

" Casa Nostra "
Palermo
1974

Le vicende del piano regolatore di Palermo

di Vincenzo Nicoletti

La città di Palermo non ha mai avuto un piano regolatore generale, inteso in senso moderno, come strumento, cioè, capace di regolamentare tutta l'attività urbanistica cittadina.

Ha avuto, bensì, piani parziali per il raggiungimento di fini determinati, come quello per l'apertura della via Maqueda nel XVII secolo, l'altro per la creazione del quartiere attorno a piazza Regalmici al principio del secolo XIX, il piano di risanamento Giarrusso alla fine del secolo scorso ed infine il piano di ricostruzione che regolamenta ed influenza l'espansione urbana e l'edilizia del recente dopoguerra; ma un vero piano regolatore generale non lo ha mai avuto.

La legislazione italiana per i piani regolatori è rimasta, sino al 1942, quella stabilita con il capitolo VI^o della legge 25 giugno 1865 n. 2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Le relative disposizioni si appalesarono, sin dalle prime applicazioni, così difettose ed inefficaci da non consentire agli elaborati, che man mano si andavano compilando, di raggiungere il traguardo definitivo della approvazione.

Quasi tutti i piani regolatori di quel periodo, vennero approvati con provvedimenti legislativi particolari, che derogavano, chi più chi meno, alle norme generali della legge 1865.

Tra questi vi fu il piano di risanamento della città di Palermo (tav. I), compilato nel 1887 ed approvato con la legge speciale del 19 luglio 1894 n. 344, cioè ben sette anni dopo la sua compilazione.

Questo piano costituì allora una delle più interessanti elaborazioni urbanistiche del secolo XIX^o e mantenne la sua validità fino al 1944; sicché assieme a qualche piano di iniziativa privata, è stato l'unico strumento urbanistico che, per circa mezzo secolo, ha regolamentato il risanamento parziale dei vecchi quartieri e gran parte dell'espansione cittadina.

Fra le principali opere di risanamento realizzate con quel piano vi furono le sistemazioni della piazza Massimo, della via Roma da via Cavour a piazza Stazione, dei rioni Tornieri, Mandrè e Borgo Nuovo, Con-

ceria, Mura dell'Itria, S. Giuliano, Stazione Centrale, S. Basilio, Concezione, Porta Carini, ecc.

Fra gli ampliamenti regolati da quel piano vi sono stati i rioni Mendola e Perez, Madonna dell'Orto, vie Cantieri e Montalbo.

Con la legge 26 maggio 1926 n. 886, che concedeva al comune un mutuo di L.270.000.000 per la esecuzione di determinate OO.PP., si faceva obbligo di procedere alla compilazione del piano regolatore.

Dopo aver proceduto al rilievo fotogrammetrico della città ed alla raccolta di dati statistici pubblicati in un volumetto a cura dell'Amministrazione comunale, il 26.4.1939, venne bandito un concorso pubblico nazionale per la compilazione del piano regolatore della città.

Particolare degno di nota è che la Commissione giudicatrice del concorso, formata dai più illustri urbanisti italiani e locali, venne nominata prima della pubblicazione del bando, con l'incarico di redigerlo essa stessa, in modo che venissero preventivamente puntualizzati i problemi più importanti della urbanistica cittadina, al fine di dare anche all'attività dei concorrenti un indirizzo unitario.

Quattro piani, premiati dalla Commissione, costituirono il risultato concreto del concorso e dei ponderosi studi condotti, con sommo impegno e serietà, dai più valenti urbanisti italiani.

In tal modo, quindi, i problemi urbanistici della città uscivano, finalmente, dal campo astratto delle discussioni parolose per entrare in quello concreto della progettistica, dove l'accesso è consentito solamente a pochissimi esperti della urbanistica cittadina.

Nel 1942 venne intanto pubblicata la nuova legge urbanistica italiana, che costituì, allora, una autentica conquista, perchè vennero finalmente codificati principi ed istituti di indiscutibile utilità.

Ma anche questa legge, per la mancanza del regolamento, non poté produrre i frutti sperati, sicché nessun piano ha potuto, fino ad ora, arrivare alla approvazione attraverso la sola procedura ed i metodi della legge urbanistica.

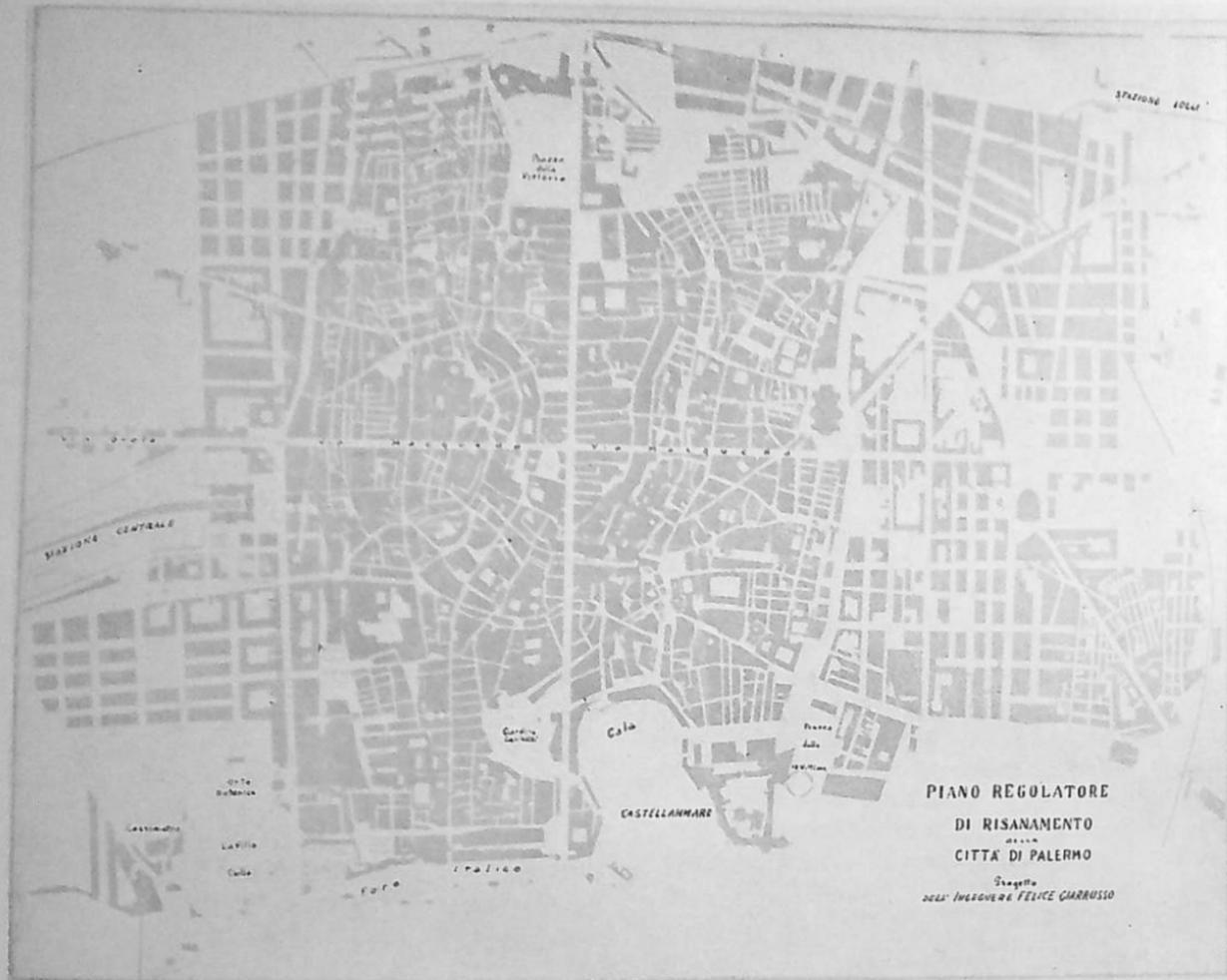


Fig. 1

Intanto la guerra incideva sempre più fortemente sulla compagine urbana della città, poichè diecimila bombe cadevano sul centro cittadino.

Intieri quartieri, come quelli contigui al porto, venivano interamente distrutti: il patrimonio edilizio si riduceva a meno della metà: 138 edifici pubblici, 45 stabilimenti industriali, gli impianti portuali, gli acquedotti, gli impianti elettrici e del gas, le ferrovie, i telefoni, le fognature, l'aeroporto, gli ospedali, le cliniche, le chiese, i monumenti, le strade, tutto veniva danneggiato in maniera così grave, da renderlo pressochè inutilizzabile.

Nel luglio del 1943 la città era un cumulo di rovine fumanti, sotto cui i morti giacevano a migliaia.

Nell'ottobre del 1943 la nuova Amministrazione Tascia disponeva la compilazione di un piano regolatore, che, utilizzando i risultati del concorso precedente e tenendo conto delle immense distruzioni provocate dalla guerra, pervenisse ad una regolamentazione urbana efficiente.

Il nuovo piano, compilato dall'Ufficio tecnico con la collaborazione di alcuni urbanisti locali, venne alle-

stito in meno di sei mesi e deliberato dalla Giunta municipale nella seduta del 6 aprile 1944.

Dopo la pubblicazione, il Commissario prefettizio Barone Merlo procedette alla nomina di una speciale commissione di esperti per l'esame dei numerosi reclami che vennero presentati da cittadini e da enti.

Anche il lavoro di quella Commissione, protrattosi per molti mesi, servì ad approfondire i problemi della urbanistica cittadina.

Nel marzo del 1945 venne pubblicata la nuova legge sui piani di ricostruzione, e, con decreto del Ministro dei LL.PP. del 29 maggio 1945, Palermo venne compresa fra le città italiane che avevano l'obbligo di adottare un piano di ricostruzione: sicchè l'Ufficio tecnico, con la collaborazione degli architetti Spatrisano e Susini, procedette alla compilazione del piano, che venne deliberato dalla Giunta municipale nella seduta del 7 ottobre 1946 ed approvato con decreto del Presidente della Regione siciliana n. 12 dell'8 luglio 1947 (tav. II).

A tale proposito è utile rilevare che, fra i piani di ricostruzione delle grandi città italiane, quello di Palermo fu approvato per primo ed integralmente, non tanto



Fig. 2. - Il piano di ricostruzione a Palermo. Progettato dalla sezione urbanistica dell'ufficio tecnico comunale (ing. Mastrogiacomo, Nicoletti e Loiacono) e dagli architetti Susini e Spatrisano, fu rapidamente approvato nel 1947. E' attualmente lo strumento legale e ufficiale del riassetto della città. I progettisti si sono preoccupati di prolungare il verde della Favorita sino all'Ucciardone e di saldare il cuneo così formato con la fascia comprendente la villa Bordonaro, i giardini Inglese e Garibaldi e il parco Trabia, fascia che separa dalla città ottocentesca i nuovi quartieri settentrionali, peraltro arricchiti, nel piano, dalla villa Sperlinga vincolata a verde privato. Mancano nella figura le ville Serradifaleo e Malfitano e il parco d'Orléans, che estendono l'ideale anello verde sino al rione Medaglie d'oro. L'anello però si rompe nella parte meridionale dell'abitato.

risultate dalle varie elaborazioni urbanistiche, prevede tutte le sistemazioni commesse con i problemi della ricostruzione.

Le sistemazioni previste dal piano possono, di massima, suddividersi in cinque categorie:

A) VIABILITÀ

La viabilità principale prevista dal piano di ricostruzione è la seguente:

- 1) la via del Porto, tra corso dei Mille, via Lincoln, piazza Marina, piazza XII Vittime, piazza Ucciardone, via Sampolo, piazza Leoni, via Leoni, piazza Piedilegno;
- 2) prolungamento di via Roma, da via Emerico Amari a piazza Ranchibile;
- 3) grande sussidiaria, costituita dal prolungamento di via Villafranca, via Villafranca, via Abela allargata, via Tunisi allargata, nuova via tra via Volturmo e corso Tuköry, via Antonio Marinuzzi, fiume Oreto;
- 4) piccola sussidiaria, avente lo scopo di scaricare più da presso il traffico della via Maqueda, tra piazza Massimo, piazza S. Onofrio, corso Vittorio Emanuele, vicolo Trugliari, piazza SS. 40 Martiri, via Pergole, corso Tuköry in corrispondenza dell'imbocco di via F. Paolo Perez;
- 5) via dei Parchi (ora via della Regione) tra Villa Igea, piazza Generale Cascino, via Libertà, Villa Sperlinga;
- 6) prolungamento di via Napoli;
- 7) prolungamento di via Oreto.

B) RICOSTRUZIONE

Varie sono le sistemazioni previste dal piano, per le rimissioni dei danni prodotti dalla guerra:

- 1) nel mandamento Tribunali sono previste le sistemazioni della zona attorno allo Spasimo, di quella tra

per il suo contenuto tecnico, quanto per la semplificazione delle procedure, dovute al fatto che, proprio in quell'epoca, incominciava a funzionare l'autonomia regionale.

Il decreto del Presidente della Regione, infatti, porta il n. 12 ed è fra i primi atti compiuti dalle autorità regionali.

Il piano di ricostruzione è il piano particolareggiato di un piano generale, in parte disegnato nelle tavole ed in parte descritto nella relazione e si può considerare come il compendio degli studi fatti dai concorrenti che parteciparono al concorso nazionale, dalla Commissione giudicatrice di quel concorso, dai compilatori del piano del 1944 e dalla commissione che esaminò i relativi reclami.

E se merito ha avuto il piano di ricostruzione è appunto quello di avere saputo coordinare i risultati dei precedenti studi e averne formato un complesso urbanisticamente valido ed organico.

Il piano di ricostruzione, quindi, oltre ad impostare il piano generale della città sulle direttrici principali

via Alloro e lo Schiavuzzo, delle piazze Cattolica, Fiarvecchia e Bellini, delle vie Butera e Giardinaccio, del Foro Italico, nel quale è prevista non soltanto la creazione di un grande viale a due carreggiate, ma anche la sistemazione a giardino pubblico dello spiazzo a mare risultato dal discarico delle macerie:

2) nel mandamento Castellammare la sistemazione della zona tra porta Felice e la Chiesa della Catena, quella tra piazza Fonderia e piazzetta Terzanà, la sistemazione di tutto il rione S. Pietro e infine la sistemazione della zona attorno alla piazzetta delle Vergini;

3) nei mandamenti Monte di Pietà e Palazzo Reale le sistemazioni sono tutte connesse con la creazione delle due sussidiarie, allo scopo anche di provvedere al risanamento di quei due vasti rioni;

4) nei rioni Borgo Nuovo e Borgo Vecchio, le sistemazioni sono connesse con la creazione del grande rettilineo piazza Marina-piazza Ucciardone in fregio al quale, e sul solo fronte a mare, è stata prevista una edilizia di particolare valore architettonico.

C) AMPLIAMENTO

Il piano prevede, inoltre, le zone di ampliamento fuori il perimetro dell'abitato per alloggiare l'esuberanza di popolazione conseguente alla diminuita densità demografica nelle zone da ricostruire.

Le zone di ampliamento previste sono cinque e precisamente: ad Est di via Libertà dell'estensione di circa ettari 30, ad Ovest dell'estensione di circa ettari 20, nella zona Falde (presso il Cantiere Navale) dell'estensione di circa 25 ettari, sul prolungamento di via Oreto dell'estensione di circa ettari 10 e la quinta, verso Romagnolo, dell'estensione di circa ettari 65 oltre piccole estensioni disseminate in vari punti della periferia della città.

