'area i quattro mandamenti storici figurano come una "periferia del centro": e questo tanto più quanto si allontanano da Politeama-Libertà. La zona meridionale del centro storico è appunto quella più periferica: è qui che si concentra la maggior parte della popolazione africana. Influisce certamente su questa "periferizzazione" delle parti meridionali di Palazzo Reale e Tribunali il fatto che esse sono a contatto con le zone da sempre periferiche a est e a ovest della stazione ferroviaria; mentre dalla parte opposta, a nord, Castellammare e Monte di Pietà confinano con la zona destinata fin dalla nascita ai quartieri ricchi, ai teatri, al nuovo centro della nuova Palermo.

La grande espansione di Palermo ha distrutto tante componenti della vita dei palermitani di cui questi godevano quando la città aveva 200.000 abitanti; di cui le classi dirigenti ancora godevano mentre la città si avviava al raddoppio. Il mare è una veduta lontana (e neanche sempre: in fondo al Cassaro il blu del mare è tagliato dall'ultima diga) spesso solo al di là del guard rail delle autostrade urbane. Le ville e la Conca d'Oro sono ridotte a frammenti lussureggianti nella vegetazione, in sfacelo nei fabbricati.

La "svolta" del centro non sarà tale se si limiterà ad arrestare l'esodo, a riportare qualche migliaio di residenti. Il centro storico deve tornare ad essere una ricchezza per Palermo; anzi "la" ricchezza in grado di sostituire quelle altre ricchezze storiche e naturali,

distrutte e irrecuperabili.

Per questo "ritorno" occorre trovare - dentro e fuori il centro storico - chi possa guidarlo: e chi possa inizialmente essere protagonista dell'inversione di tendenza. Molte componenti di quello che sarà nel 2000 il centro storico restano per ora escluse da un ruolo determinante nella fase di invenzione e gestione della svolta.

Un breve excursus storico ci fa escludere l'aristocrazia: la prima ad andarsene dal centro storico, sopravvissuta solo per un "National Trust". Lo stesso discorso vale per la borghesia, che non ha mai considerato il centro storico come luogo suo e che anzi fondando altrove il suo quartiere ha dato il via alla sua decadenza, escludendolo dal processo che ha caratterizzato la maggior parte delle città europee.

Anche le istituzioni pubbliche hanno avuto finora un ruolo secondario e mediato. Queste infatti sono da sempre presenti nel centro storico: Amministrazione Comunale, Provinciale, Regionale, Arcivescovato, Università, Tribunali ecc. Esse avrebbero potuto sempre avere un ruolo diverso da quello che hanno svolto: hanno vissuto e subito il grande spopolamento, lasciando che i ruderi si moltiplicassero attorno alle mura dei loro palazzi, agendo a volte con criteri settoriali e aziendali in modo da favorire o non ostacolare esodo e degrado; quando non programmando di inserirvi si per propria esclusiva utilità.

L'unico gruppo rimasto compatto (anche se con qualche crisi) è quello rappresentato dal commercio. I mercati tradizionali del Capo, di Ballarò, della Vucciria; le strade che concentrano ai piani terreni botteghe e artigianati; i grandi assi di corso Vittorio Emanuele II, via Maqueda e via Roma sono ancora sostanzialmente al loro livello di sempre. Hanno magari cambiato generi e strutture, hanno in parte cambiato la clientela per l'allontanamento di quella residenziale, hanno cambiato il rapporto ingrosso/minuto, ma sono ancora lì ad animare le vie, occupare i pianterreni, espandersi negli androni e nelle corti, trasformare in magazzini le residenze abbandonate ai primi piani e oltre.

Il PPE, inserendosi su questi ruoli in corso, può produrne di nuovi: l'amministrazione ha il compito di formulare una proposta, e di provocare un nuovo sistema di convenienze, in cui possano riconoscersi varie classi sociali e economiche. Se questa, convergenza avverrà, il piano avrà contribuito a formare e cementare una nuova maggioranza sociale e politica, isolando gli interessi minoritari che sfruttano l'attuale degrado.

Uno strumento urbanistico da solo non può produrre svolte positive o negative, e può anche restare lettera morta come è già avvenuto più volte in questa città. Ma un piano accompagnato dagli appropriati strumenti esecutivi, e reso credibile da un sollecito inizio degli interventi, può rappresentare concretamente il nuovo scenario fisico richiesto dai cittadini, coagulare molte energie ancora isolate verso la sua realizzazione, far nascere nuove figure sociali e nuove economie, infine modificare in modo non secondario la vita quotidiana e i comportamenti, anche in altri settori della vita individuale e collettiva.

In questo fine secolo esistono i presupposti per un simile cambiamento: la stabilizzazione della popolazione urbana, da accomodare in modo durevole in un dato territorio; la richiesta - tutt'altro che generica a Palermo - di un nuovo ambiente di vita meno faticoso, più confortevole, confortante e arricchente; una disponibilità al nuovo che dalla cittadinanza passa ai corpi amministrativi; un insieme di innovazioni già in corso, fra cui una pianificazione simultanea di tutto il territorio, una riqualificazione dell'apparato tecnico comunale, un programma per la prima volta nutrito di interventi conservativi eseguiti o in via di esecuzione. Questo PPE e può giovare fin dall'inizio di un confronto fra progetti e realizzazioni, fra preventivi e consuntivi, da cui si potrà valutare la proprietà delle sue scelte.