D) IL VERDE

Particolare cura ha posto il piano di ricostruzione nella impostazione di varie zone di verde, sia sotto forma di viali alberati, o di aiuole nelle piazze, di vaste aree appositamente vincolate.

Fra le più importanti aree vincolate a verde vi sono quelle del Foro Italico, di villa D'Aumale, di villa Baucina, di villa Malfitano, di villa Trabia, di villa Bordonaro, di villa Sperlinga, di villa Airoidi, di tutta la zona compresa tra la via Sampolo e la via Montepellegriano, di una larga estensione posta nel vertice tra le vie Brigata Verona e Imperatore Federico, ecc.

E) IL REGOLAMENTO

Al piano di ricostruzione, infine, è alligato il Regolamento per la disciplina dell'attività edilizia, tanto

dei privati quanto delle pubbliche amministrazioni, in modo che il risultato urbanistico definitivo sia quello previsto dal piano.

Data la complessa estensione delle previsioni e delle regolamentazioni del piano di ricostruzione, questo è risultato veramente uno strumento validissimo per evitare che a Palermo, nel dopoguerra, si procedesse ad una ricostruzione indiscriminata e ad una ripresa edilizia non controllata.

I risultati ottenuti, pure in mezzo a tante difficoltà, stanno a dimostrare che tali obiettivi sono stati raggiunti.

E' sorto il grande rettilineo piazza Marina-piazza Ucciardone, si va procedendo alla sistemazione del Foro Italico, è stata sistemata la piazza Bellini, sono sorti e vanno ampliandosi quartieri eccellenti per la impostazione dell'edilizia, quali quelli ad Est ed Ovest di via Libertà, si è proceduto alla sistemazione di nuove vie come il prolungamento di via Oreto, via Brigata Verona, via Sciuti, ecc. Sulla base del piano generale allegato al piano di ricostruzione, si è potuta impostare anche la via di circonvallazione ed altre sistemazioni.

Non sono molte, in verità, le città italiane che possono vantare un così ampio successo nell'attuazione di piani urbanistici.

Palermo, in quest'ultimo decennio, mercè anche lo ausilio dei nuovi organi regionali, ha trovato veramente le nuove vie per una sua regolare e larga espansione.

Il piano di ricostruzione, benchè si sia dimostrato strumento utile ed efficace, ha però validità limitata, tanto nello spazio, perchè regola solo una parte del territorio comunale, che nel tempo, perchè ha per legge durata non superiore a 10 anni, sicchè va a scadere nel 1957.

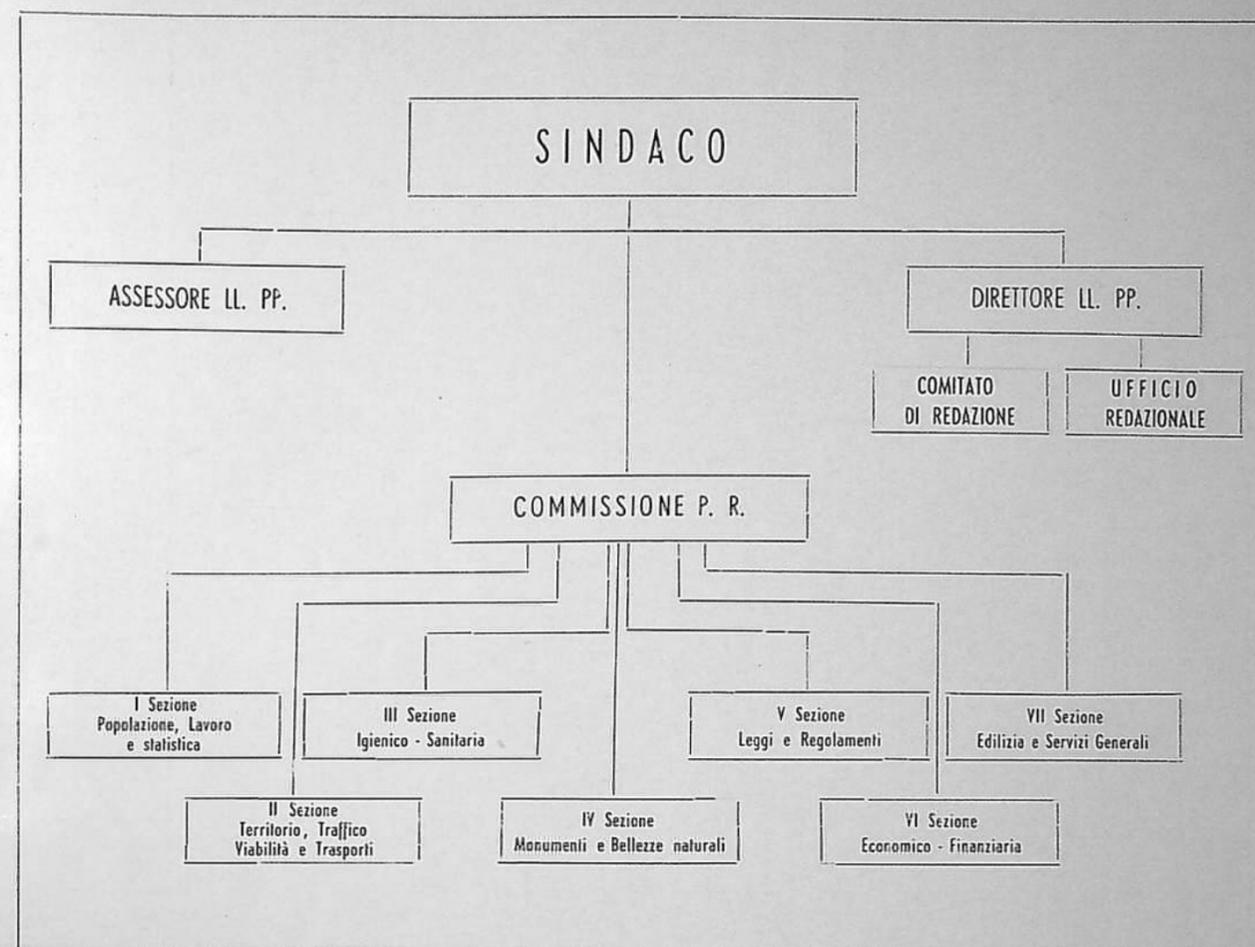
E' necessario quindi che, prima della scadenza, la città abbia un piano regolatore, approvato come per legge, avente cioè efficacia regolamentare, su tutto il territorio comunale.

L'Amministrazione fin dal 19.10.1949 ha nominata una Commissione consultiva per lo studio dei vari problemi inerenti al piano regolatore, la quale, però, per motivi vari, ha potuto iniziare i suoi lavori solo qualche mese fa.

La Commissione è suddivisa in cinque sezioni diverse secondo le varie categorie di studi e precisamente:

- 1) popolazioni, fonti di reddito ed attrezzature pubbliche;
- 2) territorio e viabilità;
- 3) igiene e sanità;
- 4) monumenti, verde e bellezze panoramiche;
- 5) leggi e regolamenti.

L'organismo incaricato dello studio del piano regolatore di Palermo è organizzato secondo lo schema segnato qui appresso:



Il lavoro di indagine è stato iniziato ed a tal fine l'Ufficio redazione del piano si va avvalendo della competenza specifica di varie personalità ed Enti:

l'ufficiale sanitario prof. Donzelli studia le condizioni igienico-sanitarie della città;

il prof. Tesoriere ed il col. Paolantonio quelle del traffico;

l'ing. La Cavera, il prof. Caracciolo ed il dott. Guli (capo dell'ufficio statistica del comune) quelle della popolazione;

la Soprintendenza ai Monumenti ed il prof. Ziino quelle dei monumenti e delle bellezze storiche, artistiche e naturali, nonchè quelle delle attrezzature turistiche e sportive;

l'ing. La Cavera ed il com.te Ajovalasit quelle della industria;

il prof. Platzer quelle dell'agricoltura;

il dott. Catalanotto quelle del commercio;

il prof. Epifanio quelle dell'edilizia economica e popolare;

l'ing. Calì quelle dell'edilizia scolastica e dei servizi pubblici;

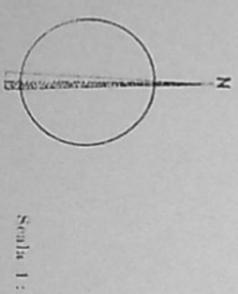
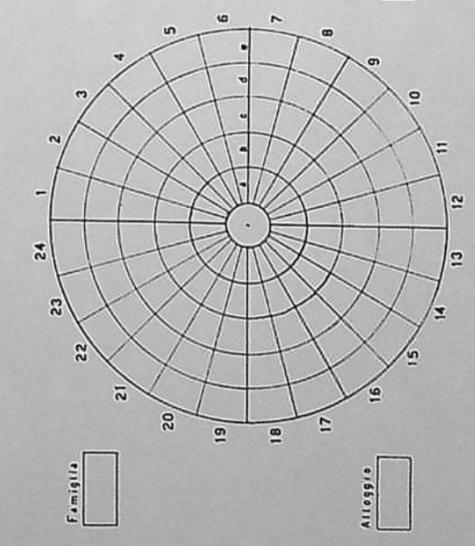
il com.te Ajovalasit quelle delle autorimesse, dei locali destinati a pubblici spettacoli, dei depositi di carburanti e degli edifici pericolanti;

gli ingg. Marino (capo dell'ufficio costruzioni ferroviarie) e Rizzo Vincenzo (capo della sezione lavori delle ferrovie dello stato) dei servizi ferroviari; un sacerdote si occuperà delle statistiche relative ai servizi religiosi.

Tutto il materiale, appena fornito dai vari indagatori, viene, dal reparto studi, rielaborato e tradotto in grafici.

Le indagini più specificatamente urbanistiche vengono condotte direttamente dal reparto studi che si è avvalso, per i rilevamenti, dei giovani della facoltà di Architettura guidati dal prof. di urbanistica arch. Caracciolo e dai suoi assistenti architetti Pirrone e Bonafede.

Le indagini relative alla consistenza immobiliare di ogni singola zona sono condotte col solito sistema usato dal Comune di Milano, a mezzo della scheda urbanistica qui sotto riportata:

Rilevatori		Data	
			
Comune di Palermo UFFICIO TECNICO LL. PP. SCHEDE STATISTICA A			
U. N.		Via o Piazza	
Numero civico		Particella catastale	
Consistenza		Carattere	
Distrutto		Privato	
Sinistrato		Pubblico	
Indenne		Monumentale	
Epoca di costruz.		Numero dei componenti la famiglia	
Abitazioni		PIANO	
Uffici		N. STANZE	
Negozii		STRADA o PIAZZA	
Magazzini		NUMERO CIVICO	
Autorimesse		U. D.	
Stalle		COMUNE DI PALERMO	
Servizi pubblici		UFFICIO TECNICO LL. PP.	
Rumorose		SCHEDE STATISTICA B	
Nocive			
Innocue		Dati risultanti per l'alloggio Dati risultanti per la famiglia	
Rumorose		RILEVATORI DATA SEGUE NON SEGUE	
Nocive			
Innocue			
Verde privato			
Verde pubblico			
Parcheggio			

Le indagini sulle abitazioni sono invece condotte a mezzo della scheda suggerita dal ministero dei LL.PP. che pone al rilevatore 120 quesiti, suddivisi in quattro

gruppi relativi: all'urbanistica, all'edilizia, all'alloggio ed alla famiglia, secondo lo schema qui appresso riportato:

COMUNE DI PALERMO UFFICIO TECNICO LL. PP. SCHEDE STATISTICA B		U. D. STRADA o PIAZZA NUMERO CIVICO		PIANO N. STANZE		ANNOTAZIONI	
U. D. COMUNE DI PALERMO UFFICIO TECNICO LL. PP. SCHEDE STATISTICA B		U. D. STRADA o PIAZZA NUMERO CIVICO		PIANO N. STANZE		ANNOTAZIONI	
Dati risultanti per l'alloggio Dati risultanti per la famiglia		U. D. STRADA o PIAZZA NUMERO CIVICO		PIANO N. STANZE		ANNOTAZIONI	
RILEVATORI DATA SEGUE NON SEGUE		U. D. STRADA o PIAZZA NUMERO CIVICO		PIANO N. STANZE		ANNOTAZIONI	

Il lavoro è stato avviato con grande sollecitudine tanto che il Reparto redazione è già in grado di partecipare alla mostra dei piani regolatori che si terrà nella prima quindicina di ottobre a Genova con 17 tavole, e precisamente:

1) zona di influenza,	a scala	1:100.000
2) traffici extra urbani e zone di interesse	»	1:100.000
3) densità demografica del territorio comun.	»	1: 10.000
4) industria, agricoltura e pesca	»	1: 25.000
5) vie di comunicazione e traffico attuale del comune	»	1: 10.000
6) volume di traffico e incidenti stradali nel nucleo urbano	»	1: 5.000
7) diagrammi di traffico		
8) sviluppo storico della città	»	1: 5.000
9) pianta monumentale del nucleo urbano interno	»	1: 2.000
10) attrezzature sportive e turistico-ricettive esistenti	»	1: 10.000
11) attrezzature generali esistenti	»	1: 5.000
12) pianta monumentale del mandamento Tribunali	»	1: 1.000

13) affollamento di abitanti per vano nel mandamento Tribunali	»	1: 1.000
14) densità fondiaria del mandamento Tribunali	»	1: 1.000
15) mortalità e malattie specifiche nel mandamento Tribunali	»	1: 1.000
16) indagini piani terreni nel mandamento Tribunali	»	1: 1.000
17) indagini piani elevati nel mandamento Tribunali	»	1: 1.000

Gli studi intrapresi verranno continuati ed estesi, in modo da potere avere, per tutto il territorio del comune e per quelli della zona di influenza, la completa visione analitica di tutti i fenomeni economici e sociali che interessano la compilazione del piano regolatore.

Già molti problemi si profilano, la cui soluzione è essenziale, ai fini dello studio che si conduce, ma si può sin da ora fondatamente sperare che, finalmente, Palermo potrà avere, prima che scada la validità del piano di ricostruzione, un piano regolatore generale, compilato secondo le norme della legge urbanistica 1942 eventualmente integrata con qualche disposizione speciale da approvarsi dall'Assemblea regionale siciliana.

V. N.

SITUAZIONE URBANISTICA

- 1) Carattere della zona su cui sorge l'abitazione:
 - a) - vecchia zona insalubre da risanare
 - b) - periferia indifferenziata e caotica
 - c) - vecchia zona urbana salubre
 - d) - zona nuova espansione secondo piano regolatore
 - e) - nuovo quartiere
- 2) Tipo edilizio:
 - a) - baracche o grotte
 - b) - blocchi chiusi con stretti cortili
 - c) - blocchi semiaperti
 - d) - blocchi aperti
 - e) - casse unifamiliari con giardino
- 3) Vista:
 - a) - su pozzi di luce
 - b) - su cortili chiusi
 - c) - su strade strette
 - d) - su strade larghe
 - e) - su viali o parchi o su orizzonte aperto

- 4) Aria:
 - a) - viziata, stagnante
 - b) - impura
 - c) - sgradevole ma con ricambio
 - d) - sufficientemente sana
 - e) - aromatica
- 5) Rumori:
 - a) - assordanti continui diurni e notturni
 - b) - assordanti discontinui
 - c) - fastidiosi
 - d) - leggeri
 - e) - totalmente assenti
- 6) Distanza dai servizi collettivi (negozi primari, scuola, chiesa, ecc.):
 - a) - più di 2 Km.
 - b) - tra 1 e 2 Km.
 - c) - da 1000 a 500 m.
 - d) - da 500 a 200 m.

e) - meno di 200 m.

SITUAZIONE EDILIZIA

- 7) - Soleggiamento:
 - a) - nullo
 - b) - nullo dall'equinozio d'autunno all'equinozio di primavera
 - c) - da 0 a 1 ora al solstizio d'inverno
 - d) - da 1 a 2 ore al solstizio invernale
 - e) - più di 2 ore al solstizio d'inverno
- 8) Aerazione:
 - a) - nulla
 - b) - insufficiente a garantire il ricambio d'aria
 - c) - strettamente sufficiente al ricambio
 - d) - largamente sufficiente
 - e) - molto abbondante
- 9) Umidità:
 - a) - assai elevata, con pareti perennemente umide e stiticcidio
 - b) - elevata con larghe macchie d'umido
 - c) - ridotta, con qualche chiazza d'umido alle pareti
 - d) - temporanea o quasi inesistente
 - e) - assolutamente inesistente
- 10) - Strutture portanti:
 - a) - condizioni precarie e pericolanti
 - b) - presentanti lesioni e parti degradate
 - c) - staticamente sane ma in condizioni di logoramento
 - d) - di buona fattura e in buone condizioni
 - e) - di ottima fattura e in ottime condizioni
- 11) Strutture orizzontali:
 - a) - in condizioni precarie e pericolanti
 - b) - presentanti lesioni e parti degradate
 - c) - staticamente sane ma in condizioni di logoramento
 - d) - di buona fattura e in buone condizioni
 - e) - di ottima fattura e in ottime condizioni
- 12) Copertura:
 - a) - in condizioni precarie e pericolanti
 - b) - presentante lesioni o deterioramenti gravi alle orditure od al materiale di copertura
 - c) - sostanzialmente sana ma presentante segni di logoramento e vetustà
 - d) - di buona fattura e in buone condizioni
 - e) - di ottima fattura e in ottime condizioni

SITUAZIONE DELL'ALLOGGIO E DEI SERVIZI

- 13) Superficie utile a persona (o grado di affollamento)
 - a) - meno di 5 mq. a persona (sopra affollamento di 3° grado)
 - b) - da 5 a 10 mq. a persona (sopra affollamento di 1° grado)
 - c) - da 10 a 15 mq. a persona (abitazione affollata)
 - d) - da 15 a 20 mq. a persona
 - e) - oltre 20 mq. a persona
- 14) Latrine e bagno:
 - a) - assenti
 - b) - solo latrina esterna
 - c) - latrina interna
 - d) - latrina interna con bagno o doccia
 - e) - latrina e bagno divisi
- 15) Cucina:
 - a) - fornello di fortuna
 - b) - cucina e nicchia a legna o carbone
 - c) - cucina in nicchia a gas o elettrica
 - d) - vano a sé con cucina a gas o elettrica
 - e) - cucina attrezzata

- 16) Energia e gas:
 - a) - b) - assenti
 - c) - sola illuminazione elettrica
 - d) - illuminazione elettrica e gas

- 17) Acqua:
 - a) - assente
 - b) - in pozzo
 - c) - alla fontana esterna o sul ballatoio
 - d) - interna in cucina e latrina
 - e) - in tutte le camere

- 18) - Evacuazione rifiuti:
 - a) - nessuno impianto
 - b) - eliminazione con bottini
 - c) - eliminazione in pozzi perdenti
 - d) - fognatura unica
 - e) - fognatura bianca e nera

SITUAZIONE DELLA FAMIGLIA E DEL MODO DI ABITAZIONE

- 19) Tipo di famiglia:
 - a) - da 1 a 2 persone
 - b) - 2 persone sposate da meno di 5 anni, o 3 persone
 - c) - 4 o 5 persone
 - d) - 6 o 7 persone
 - e) - 8 o più persone
- 20) - Professione del capo di famiglia:
 - a) - disoccupato
 - b) - manovale
 - c) - operaio qualificato o specializzato o piccolo artigiano
 - d) - impiegato di 3° o 2° categoria o piccolo commerciante
 - e) - commerciante o industriale o impiegato di 1° categoria con funzioni direttive
- 21) Arredamento:
 - a) - insufficienza di letti
 - b) - molto rudimentale
 - c) - strettamente sufficiente
 - d) - confortevole
 - e) - artistico o di lusso
- 22) Riscaldamento:
 - a) - inesistente
 - b) - riscaldamento parziale con stufa
 - c) - riscaldamento di tutte le stanze con stufe
 - d) - impianto particolare di termosifone o elettrico o a gas
 - e) - impianto centrale
- 23) - Ordine e pulizia:
 - a) - inesistenti
 - b) - trascurati
 - c) - strettamente sufficiente
 - d) - accurati
 - e) - ordini
- 24) Parassiti:
 - a) - b) - di tutte le specie in maggiori o in minori quantità
 - c) - blatte, mosche, zanzare
 - d) - mosche o zanzare
 - e) - assolutamente assenti

Assai malsane le abitazioni con punti da 65 a 90
Malsane le abitazioni con punti da 41 a 65
Migliorabili le abitazioni con punti da 21 a 40
Adeguate le abitazioni con punti da 1 a 20

Socialmente anormali le famiglie con punti da 21 a 30
Socialmente educabili le famiglie con punti da 11 a 20
Socialmente normali le famiglie con punti da 1 a 10

risanamento del quartiere Monte di Pietà

di Emilio Pifferi

Il quartiere che prende il nome dal Monte di Pietà è uno dei quattro secondo cui risulta scompartita la vecchia Palermo dal sistema delle due vie ortogonali (via Vittorio Emanuele - via Maqueda), che si incrociano ai *Quattro Canti di Città*.

Esso si è formato nel tempo, attraverso agglomerazioni successive, costrette in vincoli naturali ed artificiali, che si sono andati progressivamente annullando nel tempo e dei quali resta il ricordo in un tessuto urbanistico che tuttora permane così come si è formato e, quindi, viziato dall'origine e inadeguato alle esigenze attuali.

Il problema di questo quartiere si presenta oggi sotto due aspetti: un problema, del tutto locale, di una edilizia vecchia e fatiscente, densamente abitata, lontana da quel mini-

mo di condizioni igieniche che oggi si ritiene necessario, assurdamente raccolta in spazi ristretti e con gravi resistenze al movimento di penetrazione e distribuzione dei mezzi di comunicazione, da cui la vita moderna non può più prescindere; e un problema di interesse generale, determinato dall'ostacolo che detto quartiere oppone alla saldatura urbanistica della città, oggi fortemente espansa sulla linea nord-sud (cioè nella direzione contraria a quella secondo cui sono prevalentemente orientate le più transitabili vie del quartiere, il quale nel passato gravitava verso il vecchio porto (la Cala) e non verso la campagna da cui era separato da mura difensive e da malsania di paludi).

L'esigenza di risolvere questo stato di cose, oggi, ha assunto aspetti

indifferibili, ma fu costantemente sentita anche nel passato. Infatti, è della fine del '500 l'apertura della via Maqueda, che tagliò appunto tutta la città nel senso normale al primitivo orientamento. Dopo la rivoluzione del '60, ad iniziativa di Garibaldi, fu studiato un piano che aggiungeva nuove comunicazioni a sussidio della via Maqueda e che prevedeva nuove vie di penetrazione in senso ad essa normale.

Altrettanto prevedeva un piano del Comune del 1866, e così, ancora, il piano Giarrusso del 1884, ufficialmente adottato, ma non attuato altro che nella creazione della nuova via Roma a valle della via Maqueda, cioè della seconda via, che divenne subito una delle più trafficate e più importanti.

E ancora questo problema fu affrontato nel 1941 dal piano regolatore generale — al quale l'ultima guerra impedì di assumere validità ufficiale — e dal successivo piano di ricostruzione.

Il quartiere Monte di Pietà offre attualmente situazioni demografiche, igieniche ed ambientali, che sono fra le peggiori di Palermo, anche se non è l'unico ad averle in tal modo. Esso, però, a differenza degli altri quartieri ove si ripetono (mai in misura peggiore, però) fatti analoghi, si trova in una situazione particolare che lo mette in luce diversa e che consente di considerarlo sotto aspetti che per gli altri non sussistono.

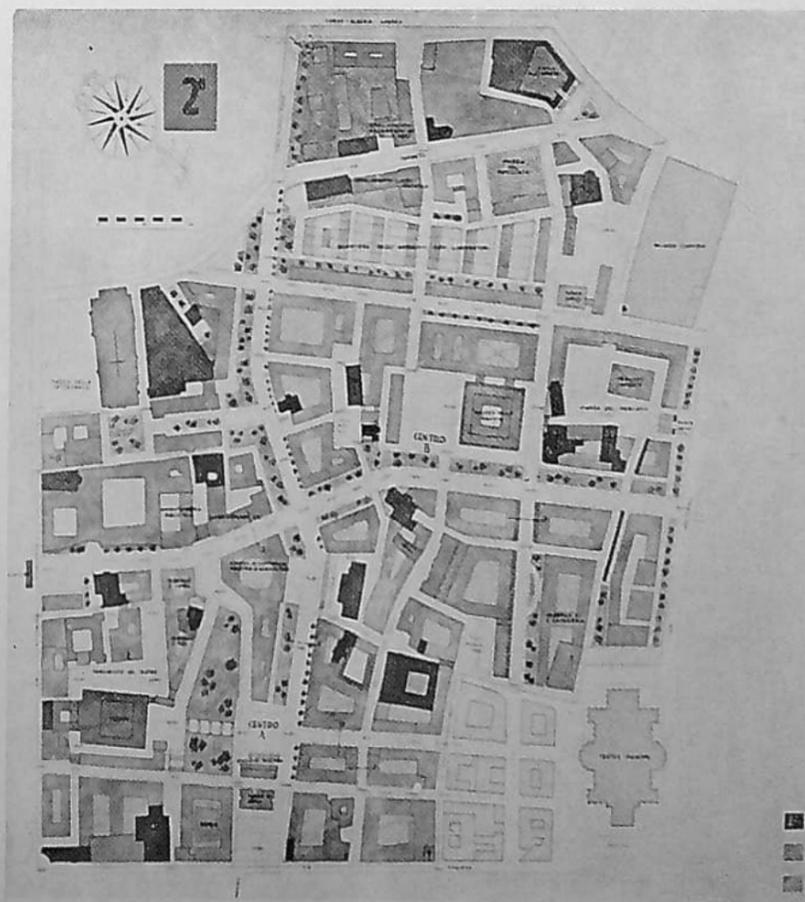
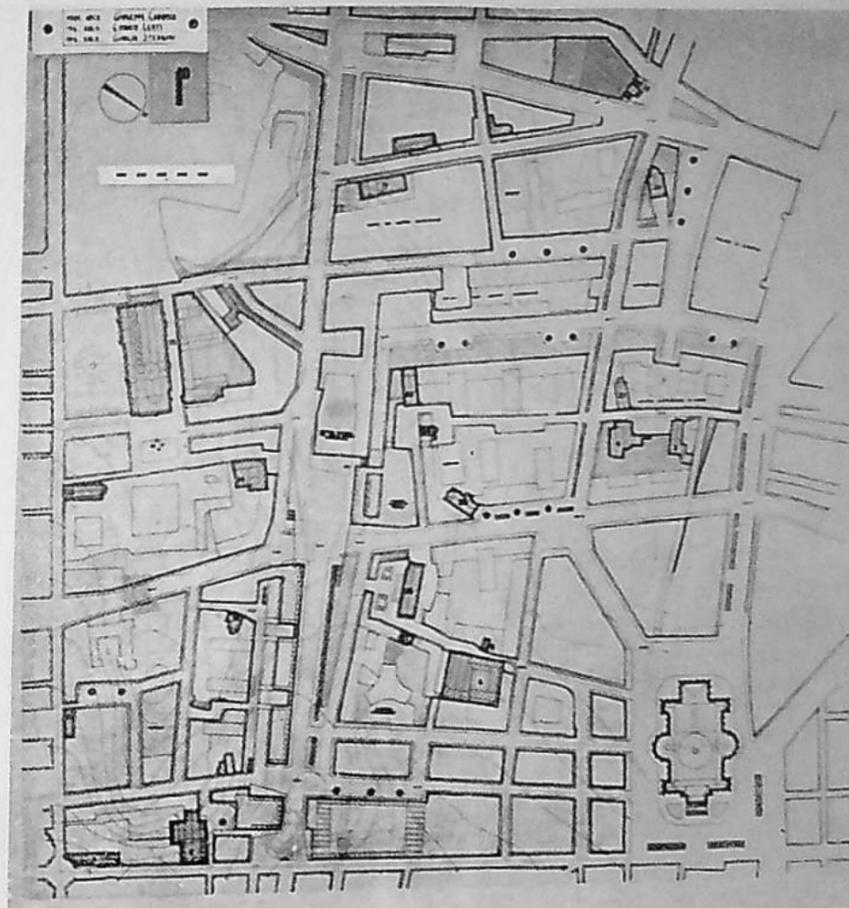
Anzitutto in esso si manifestano più forti le esigenze di risolvere, con provvedimenti radicali, i sistemi di attraversamento richiesti ormai improrogabilmente dalla conformazione urbanistica generale della città.

In secondo luogo, esso costituisce

un insieme tutto organico di quartiere ben definito, posto ai margini di zone vitalissime: vi sono, quindi, le premesse per una sua generale riorganizzazione non soltanto urbanistica, ma anche e soprattutto economica, senza di che ogni nuovo programma incontrerebbe ancora le difficoltà incontrate nel passato, di fronte alla entità dei mezzi necessari e dei quali occorre trovare una contropartita produttiva.

Esso, infine, costituisce il centro topografico della città, con la certezza di diventarne anche il centro di vita, se assumerà una struttura adeguata.

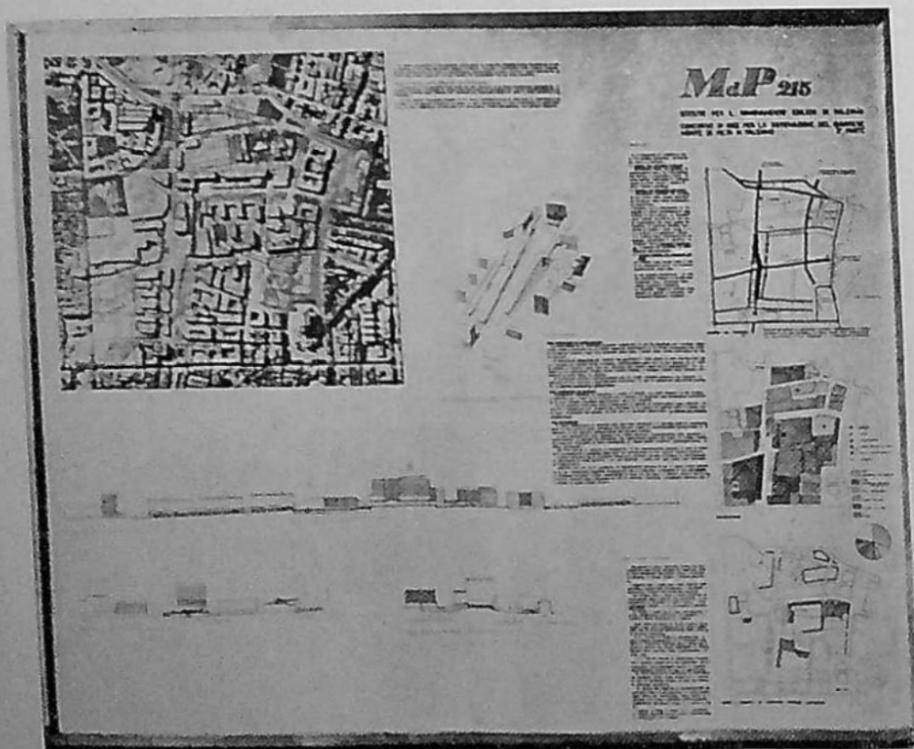
E', quindi, un sommarsi di esigenze e di possibilità che rendono il problema maturo per la soluzione più di quanto non lo siano altri analoghi, a condizione che il problema stesso sia affrontato considerandolo sotto tutti i suoi aspetti (traffico, igiene, vita economica) e che ci si proponga di farne un insieme armonico ed organizzato, capace di attrarre, per forza spontanea, una vita nuova ove oggi c'è una vita grama.