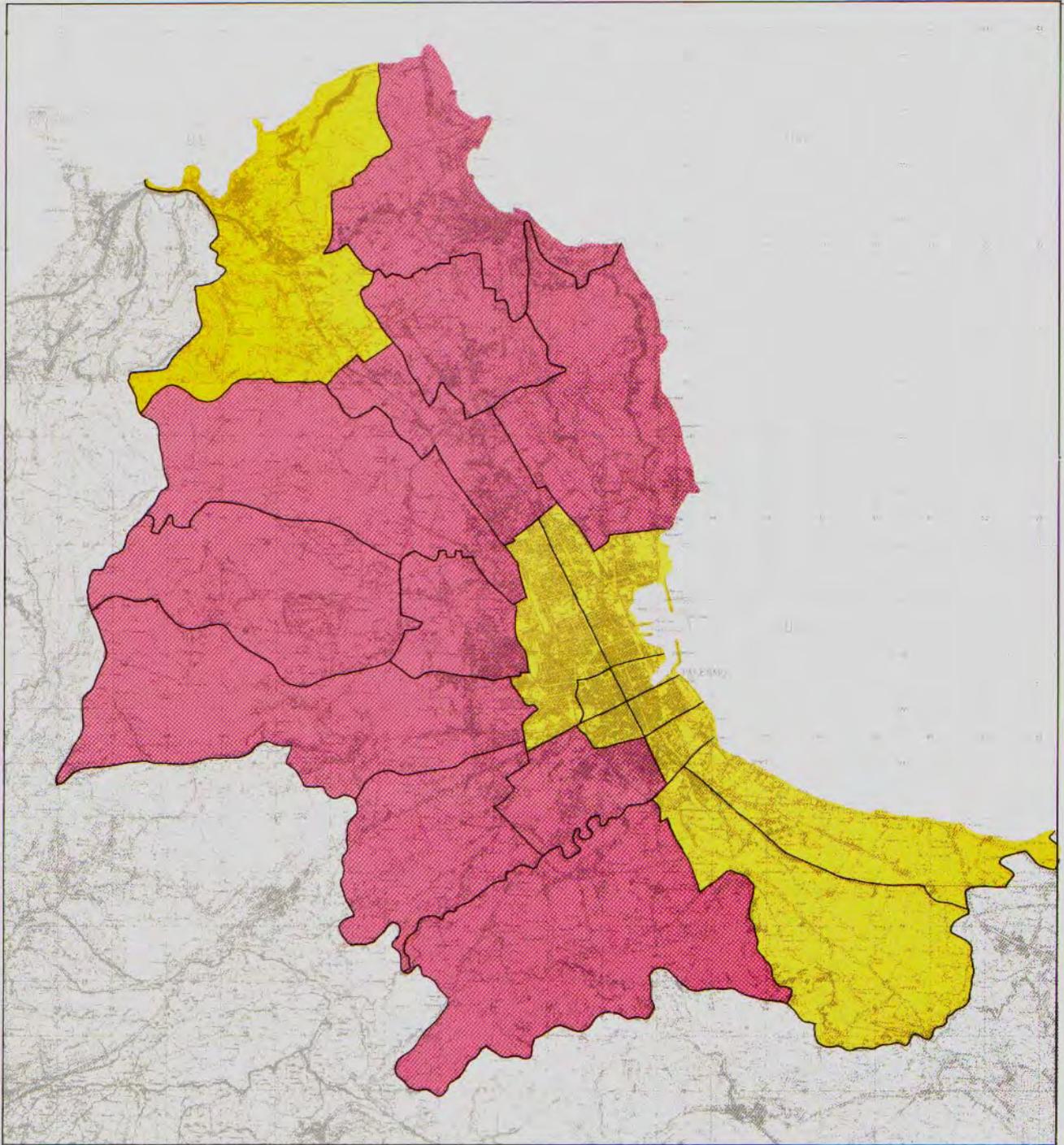
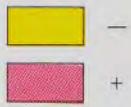
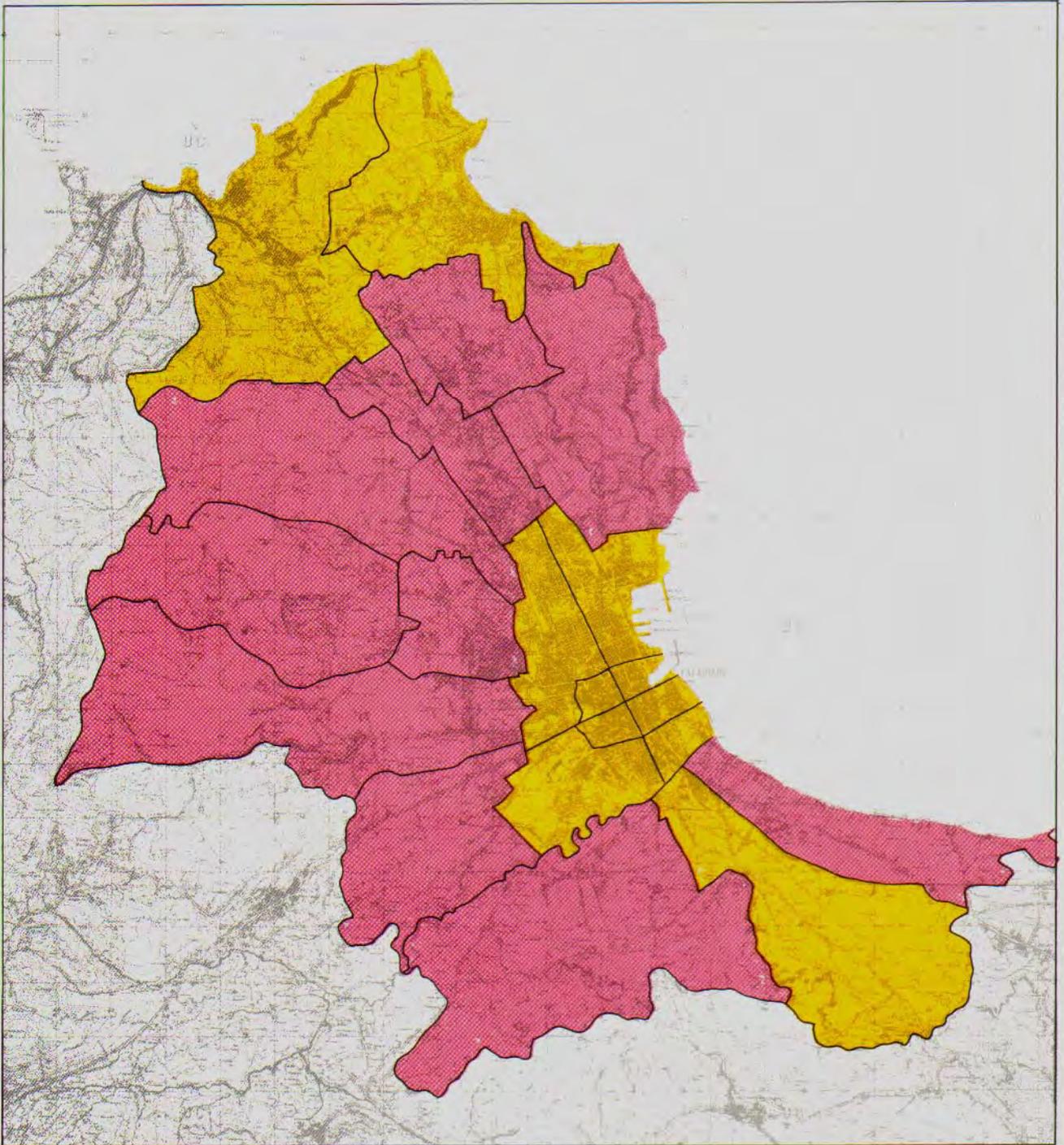