Una siffatta riorganizzazione del quartiere è economicamente produttiva per la intera città, in quanto suscettibile di aumentarne il *tono* economico, con riflessi che, immancabilmente, si faranno sentire anche sui quartieri adiacenti, i quali così diventeranno maturi per successive operazioni analoghe.

Trattasi inoltre di un problema risolubile in sé stesso, anche in carenza del piano regolatore generale, delle cui esigenze dovrà tener conto solo per certe linee fondamentali, perfettamente cognite perchè naturalmente si impongono con la massima evidenza.

Sono queste le considerazioni che hanno indotto l'Istituto per il rinnovamento edilizio di Palermo a bandire, nel 1953, un concorso nazionale d'idee per la sistemazione urbanistica del quartiere Monte di Pietà. Il bando imponeva alcune condizioni derivanti, appunto dalle esigenze fondamentali del riordino urbanistico della città (quali sono, tra l'altro, sancite dal piano di ricostruzione tuttora vigente), ma, ciò premesso,



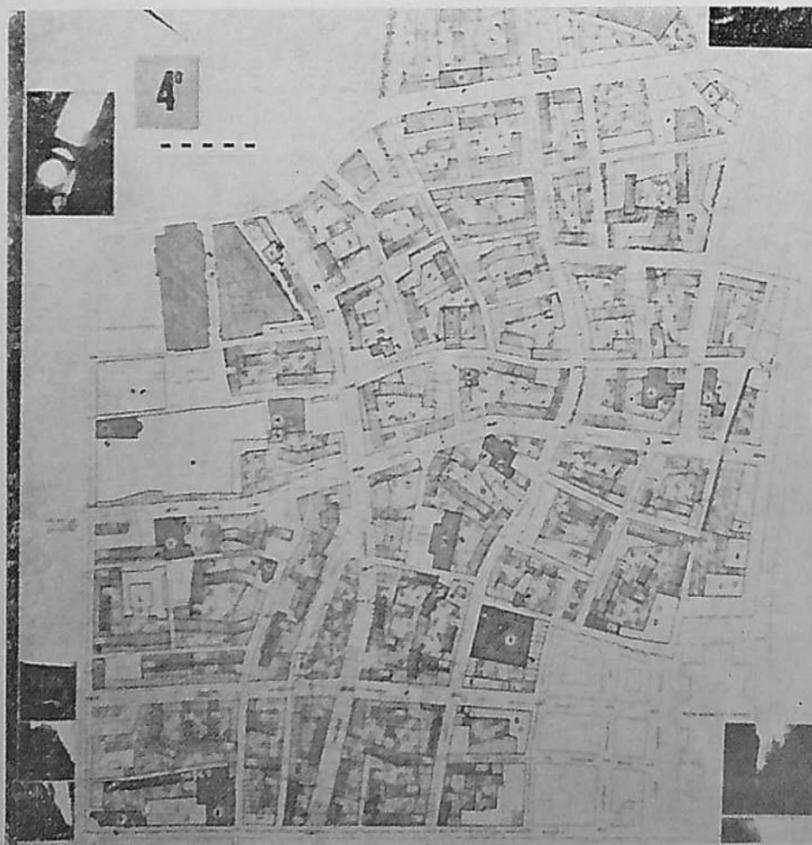


lasciava liberi i concorrenti di proporre le trasformazioni più integrali.

I progetti presentati furono ventitre e, fra essi, la commissione giudicatrice ne segnalò sei, scegliendoli fra quelli che, rispettando integralmente le esigenze di una razionale e moderna struttura urbanistica, determinavano anche la possibilità di rivalorizzare economicamente l'intero quartiere, creando nuovi centri di vita opportunamente dislocati e nuovi ambienti suscettibili di assumere una spontanea capacità attrattiva.

Primo classificato in graduatoria fu il progetto, contraddistinto dal motto « M d P 215 », studiato dagli architetti e ingegneri Caronia, Lenti, Sterbini, Ziino. Bene innestato sul tessuto suggerito dal piano di ricostruzione, esso risolve con chiara ed efficace funzionalità i problemi del movimento, fissando alcune linee direttrici che determinano alcune grandi maglie, svincolando totalmente le zone in esse comprese e rendendo così possibili, in ognuna di queste, soluzioni di interesse puramente locale e limitato. E' così facilitata quella realizzazione graduale, resa indispensabile dalle dimensioni della opera-

zione, e si creano anche le premesse per la conservazione dei monumenti, senza insormontabili difficoltà di or-

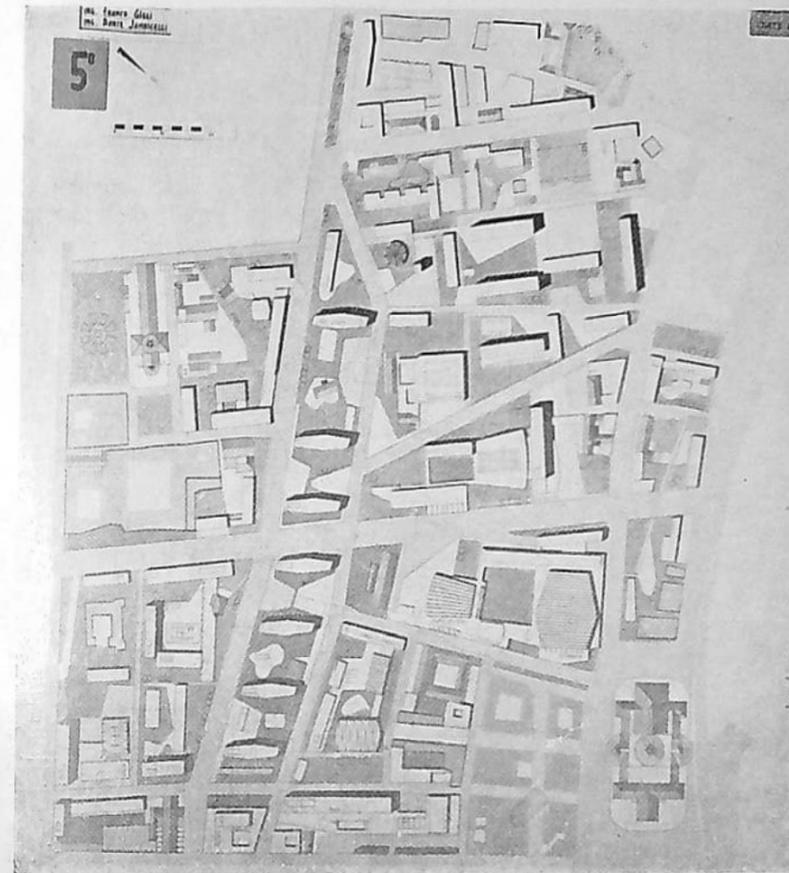


dine economico ed ambientale.

Qualche innaturalità è stata rilevata dalla commissione, ma è anche emersa la possibilità di porvi rimedio senza alterare le linee fondamentali del piano.

Secondo classificato fu il progetto contraddistinto col motto « UR », opera degli architetti De Renzi, Foderà e Vagnetti. Questo progetto è notevole per l'acuta sensibilità architettonica delle soluzioni proposte. Offre, però, alcuni aspetti di minore opportunità pratica contingente e anche qualche difetto funzionale, peraltro non sostanziale.

Il terzo classificato, motto « R3 », degli ingegneri Esposito, Roncoroni e Vittorini, offre una soluzione originale, anche se non del tutto convincente dal punto di vista della pratica attuazione, capace di dare al quartiere una spiccata caratterizzazione. Trattasi di una grande fascia verde, intesa a permettere l'isolamento dei principali monumenti dal resto della nuova edilizia funzionale e a determinare un elemento di valorizzazione della zona amministrativa e, complementariamente, ricreativa.

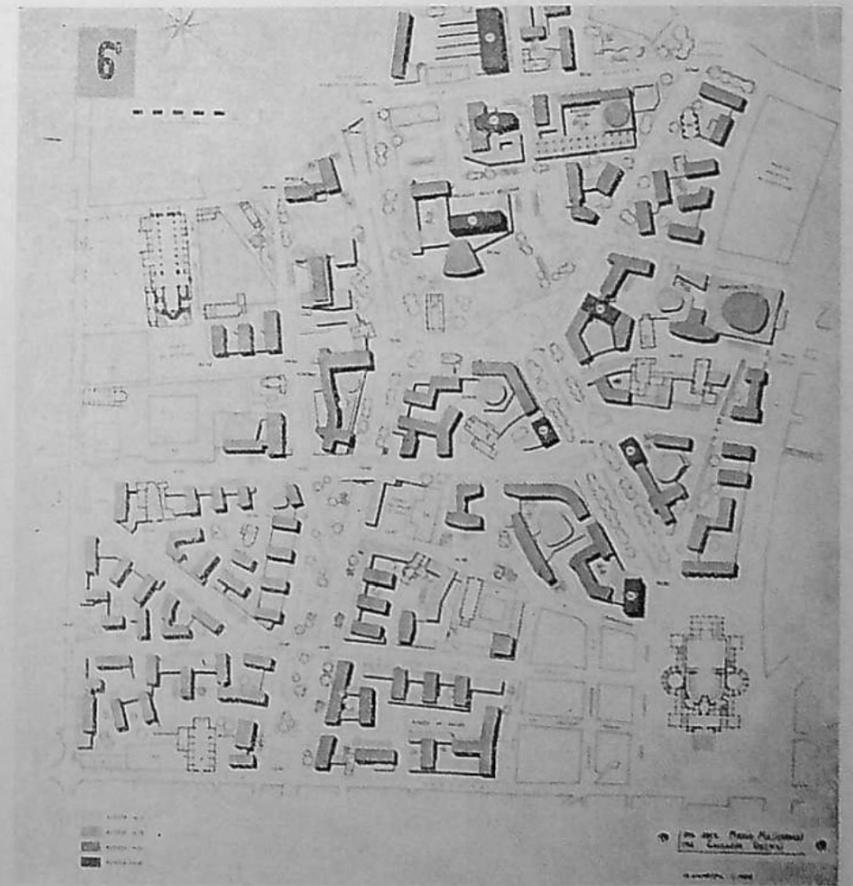


Un progetto meritevole di attenzione anche se non immune da dubbi e da incertezze.

Il quarto classificato, motto « AA 777 », degli ingegneri e architetti Chiarazzi, De Caprariis, Lo Cicero e Pugliese, mantiene sostanzialmente l'attuale tessuto urbanistico del quartiere, ciò che costituisce indubbiamente un fattore negativo alla luce delle premesse prima svolte, ma offre una notevole ed interessante quantità di ottime soluzioni particolari. Per questo è stato considerato e segnalato.

Quinto classificato il progetto « Zagara », degli ingegneri Bonamico, Gigli e Jannicelli, ispirato alle più moderne concezioni della città nel verde. Pur di notevole interesse, lascia qualche perplessità per il radicale rinnovamento ambientale, molto contrastante con le caratteristiche generali della città e, per alcuni suoi aspetti, economicamente improduttivi, che ne rendono problematica la attuazione pratica.

Infine, sesto classificato, il proget-



to « M. R. 7 », degli architetti Magistrelli e Ruspoli, studiato con molta attenzione e serietà, ricco di ottime soluzioni particolari, buono, teoricamente, nell'impostazione generale ma di difficile attuazione graduale e pesante dal punto di vista economico.

I sei progetti classificati offrono tutti materia di meditazione e spunti ottimi per il piano definitivo che lo Istituto per il rinnovamento edilizio di Palermo, nell'intento di contribuire fattivamente alla risoluzione di questo problema, sta appunto elaborando, studiandolo non soltanto nei suoi aspetti formali, ma anche in quelli organizzativi della pratica attuazione. E' un problema che si presenta con preminenti aspetti economici e sociali, evidenti quando si tenga presente l'entità dimensionale della operazione e l'entità della popolazione alla quale dovrà essere assicurata una degna possibilità di miglioramento delle condizioni di vita.

E. P.

Il piano regolatore di Mondello, del Monte Pellegrino e della Favorita

di Giuseppe Vittorio Ugo

MONDELLO

L'impostazione urbanistica del lido di Mondello, dovuta alle larghe vedute avveniristiche della società « Italo-Belga », risente degli inquadramenti degli inizi del secolo e per quanto si possa giudicare con voluta severità ne risulta che molte soluzioni sono lodevoli. Il solo errore fondamentale, che salta agli occhi, forse, è quello di aver invaso quel litorale, per soddisfare le ambizioni dei primi abitanti del lido, che avrebbe dovuto rimanere sempre libero, con opportune e varie sistemazioni a disposizione della collettività. Ottanta, forse cento, possessori di villette, troppo prossime al mare, hanno privato per sempre la collettività di quella zona che le competerebbe.

Ma se la sistemazione generale, a parte la considerazione che precede, era accettabile quando s'iniziò lo sfruttamento della concessione, successivamente la situazione andò aggravandosi sempre più perchè, mancando un piano generale che prevedesse i necessari ampliamenti, l'iniziativa privata condusse, inesorabilmente, alla tipica espansione a macchia d'olio, tanto deprecata, che ha compromesso irrimediabilmente alcune zone.

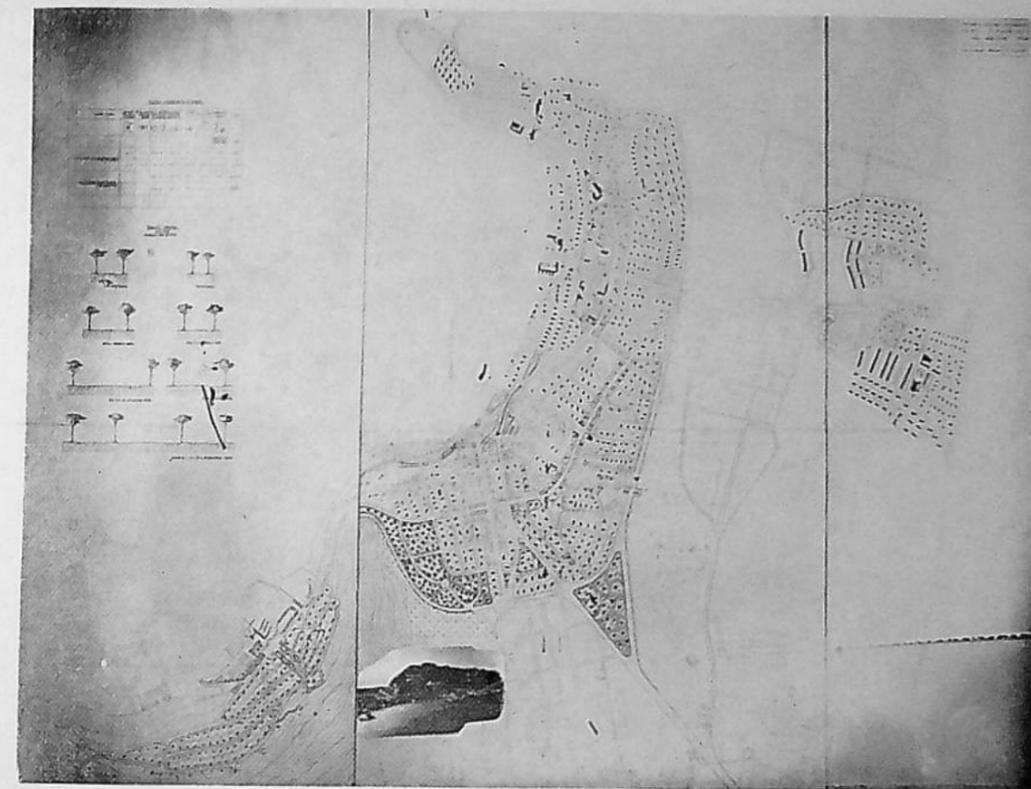
Mentre, però, abbiamo lodato l'iniziativa del concorso, oggi, che il piano generale esiste, sentiamo il dovere di lamentare la mancanza del piano particolareggiato che comporta da un verso la paralisi dell'attività edilizia e, dall'altro, l'abuso che continua a compromettere situazioni che potrebbero essere evitate o salvate.

Il progetto vincitore del concorso redatto da Gabriele Ascione, Gianni Barresi, Paolo Caruso, Severino Tortorici, Giuseppe Vittorio Ugo, Pietro Villa e Vittorio Ziino, che ispirato alle esigenze indicate nel bando di concorso, ridona, con la sua impostazione, il carattere di spiaggia balneare al lido, ordine e gerarchia al traffico, netta fisionomia alle varie zone, tranquillità e svago ai bagnanti, ricreazione ed accogliente ricettività al turista, si propone principalmente di deconge-



Schema delle linee di traffico.

La felice iniziativa di bandire un concorso per lo studio del piano regolatore di Mondello, della Favorita e del Monte Pellegrino ha condotto, finalmente, al conglobamento di queste zone marginali della città di Palermo, considerate sempre come episodi urbanistici autonomi, ad una logica sistemazione unitaria lungamente attesa diguisacchè si è potuto inserire nel tessuto urbanistico, predisposto col piano di ricostruzione, questo cospicuo complesso che consente adesso un nuovo collegamento fra la città e Mondello attraverso il monte Pellegrino, ed un più fluido traffico anche attraverso il parco della Favorita, la zona di Partanna e la litoranea dell'Addaura.



Sistemazione di Mondello - Partanna.

stionare il traffico della piazzetta di Valdesi, ch'è divenuta, oggi, com'era da prevedersi, perchè costituisce il primo punto di contatto col mare per chi proviene dalla città, il centro di attrazione e di movimento di tutto il lido; di rendere fluido il traffico che attualmente si svolge in modo caotico per l'inadeguamento della rete viaria allo sviluppo di Mondello; di valorizzare l'arenile con uno sfruttamento più razionale; di incrementare la attrezzatura sportiva e ricettiva e di dare respiro al paesino di Mondello che rimane soffocato e sovrappopolato.

Le vie per le quali si accede a Mondello sono: il viale della Libertà che, imboccando la via Imperatore Federico, trova a sinistra il viale a monte della Favorita; il prolungamento del viale della Libertà che si biforca oltre Pallavicino verso Mondello e verso Tommaso Natale; il prolungamento della via Roma che perviene alla piazza dei Leoni ed imbecca il viale del Fante o volgendo sulla via Imperatore Federico raggiunge il viale a monte del parco della Favorita; la via del porto che, proseguendo per la via monte Pellegrino, s'innesta alla litoranea dell'Addaura o volgendo per la via Imperatore Federico imbecca a destra il viale a monte della Favorita, o che, inerpandosi sul monte Pellegrino, scende a Valdesi.

Dalla biforcazione di Pallavicino, il prolungamento del viale della Libertà si biforca ancora in una via di penetrazione verso Mondello lido ed in una via che, abbracciando a monte Valdesi e Mondello paese, assol-

ve, col suo tracciato, la funzione di circonvallazione esterna e di drenaggio del traffico alle spalle del lido stesso.

Si può pervenire ancora al lido attraverso Partanna seguendo vuoi l'arteria in prolungamento del viale della Libertà e vuoi per la comunale Sperone-Pallavicino.

Inoltre sono previste solo indicativamente una funivia Palermo-monte Pellegrino-Valdesi ed una linea marittima che potrebbe costituire una gradevole traversata dal porto di Palermo al moletto di Mondello attaccato al circolo dei canottieri « Roggero di Lauria » ed al circolo della Vela.

Attualmente tutto il traffico di mezzi di trasporto e di persone si effettua attraverso la strettoia di Valdesi ove, nonostante i cartelli indicatori, che impongono una circolazione tortuosa e artificiosa, che congestiona particolarmente i viali lungo il litorale, con grave pregiudizio per l'incolumità della massa balneare e con evidente disturbo di tutta la fascia litoranea, fino al paesino di Mondello, è bandito quel senso di grande serenità che dovrebbe caratterizzare l'ambiente.

La sistemazione progettata, invece, con la deviazione dal viale di penetrazione, Regina Margherita, all'altezza del viale delle Palme, verso il viale principe di Scalea, a senso unico, lasciando la rotonda di Valdesi ed il viale litoraneo ad esclusivo uso della massa pedonale, funzionerà da arteria principale di andata verso Mondello paese.

Al viale principe di Scalea si allaccerà in andata an-

che la litoranea dell'Addaura e le provenienze da questa, inoltre, potranno essere avviate per il viale della Colonia alleggerendo il traffico del viale principe di Scalea.

Il percorso di ritorno, sempre a senso unico, si effettuerà lungo il viale delle Acacie e quindi per il viale degli Stati Uniti e quello delle Colonie.

L'arteria di circonvallazione costituisce il limite di espansione di Mondello e serve egregiamente la fascia interna che attualmente gravita esclusivamente sul viale principe di Scalea.

La piazza di Mondello paese, opportunamente ampliata verso ovest, con la demolizione della brutta cortina che soffoca la caratteristica torre, ritornerà alla sua vita tranquilla mentre il piazzale, creato alla confluenza del viale principe di Scalea e del viale delle Acacie, sarà sede di capolinea di tutti i servizi pubblici e sarà luogo di sosta di tutte le vetture pubbliche e private.

L'ampliamento del lido di Mondello si è voluto limitare con la strada di circonvallazione, oltre la quale è imposto il vincolo del verde agricolo, sia per non privare il territorio del suo carattere balneare e sia per distaccarlo dal complesso di Partanna al quale è opportuno mantenere l'attuale carattere borghigiano. Si è invece dato sviluppo alla zona verso l'Addaura perché quella zona si presta ad accrescere la possibilità di godere del mare per la sua particolare configurazione in declivio.

Per la valorizzazione dell'arenile del golfo è stato previsto, oltre quello esistente e l'altro in progetto per l'Addaura, un nuovo grande stabilimento con ristorante da costruire sul mare perché la spiaggia non ne resti invasa. Le capanne, in file opportunamente distanziate, saranno disposte in senso normale all'arenile per consentire la visibilità del mare oggi preclusa a chi percor-

re i viali che costeggiano l'arenile e sarebbe forse più opportuno studiare delle passerelle poggianti su esili « pilotis » da costruire sul marciapiedi, a tergo dell'arenile od a termine dell'arenile stesso, sulle quali installare le capanne. In tal modo si otterrebbe una preziosa zona d'ombra e l'arenile resterebbe completamente sgombero, tutto a disposizione dei bagnanti e lascerebbe completa la visibilità del mare e del preziosissimo golfo.

LA FAVORITA

La bella « tenuta » della Favorita, con la soluzione progettata, viene finalmente restituita alla destinazione conferitale all'atto del passaggio di proprietà dalla Casa Reale al Comune di Palermo.

La sistemazione a parco pubblico, con l'eliminazione degli orti e delle brutture che la infestano, le darà lustro e costituirà un centro importantissimo di attrazione e di autentico godimento per i cittadini.

Portando a monte tutto il traffico veloce, su due viali paralleli, a senso unico, che trovano l'origine nella via Imperatore Federico, tutta la zona a valle, così egregiamente sistemata, con attrezzature varie di carattere sportivo e ricreativo, annegate nel verde, sarà destinata, con l'ampliamento previsto verso la villa Airoidi, alle masse pedonali ed ivi la circolazione, consentita ai soli mezzi di trasporto privati, sarà regolata a velocità ridottissima, affinché non venga turbata la pace che dovrà aleggiare sul magnifico parco.

MONTE PELLEGRINO

Il monte Pellegrino con la sua caratteristica inconfondibile sagoma, regno della « Santuzza », la santa Rosalia protettrice di Palermo, ha un valore particolare per i palermitani e per i turisti che lo amano per i suoi colori, per i suoi appicchi, per la sua « Grotta ». La valorizzazione del monte, ch'era esclusivamente mèta di pellegrinaggio per la festa della Santa Patrona o di escursione di pochi appassionati, fu iniziata dal sindaco Pietro Bonanno che, pur attirandosi le numerose critiche di coloro che non riescono a vedere oltre la punta del proprio naso, creò, oltre un quarto di secolo fa, la strada carrabile che conduce al Santuario e che prese il suo nome.

Egli ebbe una visione assai vasta dei problemi cittadini ed in questa circostanza egli additò un avvenire brillante che comincia a trovare solamente oggi, a distanza di tanti anni, i veri presupposti per uno sviluppo adeguato. L'industriale edile Utveggiò, il prof. Orsano ed altri hanno dato anche loro il contributo pio-

Sistemazione della Favorita.



neristico per un valido sfruttamento delle bellezze panoramiche e residenziali che offre il monte Pellegrino ed infine, con la rotabile studiata dall'ing. Ascione, che, fra non molto, allaccerà il monte anche a Mondello, creando quell'avvicinamento monte-mare tanto auspicato, si potrà passare alla fase esecutiva del piano urbanistico.

Dalla parte dell'Addaura le pendici del monte saranno sfruttate con attrezzature ricettive, alberghi, ristoranti, ecc., e zone a villini molto distanziate e, dalla parte che guarda il golfo, le pendici accoglieranno un teatro all'aperto capace di ottomila spettatori. Una funivia, piazza generale Cascino - Santuario - Valdesi, con fermate al castello Utveggiò ed al Santuario di circa mt. 5.360 di percorso, allaccerà Palermo a Valdesi.

Un impianto di ascensori per automezzi e persone sarà installato in prossimità degli appicchi a Torre del Rotolo e si prevede che i collegamenti potranno essere completati da un servizio di elicotteri.

Il centro residenziale, ch'è stato dislocato in aree dalle quali si godono vedute panoramiche meravigliose, ha la capacità d'accasare duemila persone; e per quanto i progettisti abbiano ritenuto di mantenere un limite ridotto al complesso residenziale dando, invece, ampio sviluppo alle attrezzature ricettive e di conforto, pure è stata prevista un'eventuale possibilità di ampliamento.

Il centro è frazionato in tre zone opportunamente collegate ed ha carattere decisamente estensivo ed ovunque è prevista una densa alberatura che costituisca con le sue fronde un notevole conforto ombroso. Tutto il complesso, poi, gravita intorno ad un parco che ravvivi la zona depressa ove trovano posto un laghetto, campi da giuoco, una trattoria ed il mercato.

La zona del Santuario con gli ampliamenti necessari e le opportune sistemazioni arboree, sarà molto vasta e costituirà la zona di pace e di raccoglimento che

non dovrà mai turbare l'atmosfera mistica che la distingue. Nelle adiacenze sono previsti ampi posteggi e zone di sosta per i pellegrini che affluiscono numerosissimi in occasione delle ricorrenze religiose.

Il progetto, *unum et trinum*, ch'è stato oggetto di accurato esame, sia da parte della Commissione giudicatrice, che ha indugiato molto anche nei particolari, sia da parte del pubblico che da lungo tempo attendeva che questi importanti problemi venissero affrontati, ha soddisfatto pienamente i tecnici e l'opinione pubblica venendo quindi a costituire una più ampia base per lo sviluppo della coscienza urbanistica dell'isola e una fonte di più accurato rispetto dei diritti della collettività.

Chiudiamo questa breve rassegna con l'augurio che, sistemato l'approvvigionamento idrico del monte Pellegrino e completata la strada in corso, della quale, fin d'ora, possiamo rallegrarci, per le bellezze che ci rivela e per il suo simpatico ed interessante svolgimento, prima di dar corso alle opere private o pubbliche, si provveda a redigere il progetto esecutivo di tutto il complesso Mondello - monte Pellegrino - Favorita, sia pure con una logica graduazione nel tempo, onde evitare che si perpetuino gli errori o che si prendano determinazioni affrettate e non aderenti neanche allo spirito del progetto di massima vincitore del concorso.

Abbiamo visto infatti qualche novità a Mondello nel tracciato viario ed un posto di ristoro sul Pellegrino proprio lì dove nessuno dei progettisti del piano l'avrebbe mai ubicato.

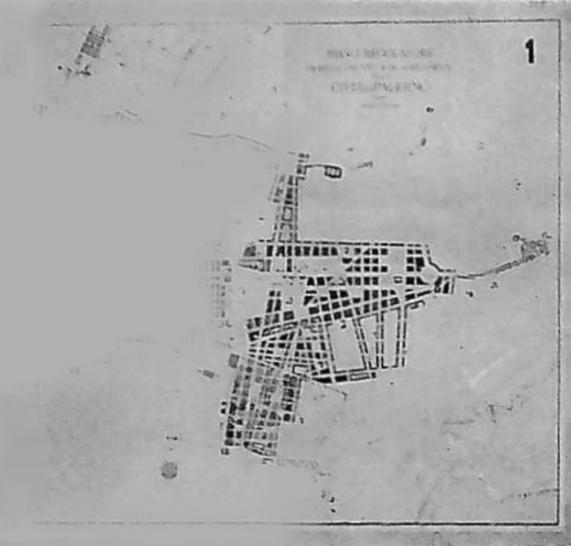
G. V. U.



Sistemazione del monte Pellegrino.

La regolamentazione del traffico 1 centro urbano di Palermo

di Pietro Villa



to di risanamento e am-
to « Giarrusso » - 1894.

La città di Palermo dal 1894 e fino all'inizio del 2°
mondo è stata regolamentata dal piano di ri-
mento e ampliamento Giarrusso, unico piano valido
gli effetti di legge, al quale poi, per ragioni con-
post-belliche è seguito come è noto il piano di
zione.
ertanto il piano Giarrusso, grazie alle varie proro-
cordate nel tempo, ha avuto virtualmente una va-
di quasi cinquanta anni.
piani regolatori comunali di massima hanno, per
una durata illimitata, e ciò per consentire ad essi
elasticità di adattamento alle nuove e sempre cre-
esigenze dei centri urbani.
urtuttavia, occorre che nella elaborazione del nuo-
ano regolatore della città, si tenga debitamente
con larga previsione, del futuro divenire del suo
proiettato in un congruo numero di anni. Se vo-
per una ipotesi ripetere per il nuovo P.R. lo
periodo di validità goduto dal piano Giarrusso

che, come già detto, comprese le proroghe, è stato di
cinquanta anni, (previsione logica e non certamente az-
zardata) le statistiche sulla popolazione e sul traffico,
alla fine del detto periodo (2000) condurrebbero, gros-
so modo, ai seguenti dati:

Popolazione. Se si tiene conto di un aumento annuo
di unità su cento abitanti — applicando per essa la nota
formula di calcolo finanziario, tra cinquant'anni la po-
polazione di Palermo salirebbe da 528.000 a 800.000.