Fig. 13

Cambi di domicilio
anni 1952-59





Cambi di domicilio
anni 1960-70

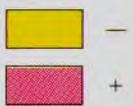
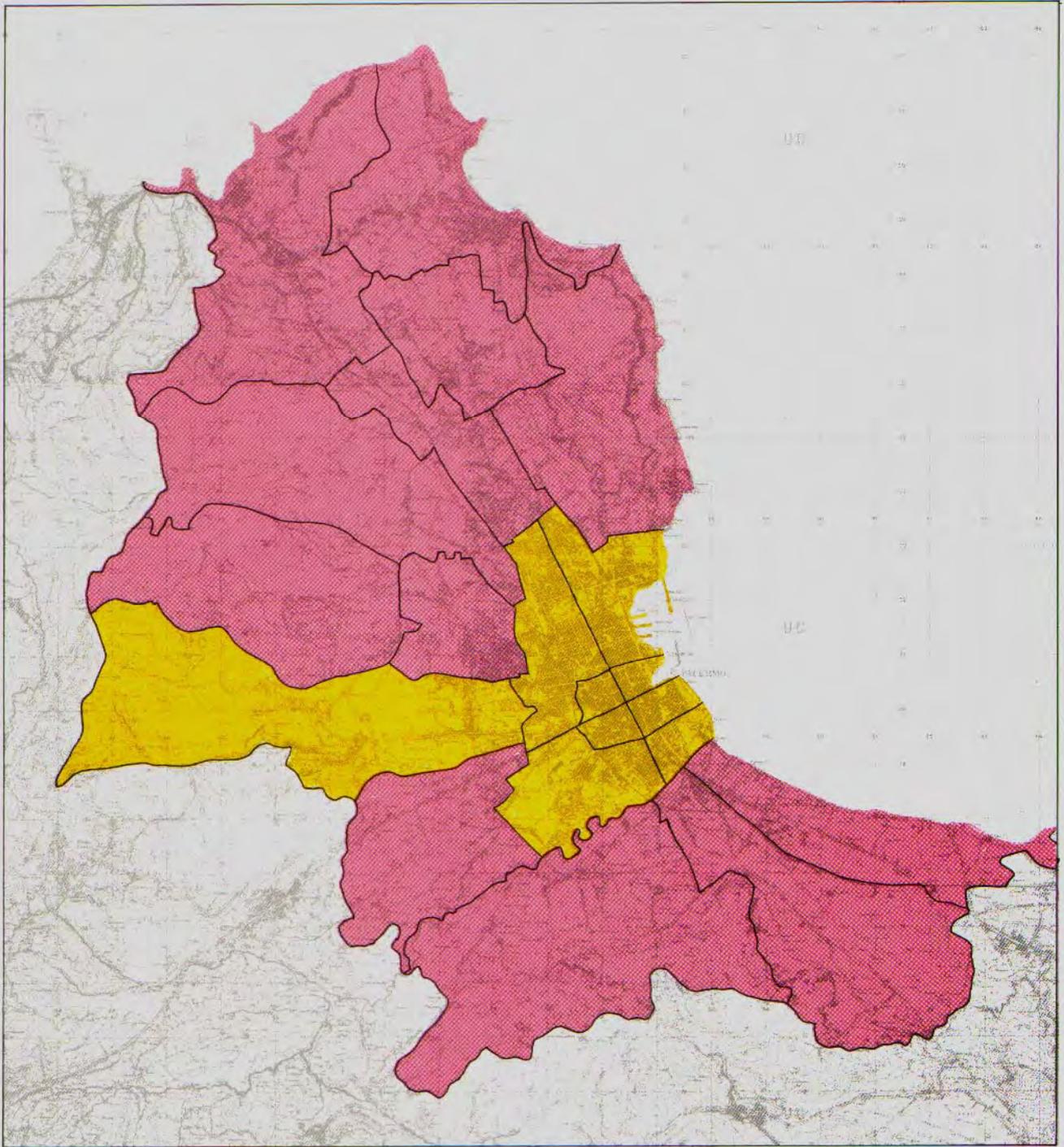


Fig. 14



Cambi di domicilio
anni 1970-80

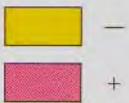
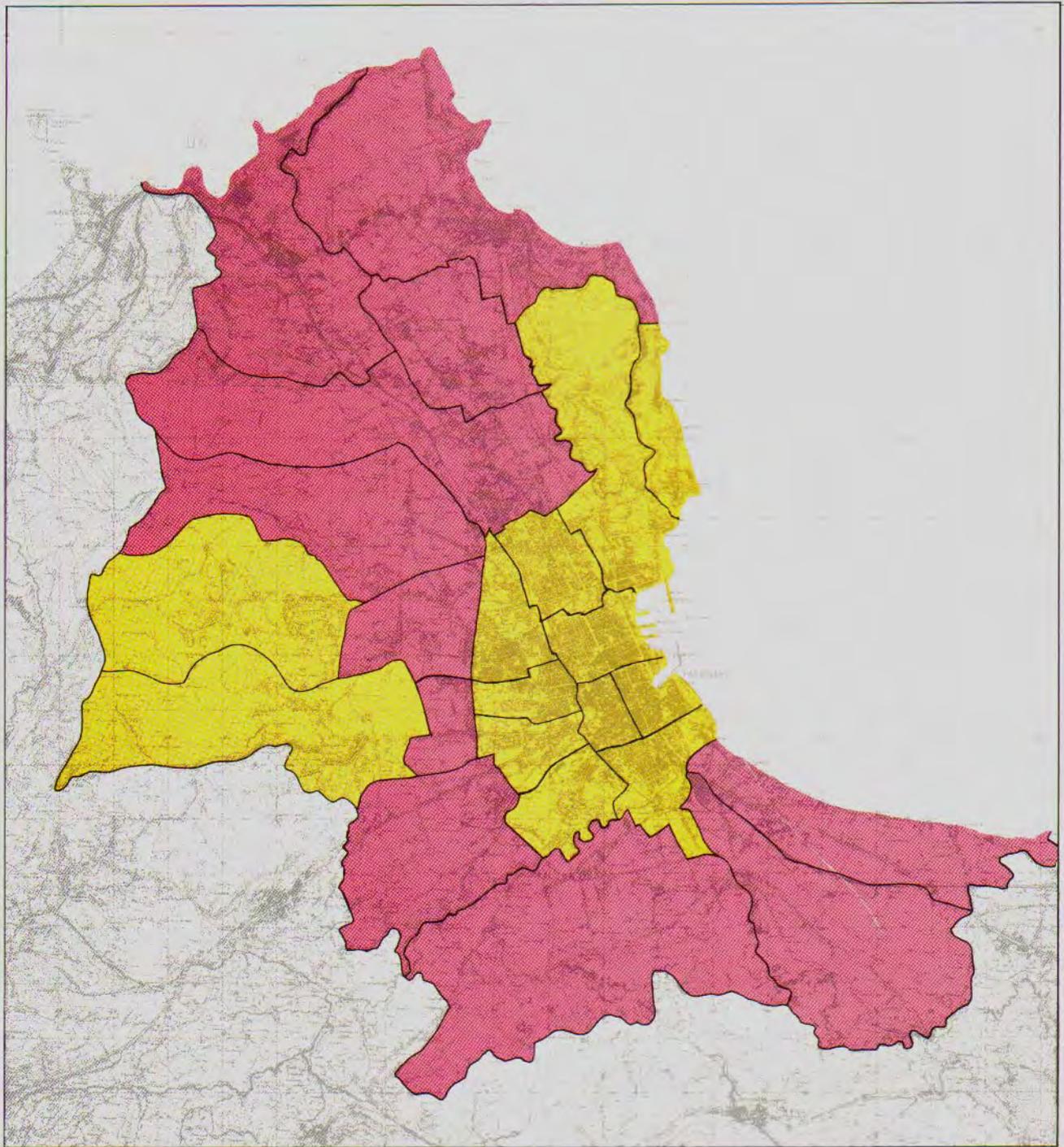


Fig. 15



Cambi di domicilio
anni 1981-86

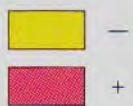


Fig. 16

PARTE TERZA

IL QUADRO FUNZIONALE

LA MOBILITÀ

Il PPE prevede una organizzazione della mobilità, dei diversi sistemi di trasporto, dell'uso pedonale del suolo del tutto diversa dalla situazione attuale.

Su un totale rinnovo di questo settore, come *conditio sine qua non* per il restauro del centro storico, erano già stati espliciti sia il Piano Programma, sia il Piano dei servizi. In essi si indicavano infatti i seguenti obiettivi.

- Per il mezzo privato:

Mobilità veicolare ridotta mediante limitazione della circolazione e sosta ai soli residenti; pedonalizzazione integrale di vaste zone; nessun autosilos o altri tipi di grossi parcheggi; carico e scarico merci a orario;

- Per il mezzo pubblico:

Linee di piccola capacità e ingombro (minibus) a servizio capillare assai diffuso; linee di autobus a larghe maglie; 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.

Per raggiungere questi obiettivi (e per trasformarli in proposte operative nell'ambito del PPE e degli altri strumenti urbanistici a livello urbano e territoriale) non basta operare ovviamente all'interno dell'antica cerchia delle mura. Qui giungono gli effetti e le conseguenze dell'organizzazione e della disorganizzazione - sia urbanistica che trasportistica - a livello dell'intera città e della rete regionale.

È nella città che devono assumersi i provvedimenti e realizzare le opere per cui nel centro storico si possa attuare una politica di pedonalizzazioni e di regolazione del traffico in funzione dalla valorizzazione del centro.

I provvedimenti necessari, e ugualmente urgenti, sono due, che verranno definiti nella prossima variante del Piano Regolatore Generale, ma che in questa sede, partendo dalle esigenze del centro storico, possono essere prefigurati come segue:

1. L'istituzione di un sistema di trasporto pubblico in grado di costituire un'alternativa globale valida al trasporto privato. Questa esigenza deriva da due motivi:

A) La maggior parte del traffico è affidata all'auto privata, anche perchè la rete del trasporto pubblico è incapace di svolgere un ruolo effettivamente concorrenziale, tanto meno sostitutivo: questo a Palermo forse più che nelle analoghe città.

Lo dimostra il confronto tra i seguenti dati:

anni	popolazione residente	passengeri / km
1981	701.728	142.201.437
1987	728.843	76.944.314

L'AMAT (Azienda Municipale Auto-Trasporti) ha perso dal 1981 al 1987 ben 64.528.280 passeggeri/km pari al 45,38% passando dal 1981 al 1987 da un rapporto di 202 ad un rapporto di 10,5% passeggeri/km/anno per residente.

Le stesse cifre all'inverso danno l'ordine di grandezza dell'utenza passata all'auto privata e quindi dell'incremento del trasporto privato, senza considerare il maggior indice di mobilità certamente prodotto dall'ampliarsi dell'agglomerazione e dai maggiori collegamenti della capitale regionale con il territorio e la regione.

B) Il trasporto gestito dall'AMAT comprende 63 linee per uno sviluppo di ben 787,340 km. con una percorrenza di 20.936.424 km/anno pari ad una offerta di posti/km/anno di 2.210.723.869, utilizzati in percentuale incredibilmente bassa.