Traffico autoveicolare. Il numero delle vetture private
viene influenzato dall'aumentare della popolazione, ma
non esiste un rapporto tra i due fattori. E ciò per il
fatto che tale aumento dipende soprattutto dal « tono »
dell'economia del centro urbano. Se il « tono » è soste-
nuto, vuol dire che ci si trova di fronte ad un centro
progressivo. In tal caso, gli elementi che per i primi ac-
cusano le condizioni di benessere della popolazione so-
no: il numero delle vetture in riferimento al numero
degli abitanti e la mobilità del centro urbano, la quale
con il suo indice dà il numero dei viaggi che ogni abi-
tante compie in un anno con tutti i mezzi di trasporto
pubblico.

L'impulso dato dall'istituto regionalistico in uno
con la cassa del Mezzogiorno, la scoperta del petrolio
nel Ragusano, confortano le superiori previsioni e so-
no garanzia di un maggiore progresso sociale ed econo-
mico dell'Isola.

In questi ultimi cinquant'anni, nel centro della cit-
tà circoscritto dai limiti delle antiche mura, si è ma-
nifestato il seguente fenomeno: progressivo addensa-
mento edilizio fino a saturazione completa nei quattro
quartieri dove il super-affollamento, in determinate zo-
ne, ha raggiunto punte di oltre 2500 ab. per ha.

Apparizione e sviluppo dei mezzi meccanizzati di
trasporto e loro graduale incremento fino a sfiorare,
lungo alcune arterie e in determinate punte orarie, li-
miti di saturazione.

In contrapposto agli aumenti della popolazione e
dei mezzi meccanizzati, si è verificata una limitazione
nelle strade, un restringimento cioè delle loro sezioni.

Ostacoli dei parcheg-
gi per autovetture,
lungo le sedi stra-
dali.



Basterebbe dare uno sguardo ad una delle nostre
vie del centro per giudicare che la nostra non è una bar-
zioletta:

La via Napoli, la via Bari, la via Cavour, la via Sta-
bile, ecc., e tutte le altre vie ove è concesso il parcheg-
gio laterale alla sede stradale, danno la dimostrazione
che durante l'intero giorno, (dalle 8 alle 20) alla sezio-
ne stradale viene a mancare una fascia di spazio certa-
mente maggiore di quella riservata alla striscia unitaria
di ingombro veicolare. E tale spazio si raddoppia allor-
quando nel parcheggio viene ad affiancarsi una « cadil-
lac » o altra vettura di ugual mole, lunga quanto una...
vettura ferroviaria! A restringere i marciapiedi, fanno
a gara gli ingombranti chioschi e chioschetti per ven-
dita di bibite, le innumerevoli edicole dei giornali, le
piattaforme dei lustrini.

Per una logica e funzionale circolazione stradale
nel centro cittadino, si dovrebbe tener conto dei seguen-
ti fattori: 1) nuova rete viaria; 2) creazione di piazze
e di larghi; 3) disciplina del traffico.

Attualmente tutto il traffico longitudinale all'inter-
no della città, si incanala lungo due sole arterie: la via
Maqueda e la via Roma. Quest'ultima non ha potuto
completare per intero il grande episodio che ne prevede
la continuazione fino a piazza Leoni, essendo stata fer-
mata in corrispondenza della via E. Amari.

La via Roma. Creata quale ausiliaria alla via Ma-
queda, ha alleggerito molta parte del traffico di pe-
netrazione e di attraversamento nella città, e soprat-
tutto ha attirato a sé il traffico ferroviario, attrazione che
è stata determinata dal fatto di avere posto l'edificio del-

la Stazione centrale a sfondo della via, e destinato il
piazzale antistante quale capolinea di tutti i mezzi pub-
blici di trasporto diretti alla stazione stessa.

La necessità della creazione di una terza grande
strada longitudinale, a costituire una nuova succursale
alla via Maqueda per alleggerire il traffico di quest'ulti-
ma non più contenibile entro la sua limitata sezione
(mt. 11 compresi i marciapiedi), si fece strada nel con-
corso bandito dal Comune di Palermo nel 1936.

Nel piano regolatore comunale di massima, pro-
mossa nel '43 dall'Amministrazione Tasca, sulla base
dei risultati del surricordato concorso, venne inserito
per la nuova « succursale » il tracciato ideato dal grup-
po Filippone - Florio - Villa.

Progressione storica del piano. Detto tracciato è
derivato da una naturale « progressione storica del
piano ».

E' interessante seguire i vari stadi:
All'inizio di tale progressione è individuata, grosso
modo, la posizione del nucleo primigenio fenicio nel re-
troterra lambito dai due fiumi: il Papireto e il Kemo-
nia (7-8 sec. a. C.)

La repubblica Panormi dell'epoca romana con il
decumano che dall'antico porto arrivava fino alla citta-
della (2° sec. a. C.).

Le tre città murate dell'epoca sveva (XIII° sec.).
La saldatura delle tre città: prosciugati i due fiumi
e raddrizzato l'antico asse (epoca Spagnuola XIV° sec.).
Formazione dello schema ortogonale barocco con il ta-
glio della « via Nuova » e la fastosa composizione dei
« 4 canti di città » (sec. XVII°-XVIII°).



Progetto di piano regolatore «Filippone - Florio - Villa».

(In basso) Progressione storica del piano.

Predominio del nuovo asse sull'antico oltre porta Maqueda (sec. XIX°). Si realizza la grande succursale alla via Maqueda: la via Roma progettata, come si è detto, dal Giarrusso nel '85 e approvata nel '94 e realizzata al principio di questo secolo.

La terza strada. Il provvedimento della via Roma, venne a spostare l'antico equilibrio fra i quattro quartieri a favore di quelli orientali.

Il taglio della nuova arteria (terza strada) rappresenta un provvedimento altrettanto basilare perchè oltre a risolvere una fondamentale esigenza del traffico, oltre a donare l'euritmia a tutto il sistema stradale del centro, avrà funzione di eliminare la sperequazione economica illogica esistente tra i quattro quartieri orientali ed occidentali, conferendo il « tono » ai quartieri occidentali, creando per essi, gli stessi vantaggi igienici,

estetici, economici, acquisiti dagli altri con la via Roma.

La nuova via soddisfa alle seguenti funzioni:

- 1) alleggerimento del traffico della via Maqueda sia a partire dalla direzione sud (Oreto) verso nord (S. Lorenzo) che dalla opposta direzione;
- 2) di drenaggio dei traffici trasversali provenienti dalle zone occidentali verso quelle orientali;
- 3) di facile incanalamento del traffico reciproco dei vari quartieri vecchi e nuovi delle zone occidentali della città.

Dando pertanto, uno sguardo al nuovo schema viario che viene a polarizzarsi nel tridente: via Maqueda - via Roma - terza strada — si può accertare quanto sopra affermato — seguendo il futuro schema viario di Palermo.

La via Maqueda, opportunamente prolungata in ret-



La terza strada nel piano di ricostruzione del 1917.



tilineo al di là dell'Oreto fino alla grande arteria di circosollazione, conserverebbe il posto di onore che le compete.

La via Roma a sinistra, prolungata oltre via E. Amari, servirà lungo il tracciato, i quartieri orientali.

La terza strada, in tutto simmetrica a quest'ultima, sia perchè ne rispetta l'andamento convergente, sia per il carattere dimensionale e volumetrico che ad essa si vuol conferire, servirà fino all'allacciamento con la nazionale i quartieri occidentali vecchi e nuovi.

In tal modo, rispettando in pieno la trama esistente, si viene a creare senza sacrifici, un formidabile complesso di arterie da costituire la vera spina dorsale del traffico cittadino, il quale risolvendo l'alleggerimento del traffico di via Maqueda, verrà a conferire un'organicità e un'euritmia che il centro di Palermo ancor oggi non possiede.

La nuova ausiliaria completa un sistema che era stato soltanto iniziato con la via Roma: è un provvedimento che va affrontato con coraggio e decisione, alla stregua di un intervento chirurgico risolutivo, con vantaggio, fra l'altro, anche dal lato igienico.

Tale intervento non deve essere interpretato però come un episodio riguardante la sola strada contenuta entro l'angolo visuale che inquadra solo le cortine dei fabbricati che su di essa si affacceranno, sia pure assicurando a tali cortine una congrua profondità.

Così facendo incorreremmo nello stesso errore in cui siamo caduti per il taglio della via Roma e dimostreremmo di essere degli immemori: accanto alle case dei « parenti poveri » anzi a ridosso di esse, abbiamo allora innalzato, pretenziose e opulente, le case dei « parenti ricchi », vere barriere di pietra, che ancor più hanno ostacolato l'accesso al sole tra il dedalo di vicoli bui e stretti rimasti tali e quali dopo il taglio e sbarando con le loro alte pareti il respiro vivificante del mare vicino.

Quei « parenti poveri » non possono avere inneggiato al progresso, ma per tanti anni e fino ad oggi, avviliti, hanno dovuto fare buon viso ad un giuoco igienicamente e urbanisticamente deprecabile! Sotto questo profilo pertanto, il problema della terza strada va approntato in perfetta connessione di esigenze e di programmi con i quartieri da essa strada attraversati e in modo particolare con i quartieri Albergheria e monte di Pietà.

La regolamentazione del traffico. Nell'attesa che si realizzi la terza strada noi non staremo con le mani in mano. Dobbiamo invece, con intelligenza ed entusiasmo, affrontare quei problemi inerenti al traffico, sia pure spiccioli, per facilitare ed alleggerire la circolazione con maggiore riguardo al centro.

Il problema del traffico non è solo un problema di Palermo e dei maggiori centri d'Italia, ma è un problema internazionale, ancor più sentito nelle grandi metropoli.

Gli strateghi della circolazione di tutto il mondo sono da anni in agitazione per affrontare e risolvere i problemi del traffico.

Negli Stati Uniti, dove si raggiunge il 73% della circolazione mondiale, gli studi e le realizzazioni per alleggerire e disciplinare il traffico stradale sono in sensibile progresso.

A New York col « rezoning » si intende conferire una nuova e più snellita regolamentazione e gerarchia al traffico, e ciò particolarmente nella penisola di Manhattan, eliminando anche l'ultima « elevated » e quello che è più interessante imponendo nella edificazione il vincolo di adeguati spazi liberi, coperti o a cielo aperto, da riservare esclusivamente a parcheggio, subordinando la superficie di tali spazi alla destinazione della zona e alla sua ubicazione.

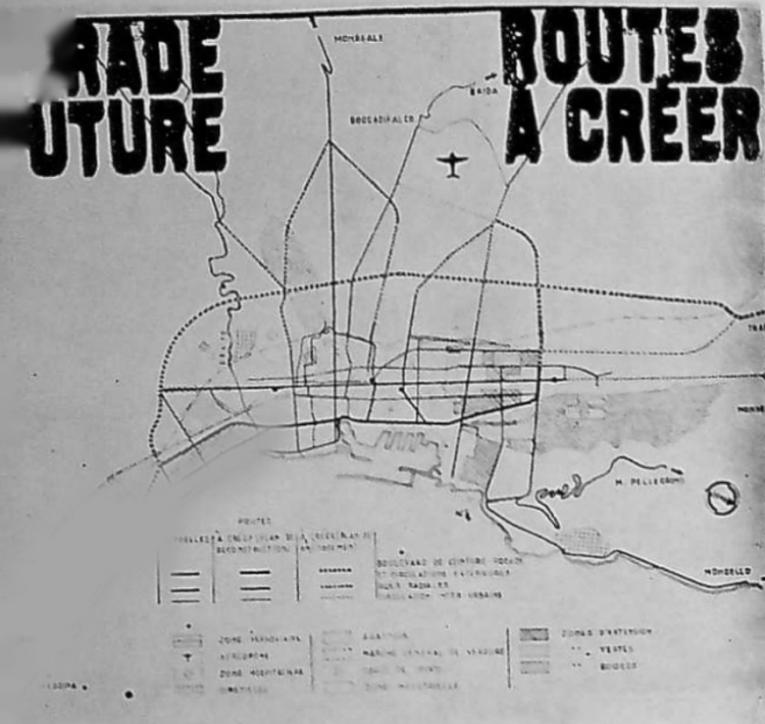
In California e nel Michigan — il problema dei parcheggi è stato da anni affrontato e in gran parte risolto con la costruzione di ampie terrazze e diversi piani raggiungibili mediante rampe.

A Detroit (Michigan) è realizzato un ampio parcheggio che può ospitare subito 6000 vetture e in un secondo tempo 11.000 unità oltre a negozi di vario genere.

A Parigi gli strateghi del traffico guardano al sottosuolo per trovare le soluzioni più pratiche — aumenteranno il numero dei passaggi sotterranei in attesa di « perforare » tutti i crocevia dei boulevards (dalla Madeleine alla République).

Si guarda ai bordi della Senna per un programma di ampi parcheggi.

Per assorbire una parte dell'imbottigliamento che viene giornalmente tra l'Opera e la Concordia sono state escogitate due soluzioni: o creare un passaggio in gal-



Schema della viabilità futura del centro urbano.

leria sotto la Senna collegante rue Solferino con place Vendôme, o un'arteria all'aperto attraverso il celebre giardino delle Tuilleries.

Ed in Italia? Anche in Italia vi è un fervore di iniziative in proposito.

A Roma, mentre è in istudio il nuovo piano regolatore della città, si programmano e si sperimentano rimedi allo scopo di alleggerire e regolare la circolazione stradale.

L'esperimento del « quadrilatero di scorrimento » non si limita a soddisfare una soluzione dei problemi della circolazione solo nella capitale, ma può servire come esempio e suggerimento per le altre città italiane.

Sui vantaggi del « quadrilatero di scorrimento » così si esprime su l'« Automobile » l'arch. Vittorio Cafiero, presidente dell'Ordine degli architetti di Roma e del Lazio:

« Il primo vantaggio è quello di aver creato una corrente unidirezionale e di maggiore percorso, si è diminuita logicamente la intensità del traffico nell'unità di spazio e, pur se in alcuni tratti, alla intensità che si è venuta a stabilire non corrisponde una costante « capacità », il che ha creato immane ingorghi, questi, tuttavia, sono sempre meno imponenti di quelli precedenti dovuti alla moltitudine degli incroci nelle strette vie contenute nel quadrilatero stesso. Secondo vantaggio è quello di avere creato dentro l'anello di scorrimento, una « zona di calma » ove la vita è possibile e dove è possibile il parcheggio ».

Ancora a Roma l'A.C.I. ha preso l'iniziativa di affrontare ben sette progetti di parcheggi sotterranei nelle seguenti piazze: Borghese - Parlamento - Colonna - Montecitorio - Collegio Romano - di Spagna - SS. Apostoli, di questi parcheggi alcuni prevedono anche passaggi pedonali.

Inoltre un'opera imponente si realizza nel cuore di Roma: il sottopassaggio del Tritone che consentirà ai pedoni di transitare senza alcun pericolo con la massima celerità in qualsiasi momento del giorno e della notte.