Il motivo principale dell'inefficienza del servizio è che esso è totalmente affidato ad autobus: nel 1987 furono perdute ben 772.670 corse su un totale di 2.409.358 corse programmate (pari al 32% di corse perse). Di queste almeno un terzo furono perse per motivi direttamente o indirettamente dipendenti dal traffico urbano.

La rete tramviaria cessò di esistere nell'immediato dopoguerra.

La rete filobus (iniziata nel 1940 con 6 linee tra l'ottobre '40 e il marzo '41, ripresa nel 1948 con 14 linee) era estesa km 42,900 ed era una delle più ampie d'Italia. Cessò di esistere il 1 luglio 1966 quando fu sostituita con autobus l'ultima linea filoviaria suburbana: Palermo - Rocca - Monreale.

Nessuna città con più di 700.000 abitanti (e in più capitale regionale e al centro di un'area metropolitana ampia e popolosa) può funzionare senza affidare al trasporto pubblico la maggior parte degli spostamenti e senza una rete di trasporto pubblico costituita dalla integrazione di vari mezzi su una struttura principale di grande trasporto su rotaia. Inutile ripetere che l'autobus è il mezzo più costoso nella gestione, più rumoroso, più inquietante, meno affidabile perché subordinato al traffico privato. Occorre dunque una metropolitana, per cui sono state avanzate parecchie proposte, su cui si sofferma l'allegato VI.

2 - La riforma della rete carrabile, di cui si servono il trasporto privato e il trasporto pubblico su gomma, necessario a integrare quello su rotaia. Nei confronti del centro storico, il mezzo privato è attualmente obbligato a svolgere due differenti ruoli, non separati nella struttura viaria:

- adduzione al centro (residenza, lavoro)
- attraversamento per i collegamenti nord-sud, per i collegamenti al porto da sud, per proiezioni dalle direttrici est-ovest per la carenza della rete viaria relativa.

Questo traffico deve essere radicalmente riorganizzato, in modo da eliminare quello di attraversamento a largo raggio (utilizzando la tangenziale esterna per i grandi spostamenti) ridistribuire quello di attraversamento urbano e razionalizzare la rete viaria esterna allontanando i flussi principali dei margini della città murata.

In questo quadro occorre in particolare che il traffico diretto alla zona di centro urbano Politeama-Libertà sia instradato direttamente in questa zona senza utilizzare né vie del centro, né vie a questo tangenti (Cavour - Volturno).

Il traffico di adduzione sarà in parte ridotto dalla messa in funzione di un efficiente sistema di trasporto pubblico (metropolitana e superficie) soprattutto per chi si reca nel centro per lavoro: esso potrà essere quindi proporzionato al parco vetture dei residenti.

Per liberare gli spazi del centro per i residenti occorre non solo eliminare il traffico di attraversamento ma anche rinunciare a concentrarlo in un anello, aderente al perimetro storico, che sarebbe controproducente rispetto all'obiettivo principale del PPE che è di aprire il centro storico, di facilitarne la comunicazione continua e diretta con i quartieri intorno, e sarebbe negativa anche nel quadro generale della città, in quanto il traffico per raggiungerla attraverserebbe sempre affollati e congestionati quartieri cittadini.

Il PPE propone quindi:

- di appoggiare le penetrazioni in città da ovest verso il mare alla tangenziale esterna - via della Regione Siciliana - da completare al più presto, in modo da servire a pettine, indi - pendentemente, il centro storico, la Zona Notanbartolo - Libertà e la zona oltre l'Oreto.

- di incanalare le penetrazioni da nord a sud in due tangenti, a est (lato mare) e a ovest (lato monte) (*Confr. tavola 11*)

La prima di queste due tangenti inizia a sud sulla via Oreto in collegamento con il sistema autostrade-circonvallazione; si innalza in sopraelevata a sud dell'Oreto, lo scavalca deviando verso est e si dispone quasi parallela all'Oreto subito a nord del fiume, svalcando in quota i binari ferroviari; si collega al termine della sopraelevata con il prolungamento della via dei Picciotti attraverso cui serve l'edilizia a sud dell'Oreto e la via Messina Marina; entra quindi in sotterraneo e passa davanti a villa Giulia e al Foro Italico, costituendo l'interramento dell'attuale autostrada urbana che da S. Erasmo a piazza XIII vittime blocca e impedisce il collegamento tra il centro di Palermo e il mare; in questa zona la via sotterranea è affiancata da parcheggi sempre sotterranei con uscite solo pedonali lungo la fronte a mare del mandamento Tribunali a servizio delle residenze, dei musei, dell'Università ecc. situati in questa zona; il tunnel prosegue sotto la Cala permettendo la liberazione dal traffico dello specchio d'acqua e la sua restituzione alle condizioni anteriori alle recenti cementificazioni; la tangente prosegue dinanzi al centro urbano da via Cavour all'Ufficedone, rasenta il porto; si prevede qui una seconda serie di parcheggi sotterranei a servizio sia del centro che del porto; una delle funzioni infatti dell'arteria è appunto quella di collegamento turistico e pesante del porto con le autostrade, soprattutto dal lato sud; questo tratto può essere parzialmente in trincea scoperta; a piazza Ucciardone la tangente rientra in tunnel per sottopassare l'incrocio di piazza Giachery-Duca della Verdura e collegarsi ai quartieri nord delle aree attualmente occupate dal mercato ortofrutticolo e dallo scalo S. Polo; a nord di questo snodo la tangente - parte in sotterraneo e parte in rilevata e con opportuni collegamenti - sottopassa via Autonomia Siciliana, via Imperatore Federico, villa Airoidi, l'area sportiva tra l'Ippodromo e viale del Fante; lungo l'asse di via De Gasperi raggiunge viale Regione Siciliana.

Quest'opera è di fondamentale importanza per il PPE del centro storico e deve essere concepita e attuata unitariamente per assicurare il recupero dell'affaccio a mare, che caratterizza fin dall'origine la città: il mare era il porto, ha dato il motivo di esistere e il nome alla città intera.

Il fronte a mare è rimasto importante attraverso molteplici trasformazioni fino a tutto il secolo XIX, poi è stato progressivamente rovinato e cancellato nel nostro secolo. Esso comprendeva fino a 75 anni fa:

- un insieme di giardini fuori dalle mura a sud-est, comprendente Villa Giulia e l'Orto Botanico, provvisti di un rapporto diretto con il mare;
- una passeggiata a mare (Foro Italico) dai giardini a Porta Felice, spalleggiata da uno straordinario ciglio edilizio che include una parte delle fortificazioni;
- la Cala, cioè l'ultimo residuo del porto antico e medioevale regolarizzato in forma semicircolare e protetto da un molo;
- il Castello a mare, che difende da nord-ovest l'entrata della Cala;
- oltre il Castello, il porto moderno, risultante da ripetute trasformazioni del grande porto spagnolo cinquecentesco.

Nel primo trentennio del '900 il Castello è stato abbandonato e inglobato dal molo trapezoidale come ampliamento del porto moderno. Nel primo dopoguerra lo spazio antistante la passeggiata a mare è stato interrato per circa 250 metri, facendo perdere il rapporto della passeggiata, dei giardini e della porta con il mare. Negli ultimi anni la gettata della Cala e la passeggiata medesima sono state trasformate in una strada di scorrimento a piste separate, interrompendo definitivamente l'accesso e la fruizione del mare e degradando anche lungo il porto la via Francesco Crispi, che ha perduto le sue originarie connotazioni urbane. Oggi Palermo è una città di mare in cui il rapporto col mare è impossibile per tutto il tratto centrale e, ridiventa possibile solo ai margini - dopo l'Arenella e dopo lo Sperone.

La tangente a ovest (lato monte) ha nei confronti del centro storico un ruolo analogo

per quanto riguarda il traffico, ma differente nei rapporti ambientali e paesaggistici. Il recupero del contatto tra la città murata e il territorio al suo esterno non si pone negli stessi termini che l'affaccio al mare; la antica campagna con i giardini, le fontane, i padiglioni dell'epoca islamica e normanna sono ormai trasformati nelle varie periferie addensatesi assai in disordine. Il ruolo principale della tangente ovest è quello di liberare completamente il centro storico dalla pressione di qualsiasi traffico, distribuendolo direttamente nelle zone a sud e a nord.

Da sud la tangente ovest inizia dal viale Villagrazia (collegamento verso est con via Oreto e verso ovest con viale della Regione Siciliana), scavalca l'Oreto e resta in viadotto fino a nord di via del Vespro a cui è raccordata con rampe; prosegue a raso sopra il tunnel ferroviario tra Policlinico e Ospedale Civile, fino a biforcarsi sul tracciato ferroviario e su via Porcelli; si collega a raso con via Tukory da una parte e via Basile dall'altra; rientra in tunnel a via Brasa, sottopassa il fianco est del giardino d'Orleans, piazza Indipendenza, via Calatafimi, via Colonna Rotta; prosegue lungo via Imera e via Re Federico con sottopasso nel tratto tra via Lascaris e via Finocchiaro Aprile e semafori di smistamento agli incroci con via D'Ossuna, via Pacini, via Juvara; rientra in sotterraneo lungo l'abbandonato tracciato ferroviario e prosegue a raso su questo fino a sottopassare via Notarbartolo collegandosi con i parcheggi sotterranei previsti a piazza Baiardo; infine si collega a via Pecoraro con il grande asse Sciuti, Restivo, Strasburgo previsto dal PRG.

Questa tangente ovest interessa direttamente il centro storico all'esterno del bastione di Palazzo Reale; qui si ottiene con il tracciato sotterraneo previsto da via Brasa a via Imera l'unificazione del giardino d'Orleans, dell'area da liberare e restaurare fuori dei bastioni di S. Giovanni degli Eremiti, della piazza Indipendenza, del bastione di Palazzo dei Normanni, di piazza del Parlamento e di piazza della Vittoria, in un unico complesso di giardini e monumenti che arriva fino alla Cattedrale di cui è inutile sottolineare la dimensione e la bellezza.

In questo contesto della viabilità generale e delle ipotesi progettuali relative alle linee di metropolitana e di autobus, il PPE prevede i seguenti parcheggi:

Sotto il Foro Italico in collegamento con la tangenziale est	3600 posti auto
Lungo il Bastione dello Spasimo in corrispondenza con piazza della Magione	900 posti auto
In piazza Giulio Cesare di fronte alla stazione FFSS	1000 posti auto
Nel Piano Particolareggiato Albergheria (anche per il mercato di Ballarò)	800 posti auto
Di fronte all'area del Papireto, un collegamento con la tangenziale ovest	2400 posti auto
Attiguo al Palazzo di Giustizia (oltre a quello riservato alla magistratura, anche per il mercato del Capo)	700 posti auto
Lungo via Spinuzza	200 posti auto
Nel Piano Particolareggiato Castello S. Pietro (anche il per mercato della Vucciria)	500 posti auto
Per un totale di circa	10000 posti auto

Con queste attrezzature da realizzarsi in contemporanea alle infrastrutture viarie e alla ristrutturazione dei mezzi di trasporto pubblico si provvede in certa misura alla sosta dei residenti, si garantisce il mantenimento delle attività commerciali in generale e in particolare dei mercati di Ballarò, Capo e Vucciria, si può organizzare un insieme di zone pedonali da integrare a quelle già in essere nelle ore diurne formate dagli assi Bandiera - S. Agostino - Cappuccinelle - Porta Carini fino a piazza Beati Paoli (mercato del Capo) - via Maccheronai - piazza Caracciolo - piazze Garraffo e Garraffello e via Chiavettieri (mercato della Vucciria) - via e piazza Ballarò, piazza del Carmine e via del Collegio di Maria al Carmine (mercato Ballarò). L'insieme dei posti macchina è dimensionato sia in ordine alle reali possibilità ricettive delle singole aree, sia per consentire un'adeguata permanenza delle attività esistenti all'interno del centro storico. A tal fine si può ipotizzare anche una risistemazione di via Roma, con eventuale parcheggio alberato nei due lati.

Risulta così comprensibile il diniego a nuove sedi bancarie, a supermercati, a uffici privati con un numero superiore a 12 addetti e a tutte le altre attività che per essere esercitate richiedono vaste possibilità di parcheggio.