E a Palermo? Cosa si è fatto fino ad oggi nella nostra città per alleggerire la circolazione stradale e disciplinare con più organicità le varie correnti del traffico? In verità molto poco!

In attesa dell'« araba fenice »: la terza strada, si è provveduto a migliorare la segnaletica nelle strade, a costituire dei sensi unici in alcune vie, ad apportare le bacheche ai segnalatori del traffico. Non basta! Siamo rimasti alla superficie, occorre andare in profondità.

Se il sistema arterioso e venoso dell'organismo urbano di cui ne conosciamo le malattie, ha potuto fino ad oggi consentire la circolazione sanguigna, sia pure in condizioni anormali, ciò non esclude il pericolo di possibili congestioni e peggio il sopravvenire di una paralisi qualora, come è nelle previsioni, venga ad aumentare la pressione circolatoria.

Conseguentemente, in attesa delle nuove strade che il piano regolatore dovrà approntare per conferire maggiore snellezza e migliore articolazione all'attuale trama viaria del centro, si dovranno, da parte dei tecnici, escogitare tutti quegli accorgimenti e sperimentare quelle soluzioni che, se per il momento non potranno risolvere nella sua interezza il grave problema del traffico, consentiranno almeno la risoluzione degli aspetti più complessi.

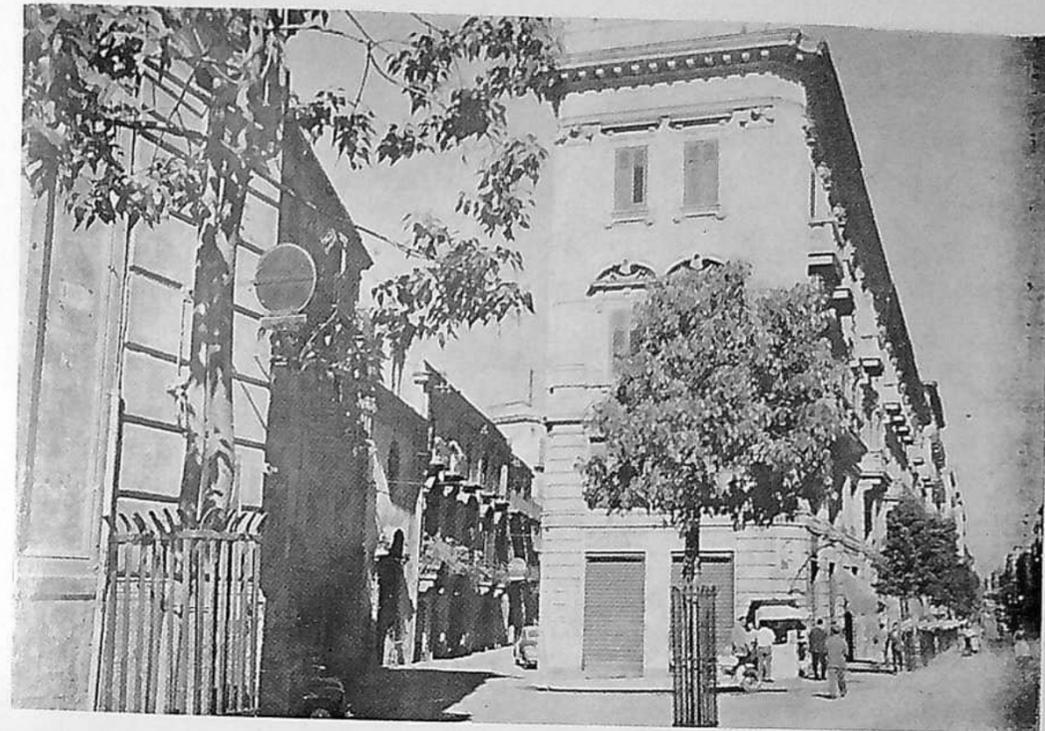
Senza entrare nei dettagli, avanziamo alcune proposte:

1) graduale abolizione dei parcheggi su tutte le vie centrali ad intenso traffico, ad eccezione della sola via Cavour, la quale, grazie alla sua larga sezione, può consentire comodamente il parcheggio laterale, senza compromettere il movimento, anche intenso, del traffico veicolare;

2) laddove sarà consentito il parcheggio, occorrerà regolamentarne l'uso, istituendo il parcheggio « a tempo » eliminando così la sosta quasi permanente delle auto, sosta che, in molti casi, dura l'intera giornata.

Con la installazione dei contatori-orologio lo stazionamento delle macchine verrà automaticamente regolato.

Così, se alla monetina da 10 cents in uso in America per un'ora di parcheggio si facesse da noi corrispondere qualche cosa come 50 lire quell'impiegato che, per non fare quattro passi a piedi si reca in macchina dalla sua abitazione all'Ufficio e impegna il parcheggio di una via o piazza per l'intera giornata sarà costretto



I « parenti ricchi » a ridosso dei « parenti poveri » dopo il taglio della via Roma.

alla fine del mese, a rimetterci il quinto del suo stipendio!

3) creazione di larghi e di piazze lungo le principali vie o in prossimità di esse.

L'abolizione graduale dei parcheggi, come precedentemente detto, richiede la preventiva creazione di piazze e larghi. Tali spazi liberi ove non possono ricavarsi lungo le arterie stesse, dovranno crearsi prossimi ad esse.

Lungo la via Maqueda, ad es. esiste una zona destinata a piazza, prevista nel piano di ricostruzione. Essa in atto è occupata da ruderi di fabbriche distrutte dalle bombe. Tale zona è quella che resta a sinistra dell'ingresso di via S. Agostino.

Essa, opportunamente ampliata e svuotata nel sottosuolo, potrebbe assicurare un polmone di ossigeno alla via Maqueda e uno spazioso parcheggio a doppio livello alle autovetture (sotterraneo e a livello stradale).

Sempre nella stessa via, altra piazza potrebbe aprirsi dirimpetto al palazzo della Prefettura — piazza per la quale l'ufficio tecnico dei LL.PP. in passato ha approntato degli studi.

La depressione di piazza S. Onofrio, prossima alla stessa via Maqueda, consentirebbe senza costosi lavori di scavo, la creazione di un vasto parcheggio sotterraneo.

In via Roma, il parcheggio lungo il palazzo delle poste, oltre a creare resistenza alla circolazione lungo la via, è insufficiente. Vogliamo porci un rimedio? Poniamo lo sguardo sulla zona a retro del palazzo.

In quella zona compresa tra la via Monteleone e via Patania c'è spazio per una piazza: si abbattano, quelle

case di modesta consistenza in parte mutilate, di seguito ad un risanamento operato nella zona. Si svuoti anche qui lo spazio libero che ne risulta, ed ecco altro parcheggio sotterraneo!

Altre soluzioni simili possono aggiungersi alle mie: 4) riduzione graduale del numero delle carrozze.

Tale mezzo, retaggio dell'ottocento, dopo l'autobus dà il maggior ingombro stradale, in relazione alla « resistenza » del traffico veicolare.

Negli incroci poi, esse riducono sensibilmente la visibilità agli utenti della strada nei punti più delicati alla circolazione per il fatto che il loro posteggio preferito è quello prossimo agli incroci lateralmente alle sedi stradali:

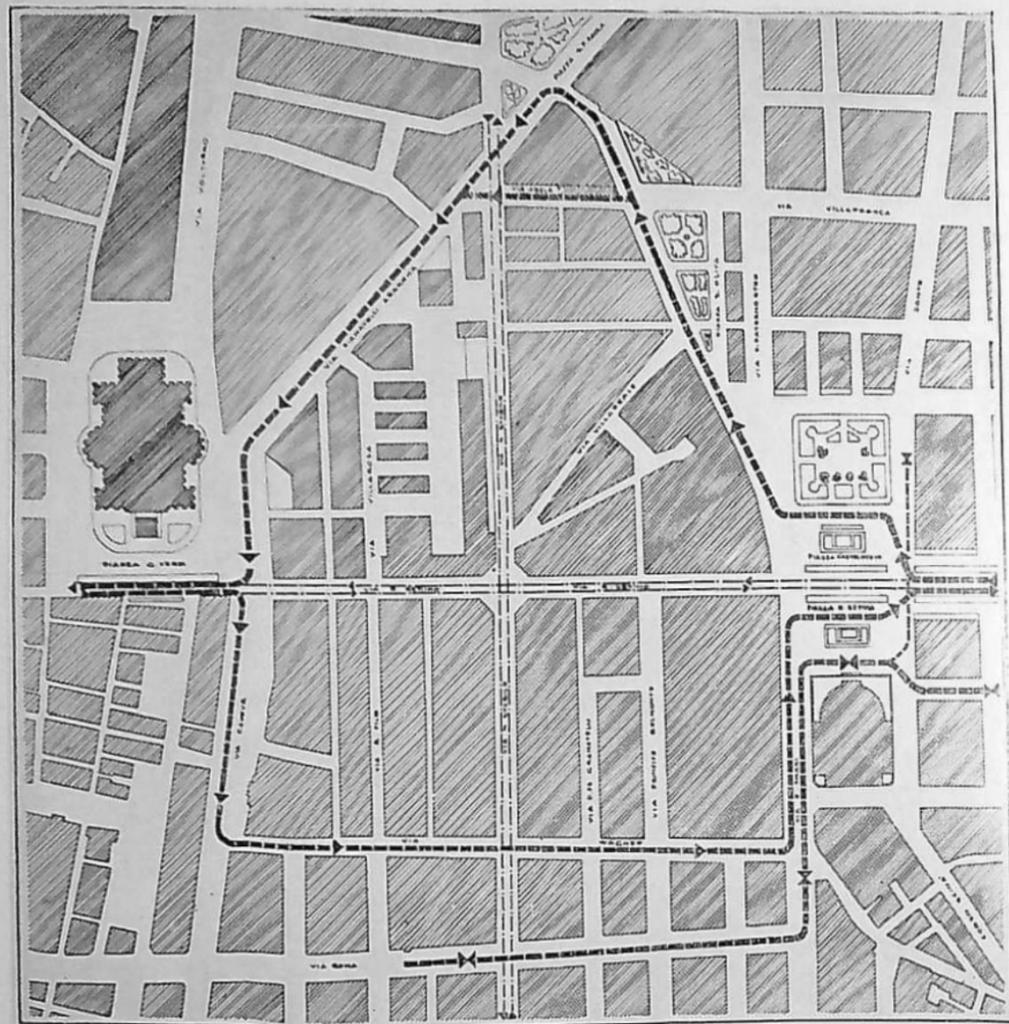
5) creazione di sottopassaggi pedonali lungo i marciapiedi di via Roma per l'attraversamento in galleria a senso unico del corso V. Emanuele in corrispondenza dei « Quattro canti di via Roma ». Si verrebbe ivi ad escludere dall'incrocio l'attraversamento a livello stradale delle due correnti più intense del traffico pedonale;

6) esperimento del « poligono di scorrimento ». Esso chiude la zona più centrale e più mondana della città, attraversata dalla via Ruggero Settimo, dove si affacciano i migliori negozi e i più eleganti ritrovi alla moda. Nella via più nevralgica è il salotto di Palermo.

Con accertamenti eseguiti ogni quarto d'ora nelle dodici ore diurne, (8-20) si hanno i seguenti dati del traffico medio orario nei due sensi:

autovetture private: 750 - autobus e simili: 30 - micromotori: 50 - carrozze: 35 - pedoni: 8.200. Se pensiamo che questi dati esprimono valori medi e che le punte (che si raggiungono nei periodi primavera-autun-

Poligonale di scorrimento della circolazione tra il Massimo e il Politeama.



no dalle 12 alle 13) aumentano tali cifre di almeno il 25%, ne discende che un quinto della popolazione del Comune si muove nelle dodici ore lungo via Ruggero Settimo, saturando i marciapiedi, occupando parte della sede stradale formando a volte vere barriere umane al movimento circolare.

Il nostro poligono si snoda marginalmente alla zona che resta così limitata: via Cavour - via R. Wagner - via E. Amari - piazza Politeama - piazza S. Oliva - piazza S. Francesco di Paola - via Pignatelli Aragona - Piazza Massimo.

Detto poligono potrà accorciarsi allorché si sarà realizzato il completo allargamento della via Abela (prolungamento di via Villafranca) evitando così il gomito di piazza S. Francesco di Paola.

Questi limiti costituiscono il tracciato del percorso degli autobus (e simili) nelle dodici ore diurne (dalle 8 alle 20).

Tale percorso — a senso unico — non deve consentire il sorpasso lungo l'anello di scorrimento.

Entro la zona di « calma » è consentito il traffico alle autovetture private e ai taxi, a velocità ridotta e divieto di sorpasso, in tutte le 24 ore ad eccezione del-

l'intervallo dalle 17 alle 22 di tutti i giorni e dalle 11 alle 13 e dalle 17 alle 22 nei giorni festivi e di domenica.

Il percorso degli autobus potrebbe ancora essere migliorato evitando l'incrocio all'imbocco del viale della Libertà, potendo le due correnti di servizi pubblici incanalarsi lungo le due vie laterali del grande viale.

Volendo sperimentare tale variante occorrerebbe evitare l'ingresso al traffico veicolare delle vie trasversali al viale, facendo arroccare tale traffico in corrispondenza della via Gaetano Daita per le vie della zona orientale e della via XX Settembre per quelle della zona occidentale.

Nel tracciato dei filobus l'unica modifica che apporta il poligono è l'abolizione della linea filoviaria 18 lungo la via Mariano Stabile — linea che nel progetto si fa deviare seguendo fino a via Sammartino lo stesso percorso della linea 17.

In tema di regolamentazione del traffico se alle nostre proposte se aggiungeranno altre, potremo creare quel clima di collaborazione tra tecnici e pubblico tanto utile nello studio del nuovo piano regolatore della città.

P. V.

Rilievi di traffico nella città di Palermo

di Giuseppe Tesoriere

1 - PREMESSE

Nelle grandi città italiane, dato lo sviluppo attuale dei mezzi automobilistici specialmente nelle zone centrali, si è sentito il bisogno di eseguire degli studi sistematici sulla consistenza, natura e variabilità del flusso veicolare, onde procedere ad una organica sistemazione della città e del traffico.

Ma in altra memoria ci eravamo interessati di approfondire alcune importanti questioni di traffico della città di Palermo, specialmente in riguardo alla sistemazione dei semafori e degli incroci (1).

Recentemente, essendo stati incaricati dalla Commissione per lo studio del piano regolatore di Palermo di eseguire le indagini sul traffico nella città, abbiamo con piacere ripreso gli studi precedenti, onde completarli con nuove e più vaste indagini statistiche.

Osserviamo che seguiamo con vero interesse lo sviluppo che questi studi di traffico hanno avuto in Italia, sia pure in modo frammentario e senza coordinamento, poichè siamo sicuri che essi apporteranno anche da noi notevoli benefici.

Negli U.S.A., ormai da parecchi anni, l'ingegneria del traffico rappresenta una disciplina scolastica e di specializzazione, con gran numero di studi speciali e di monografie sui più svariati argomenti inerenti all'esame delle condizioni e dei rimedi, per casi generali e particolari, nei nuclei urbani e nelle strade foranee.

Indubbiamente, questa grande mole di lavori e di esperienze potrà essere molto utile a noi, sia per creare gli specialisti della materia, sia per risolvere con rapidità e sicurezza i nostri problemi.

Gli studi, da noi svolti in quest'ultimo periodo sul traffico nella città di Palermo e di cui riferiremo nel seguito di queste note, riguardano i seguenti argomenti:

a) variazione della capacità oraria in alcune sezioni stradali di particolare interesse;

b) rilievi del traffico afferente alla città;

c) rilievo generale del traffico in tutta la zona urbana;

d) studio dei parcheggi e delle soste.