I servizi

Per un ragionamento quantitativo sui servizi occorre ricavare dal programma normativo una valutazione della popolazione che potrebbe insediarsi nel centro storico in base all'entità della superficie abitabile.

Dall'indagine tipologica risulta che a Palermo la superficie lorda appartenente alla tipologia "palazzo" ammonta a 772.554 mq. di cui 204.810 appartenenti a edifici di grande impianto; di questi, una parte dovrebbe avere un ruolo museale o comunque extra residenziale, (come ad esempio i palazzi Mazarino, Trabia, Ganci, S. Isidoro, Butera; Ganci e Butera già svolgono funzioni di rappresentanza). In ogni caso la superficie complessiva degli edifici residenziali palazzo / palazzetto / palazzo plurifamiliare - ammonta a 1.290.926 metri quadrati, cioè più di due terzi del totale di tutte le tipologie residenziali storiche presenti nel centro storico di Palermo. Le tipologie più popolari, "catoio semplice" e "catoio doppio", sommano 537.142 mq.. In totale, fra tutte le tipologie residenziali, si hanno 1.828.068 mq.. Dalla quota dei palazzi occorre togliere la superficie dei palazzi di grande impianto non utilizzabile ai fini residenziali, se non in misura percentualmente irrilevante, tutti i piani terra e i piani nobili, per il loro difficile uso residenziale; si hanno così 265.070 mq. di superficie lorda che si assume come superficie abitabile. Per le caratteristiche tipologiche dei palazzi, difficili da suddividere in alloggi piccoli, si ritiene di dover assumere uno standard di almeno 40 mq. per abitante. Pertanto nella tipologia palazzo l'incasamento prevedibile risulta di circa *6.500 abitanti*. Nel palazzo plurifamiliare e nel palazzetto, il piano terra è adibito ad artigianato, commercio e servizi per la residenza: ai circa 518.402 mq. che si ottengono dalla sommatoria delle due tipologie, si debbono sottrarre circa 160.000 mq., ottenendo una superficie complessiva che si aggira intorno ai 350.000. Nei 350.000 mq., supponendo 30 mq. a persona, starebbero circa *12.000 persone*.

Le tipologie catoio, semplice e doppio, l'abbiamo già visto, formano una superficie complessiva di 537.142 mq. Le norme tecniche di attuazione consentono la residenza a piano terra solo nel caso in cui l'alloggio sia organizzato in duplex o triplex. Quindi dobbiamo considerare una parte del piano terra usata anche per residenza. In totale si può ritenere che circa 480.000 mq. siano utilizzati per questo fine, per circa *16.000 abitanti*. Si ottengono così:

6.500 abitanti nella tipologia palazzo
12.000 abitanti nella tipologia palazzetto e palazzo plurifamiliare
16.000 abitanti nei due tipi di catoio per un totale di

34.500 abitanti

Ad essi si sommano 136.205 mq. ricavabili dagli interventi di ripristino tipologico e filologico che comportano una presenza di 4.500 abitanti circa. In totale negli edifici storici starebbero circa 39.000 abitanti.

È più difficile valutare gli abitanti che risiedono o risiederanno negli edifici con tipologia moderna, cioè realizzati dal piano Giarrusso fino ad oggi. Sappiamo che la loro superficie è di circa 600.000 mq.; gran parte di essi sono destinati ad attività terziarie, burocratico-amministrative, commerciali.

In queste tipologie possono risiedere - considerando solo gli edifici già attualmente adibiti a tale scopo - 13.700 abitanti (attribuendo sempre 30 mq. ad abitante). Complessivamente, fra abitanti insidiabili negli edifici storici e abitanti che continueranno - a parità di superficie pro capite - a risiedere negli edifici nuovi, si ottiene un totale di circa 52.700 abitanti.

Questo calcolo, rimane sommario e ipotetico, giacché non è prevedibile se ed in quanto tempo si raggiungeranno le dimensioni sopra indicate, se cioè lo standard di 40 e 30 mq. attribuito ad abitante, sarà confermato nel futuro o meno, e soprattutto se l'insieme degli interventi proposti renderanno attrattivo per la residenza il Centro Storico. Ma la cifra complessiva si può assumere come denominatore per definire alcuni "standard urbanistici" di tipo orientativo in quanto - come è noto - nei centri urbani, per la legislazione nazionale e regionale, il rispetto dimensionale dei servizi fissati dal D.M. 1444/68 non è tassativo.

Per il *verde pubblico*, il PPE indica una serie vasta e articolata di aree che portano all'attuale dimensione di 6,2 ha a un totale di ha 36,6, senza considerare la piazza Indipendenza, la villa Giulia e l'Orto Botanico.

Questo verde, al di là e al di fuori del dato numerico-dimensionale, è di tale qualità che difficilmente potrà essere reperito al di fuori del centro storico. Il centro storico esercita quindi un'attrazione metropolitana che in questo caso viene completamente appagata proprio perché il verde indicato nel PPE si associa ai percorsi costruiti formando un "unicum" irripetibile: dal nuovo "affaccio al mare" al vecchio e nuovo orto botanico, dagli spalti recuperati dello Spasimo, di Montalto, di Guccia, al ripristino di quello di Aragona e di S. Vito, fino alla vasta area definita con il restauro di ciò che resta di Castellammare. In questo impianto, coincidente con le vecchie mura, l'ipotesi del recupero del Papireto consente di riportare all'interno del centro un'area a verde di notevole suggestione visiva e culturale. Verde pubblico è prescritto pure negli spazi interni ai grandi impianti religiosi o dei palazzi, (Oratorio dei Bianchi, retro del palazzo Aiutamicristo, chiostro grande di S. Domenico, corte esterna di palazzo S. Isidoro, etc.).

Sono potenzialmente estessime per il centro storico e per la città, le *attrezzature museali* realizzabili mediante il restauro di palazzi, conventi e altri edifici. Ad essi e con funzione culturale propria di un impianto museale si debbono aggiungere le chiese abbandonate, dirute, trasformate, che sono assai numerose al pari di quelle ancora officiate. Il "sistema ecclesiastico" di Palermo rappresenta un grande tema per l'architettura e l'arte di questa città, un tema che il PPE propone di risolvere con il restauro programmato di tutti questi edifici, compreso quelli per i quali l'intervento si configura alla stregua di una campagna di indagine archeologica.

L'entità dei nuovi musei e la loro cordinazione con quelli esistenti, anch'essi bisognosi di modifiche - la Galleria Nazionale di Sicilia, il Museo Archeologico Mormino, il Museo Diocesano, il Museo Nazionale, il Museo del Risorgimento, gli appartamenti reali del Palazzo dei Normanni, il Tesoro della Cattedrale - può essere determinata solo da un apposito piano settoriale, che il PPE non ritiene opportuno anticipare. Esso dovrà naturalmente non esser limitato alla città murata, ma includere anche i musei esistenti all'esterno - la Galleria d'Arte Moderna, il Museo Pitré - e quelli nuovi da creare. Considerazioni analoghe devono esser svolte per le biblioteche, a cominciare da quella Nazionale e da quella Comunale. L'organizzazione funzionale del sistema bibliotecario va definita settorialmente, e dovrà scegliere fra un ampio ventaglio di opzioni (con-

centrazione, diffusione, ecc.). Il PPE offre una serie di possibilità fisiche che il piano settoriale valuterà, e prevede ovviamente la tutela delle sedi storiche, con i loro caratteri consolidati.

Nel campo delle attrezzature commerciali il centro storico contiene due sistemi di rilevanza cittadina: il mercati all'aperto tradizionali - Ballarò, Vucciria, Capo il mercato antiquario di piazza Peranni - e i fronti di negozi, che a loro volta sono di due tipi: quelli di antica origine, per tipi merceologici omogenei, spesso funzionanti in simbiosi coi mercati all'aperto, e quelli più recenti lungo le strade di maggior calibro (il Cassero, via Maqueda, via Roma) con la consueta alternanza di esercizi differenti.

Il PPE prevede la conservazione e l'ampliamento dei mercati all'aperto, con apposite norme edilizie che consentono l'utilizzazione commerciale dei piani superiori; per gli antiquari, da spostare in altra sede per il recupero del Papireto, propone l'integrazione col mercato del Capo nella zona da ricostruire in seguito alle demolizioni. Per gli altri fronti, sono date norme differenziate secondo la natura degli edifici soprastanti e si prescrive la conservazione degli allestimenti di pregio storico, riportati in un apposito elenco (allegato IV). L'attrezzatura commerciale del centro - uno dei punti di forza e di attrazione ancora importanti - serve naturalmente, oltre ai residenti, tutta la città, e dovrà essere valutata in questo senso nei piani di scala maggiore. Si prevede invece l'eliminazione dei grandi magazzini e la riduzione dei supermercati, anch'essi nati per servire un'area più vasta ma incompatibili con la struttura fisica della città antica.

Restano da considerare le attrezzature riservate all'istruzione.

Il PPE non affronta la questione dell'edilizia universitaria in quanto la sua organizzazione non può prescindere dall'analisi di tutto il territorio comunale e da una apposito programma delle necessità. In ogni caso, edifici già adibiti a sede universitaria e altri che le esigenze lo richiederanno, potranno svolgere queste funzioni nel rispetto dell'impianto tipologico e distributivo dell'edificio adibito a tale scopo.

Per l'istruzione superiore resta confermata l'attuale dotazione nell'ambito della città murata. Per le scuole dell'obbligo il Piano prevede un ridimensionamento in funzione della popolazione insediabile che faccia riferimento non tanto alle superfici previste da DM prima ricordato, bensì in funzione delle effettive esigenze individuate nel numero di aule occorrenti per utente nelle varie fasce di età.

Sulla base della popolazione insediabile come sopra determinata e della composizione della popolazione risultante dalla "piramide delle età" si sono ricavati i seguenti utenti nelle varie fasce di scolarizzazione:

- scuola materna n. 1.731 utenti;
- scuola elementare n. 2.934 utenti;
- scuola media dell'obbligo n. 1.877 utenti;
- asili nido, ai sensi dell'art. 11 della L.R.S. n. 214/79, n. 28.

Queste fasce di utenza richiedono le seguenti previsioni:

- scuola materna 57 sezioni di cui 35 assistenti o già programmati dall'anno e 22 sezioni di nuova istituzione;
- scuola elementare 117 aule, esistenti o programmate 158;
- scuola media dell'obbligo 75 aule, esistenti o programmate 85;
- asilo nido n. 28, esistenti o programmati 6, e 22 di nuova istituzione.

Nel centro storico il PPE esclude la realizzazione di palestre, piscine o analoghi impianti scolastico-sportivi per evitare l'insediamenti di nuovi manufatti incompatibili con la struttura edilizia e urbanistica storica. Tali strutture saranno individuate al di fuori della città murata con la prossima variante al PRG.

In virtù del ragionamento sopra espresso è stata proposta l'eliminazione di due scuole elementari - Ferrara, vicino allo spalto dello Spasimo e Turrisi Colonna, nella piazza Gran Cancelliere, a ridosso dei resti del muro punico ed è stata mantenuta la dotazione di scuole medie dell'obbligo esistenti o già programmate.

La localizzazione di nuovi insediamenti per asilo nido e scuola materna, sarà effettuata sulla base delle esigenze che si manifesteranno in conformità alle destinazioni d'uso

previste per le varie tipologie edilizie.

Secondo questi parametri sarà possibile individuare, qualora se ne presentino le necessità, altre attrezzature di carattere pubblico e sociale. Sono state individuate e localizzate 66 cabine ENEL di derivazione così come richiesto dall'Ente.

Le norme tecniche di attuazione, con il loro preciso riferimento alla tipologia che forma ogni unità edilizia e con le corrispondenti metodologie d'intervento e destinazione d'uso, permettono di graduare nel tempo e nell'organizzazione spaziale del restauro della città murata, quell'insieme di servizi e di impianti pubblici e/o sociali oggi non identificabili o quantificabili, ma indispensabili per l'abitabilità del centro storico. Il rispetto della tipologia, distributiva e strutturale, consente di verificare e valutare la congruità spaziale di qualsiasi intervento.