E' chiaro che, essendo il traffico in alcune vie costituito da veicoli di diversa natura, occorre riferire i veicoli ad un unico *autoveicolo tipo*. Ciò del resto abbiamo fatto nei nostri primi rilievi ed è stato ripetuto nei rilievi di Roma dal prof. Pitigliani (2), e nei rilievi di Torino dall'ing. Fogliano (3).

Si tratta in ogni caso di fissare dei coefficienti che ten-

gano conto della maggiore o minore manovrabilità del veicolo tipo, della decelerazione massima ammissibile, dello spazio di occupazione e, in sostanza, dell'ingombro in rapporto agli altri tipi. Assunto eguale ad uno il coefficiente di equivalenza per l'autovettura, i coefficienti relativi ai veicoli più ingombranti saranno maggiori di 1, mentre quelli relativi ai veicoli meno ingombranti saranno minori di 1.

I veicoli più ingombranti, sia come sagoma che come velocità, sono: tram, autocarri, autobus ed autopullman, carri e carrozze.

I meno ingombranti: biciclette, moto e motoscooter.

Su questa distinzione si è tutti di accordo: mentre per la scelta dei coefficienti si seguono o semplicemente dei criteri personali arbitrari (Pitigliani) ovvero si calcolano in base all'ingombro ed alla velocità (Fogliano).

Il prof. Pitigliani elabora tali coefficienti in base ad un criterio personale e li fa variare a seconda della zona rilevata: ciò è molto esatto, ma può produrre un pò di confusione in chi esamina i dati e soprattutto non permette di confrontare risultati ottenuti da rilevatori diversi. Nella tabella I riportiamo i coefficienti applicati dal Pitigliani, dal Fogliano e dal sottoscritto (4).

TABELLA I

	Pitigliani			Fogliano	Tesoriere
	P.za Brasile	Lgo Tritone	P.za Maggiore		
Auto	1	1	1	1,265	1
Autocarro	4	—	4	3	2
Autobus	4	6	3	3	2
Moto	0,5	0,5	0,5	0,2	0,4
Bicicletta	0,25	—	0,25	0,413	0,4
Carro	2	—	3	4,58	—
Carrozza	—	2	—	4,58	1,50
Tram	—	—	6	4,67	—

Si nota subito come i nostri coefficienti siano più bassi di quelli adottati dal Pitigliani o dal Fogliano.

Il maggiore divario fra i nostri dati e quelli del Fogliano si ha per gli autocarri ed autobus e per le carrozze.

In realtà il problema può essere risolto in seguito ad un rigorosa ricerca statistica.

In Germania sono state fatte, in proposito, delle normalizzazioni (5), considerando due correnti di traffico con veicoli diversi nei due sensi.

Supponendo che la corrente veicolare sia costituita da veicoli a trazione animale (T.A.), da autocarri ed autobus (A) e da veicoli da turismo (T), al variare delle

percentuali di detti veicoli, la capacità massima C in veicoli/ora, e la velocità che fornisce il valore massimo di C varia secondo i dati di tabella II, considerando strada a due piste, con veicoli nei due sensi.

TABELLA II

T.A. : A : T	C max	V max km/h
0 : 25 : 75	700	37
1 : 30 : 69	540	34
5 : 30 : 65	350	28
10 : 30 : 60	250	25
25 : 15 : 60	190	20
45 : 10 : 45	110	18

In base a questi dati, è facile riscontrare che i coefficienti di equivalenza η dovranno variare in funzione dei rapporti T.A.:A:T. Ammesso che, in assenza di trazione animale, sia valido quanto da noi esposto in altra memoria (6), nel primo caso (0 : 25 : 75) porremo:

$$\eta_{TA} = 0; \quad \eta_A \approx 1,9; \quad \eta_T = 1$$

Si otterranno, allora, con opportune interpolazioni, i valori di η_A e η_{TA} dati dalla tabella III, nell'ipotesi che si raggiunga in ogni caso il valore limite di saturazione.

Evidentemente, se il flusso è molto inferiore al limite di saturazione, cioè al valore di capacità massima, detti valori dovranno essere ridotti opportunamente.

Composizione del traffico	Autovetture	Carrozze	Cicli e motocicli	Carri a T. A.	Autobus Camion	Tram in sede stradale
trazione animale 0% autobus - camion 10%	1	—	0,4	—	2	4
trazione animale 5% autobus - camion 10%	1	1,5	0,4	4	2	4
trazione animale 5% autobus - camion 30%	1	1,5	0,4	4	6	8
trazione animale 10% autobus - camion 30%	1	3,0	0,4	8	6	8
trazione animale 25% autobus - camion 10%	1	4,0	0,4	10	2	8
trazione animale 30% autobus - camion 10%	1	5,0	0,4	12	2	8

Nei nuovi rilievi del traffico di Palermo, in mancanza di un criterio generale cui uniformarsi, tenuto conto anche che in poche arterie si raggiungono valori di saturazione in determinate ore, abbiamo creduto opportuno di scegliere i coefficienti di equivalenza eguali a quelli da noi usati nei precedenti rilievi.

L'adozione dei coefficienti, di cui alla tabella IV, potrà farsi soltanto quando i rilievi si riferiscono alle ore di punta: infatti con il ragionamento svolto si arriverebbe alla conclusione che i coefficienti dovrebbero variare ora per ora. Ciò è possibile solo in linea teorica, mentre dal punto di vista pratico, specialmente se si devono eseguire dei rilievi generali, è preferibile adottare dei coefficienti unici, anche se più bassi di quelli che dovrebbero essere adottati al fine di dare una idea degli ingorghi.

In una strada ove passano carri e pochi autoveicoli, l'intralcio fornito dai primi sarà sempre molto relativo, ma incomincerà a farsi sentire non appena il traffico aumenterà.

TABELLA III

T.A. : A : T	η_{TA}	η_A	η_T
0 : 25 : 75	0	1,90	1
1 : 30 : 69	1,5	1,98	1
5 : 30 : 65	2,0	4,00	1
10 : 30 : 60	4,0	6,00	1
25 : 15 : 60	11,2	2,00	1
45 : 10 : 45	12,7	2,00	1

I valori di η dati dalla tabella III si riferiscono al caso dei carri a trazione animale, mentre per le carrozze dovranno considerarsi dei valori più bassi di η_{TA} , trattandosi di mezzi molto più maneggevoli e veloci dei carri agricoli.

Resta però confermato che i valori dei coefficienti di equivalenza dovranno variarsi opportunamente in funzione della composizione del traffico.

Sarebbe augurabile che, anche da noi, si arrivasse alla formulazione di norme precise in modo che i rilievi di traffico venissero fatti con unico criterio. Proponiamo per la composizione del traffico delle nostre città di adottare i seguenti coefficienti, naturalmente nel caso che si raggiungano i limiti di capacità di cui alla tabella II.

TABELLA IV

Proponiamo in tali casi di riportare, insieme al numero dei veicoli equivalenti ottenuto con i coefficienti unici, il numero equivalente relativo all'ora di punta in base ai dati di cui alla tabella IV.

Questo procedimento è stato da noi seguito in tutti i grafici che seguono.

2 - RILIEVI SULLA VARIAZIONE DELLA CAPACITÀ ORARIA IN ALCUNE SEZIONI STRADALI DI PARTICOLARE INTERESSE.

Il traffico nella città di Palermo si svolge su tre arterie parallele, via Maqueda-R. Settimo, via Roma e via Francesco Crispi.

Quest'ultima è stata realizzata solo di recente e della sua funzione parleremo più diffusamente avanti.

I collegamenti trasversali sono limitati e specialmente nel tratto più tormentato, fra i Quattro Canti di città e piazza Massimo, sono ridotti a due vie (via Bari e via Napoli), che, per i posteggi laterali, hanno una carreggiata molto ridotta per cui è stato necessario adottare il senso unico.

Lo studio della variazione della capacità oraria è molto importante, soprattutto perchè permette di determinare l'ora di punta e la variabilità dal valore medio sia delle punte positive (massimi) che di quelle negative (minimi).

Tali rilievi, per studiare meglio il fenomeno, dovrebbero essere eseguiti con continuità, per esempio, ogni due mesi, in giorni diversi della settimana, ed in giorni particolari (domeniche, ricorrenze festive).

Il fenomeno è molto complesso, anche perchè il traffico è influenzato da diversi fattori, non sempre facilmente determinabili e differenziabili.

I rilevatori segnavano in apposito modulo i veicoli (autovetture, autobus o camion, filobus, carri, carrozze, cicli e motocicli), distinti per ciascun senso di marcia, transitati per la sezione prescelta ogni mezz'ora.

Nel grafico (ascisse: tempi, ordinate: veicoli tipo all'ora), onde avere una variazione continua, abbiamo seguito il criterio di segnare l'ordinata relativa al tempo in cui è stato completato il conteggio. Ad esempio, in corrispondenza dell'ascissa ore 10,30 si è portato in ordinata il doppio del numero di veicoli tipo transitati dalle ore 10 alle ore 10,30, poichè le ordinate rappresentano veicoli/h.

Esaminiamo adesso i vari rilievi:

a) Sezione di via Maqueda-angolo con piazza Massimo.

In questa via è vietato il transito dei carri, degli autocarri, dei motocicli (tranne quelli forniti di permesso); il transito delle carrozze è consentito in un solo verso di marcia (senso Sud-Nord). Si sono eseguiti due rilievi: uno il 25 novembre 1953 (mercoledì) ed uno il 28 luglio 1954 (mercoledì) (Fig. 1). Nel periodo invernale (1° rilievo) si notano tre punte alle ore 9, 13-14 e 15-17 con una punta massima in un solo senso di marcia di 1260 veicoli tipo/all'ora.

Nel secondo rilievo il traffico è meno variabile: si ha sempre un massimo dalle 13 alle 14.

I valori medi considerando i due sensi di marcia risultano: 25 novembre 1953 - circa 1.600 veicoli tipo/h; 28 luglio 1954 - circa 800 veicoli tipo/h. Mentre le punte massime sono: 25 novembre 1953 - n. 2.060 veicoli tipo/h; 28 luglio 1954 - n. 1.020 veicoli tipo/h. Nel marzo 1951 nella stessa sezione avevamo contato nell'ora di punta n. 920 veicoli tipo.

b) Sezione di via Libertà angolo piazza R. Settimo (Politeama).

Il rilievo si riferisce soltanto al traffico nella carreggiata centrale ove è vietato il transito delle carrozze e dei carri (Fig. 2).

Anche in questo caso si notano delle punte fra le ore 12-14 con depressioni dalle 14 alle 16.

In Fig. 2 si sono riportati globalmente, per le due correnti veicolari, i rilievi eseguiti il 25 novembre 1953 ed il 28 luglio 1954.

Il traffico nel mese estivo, in questo caso, risulta superiore a quello invernale:

VARIAZIONE DEL TRAFFICO IN VIA MAQUEDA ALL'IMBOCCO CON PIAZZA TEATRO MASSIMO

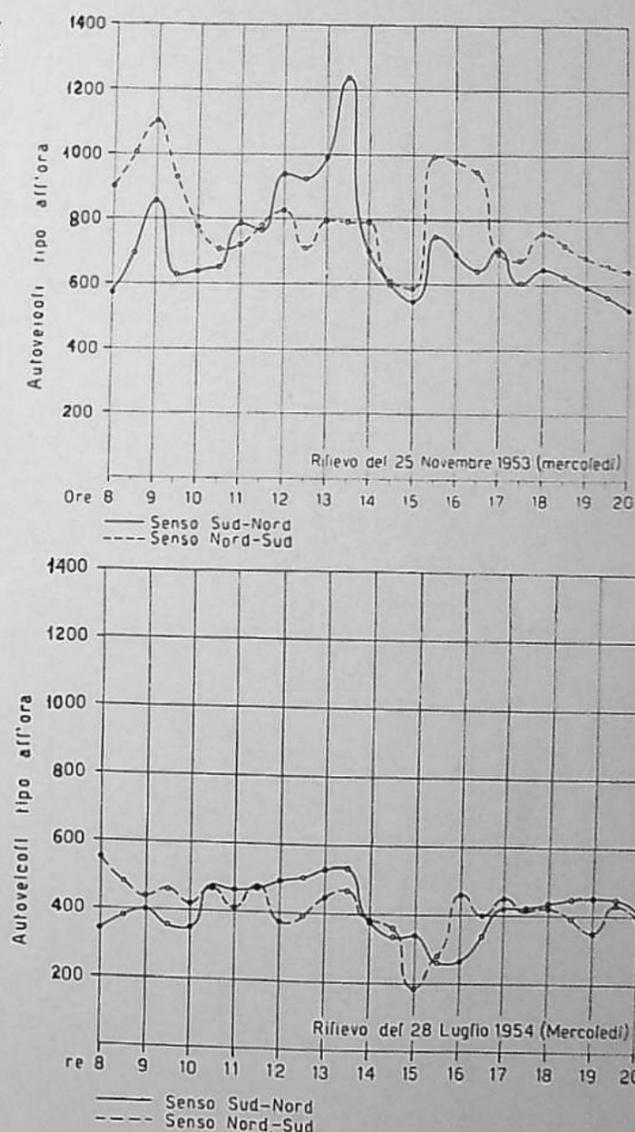


Fig. 1

Valori medi: 25 novembre 1953 - circa 800 veicoli tipo/h; 28 luglio 1954 - circa 900 veicoli tipo/h.

Valori massimi: 25 novembre 1953 - n. 1.160 veicoli tipo/h; 28 luglio 1954 - n. 1.200 veicoli tipo/h.

Interessante notare nel periodo estivo l'incremento dalle 17 in poi per il traffico che affluisce verso i centri mondani e balneari proprio attraverso via Libertà.

VARIAZIONE GIORNALIERA DEL TRAFFICO
VIA LIBERTÀ ANG PIAZZA R SETTIMO

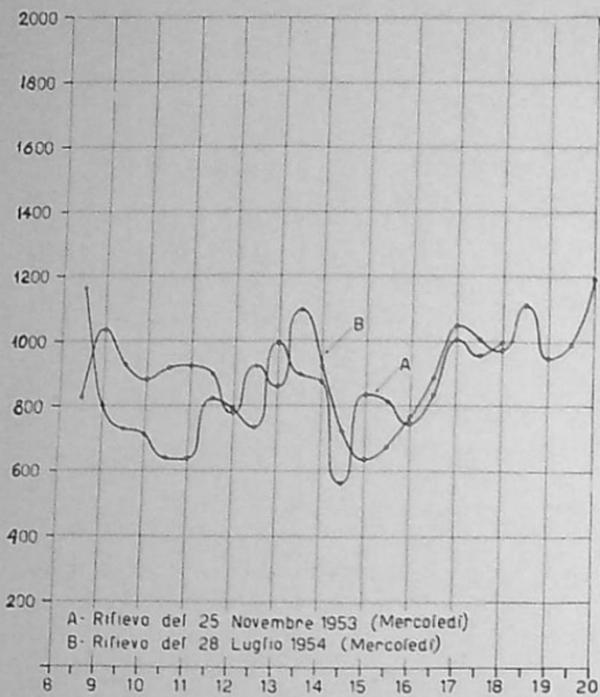


Fig. 2

VARIAZIONE GIORNALIERA DEL TRAFFICO
VIA ROMA ANG CORSO V EMANUELE

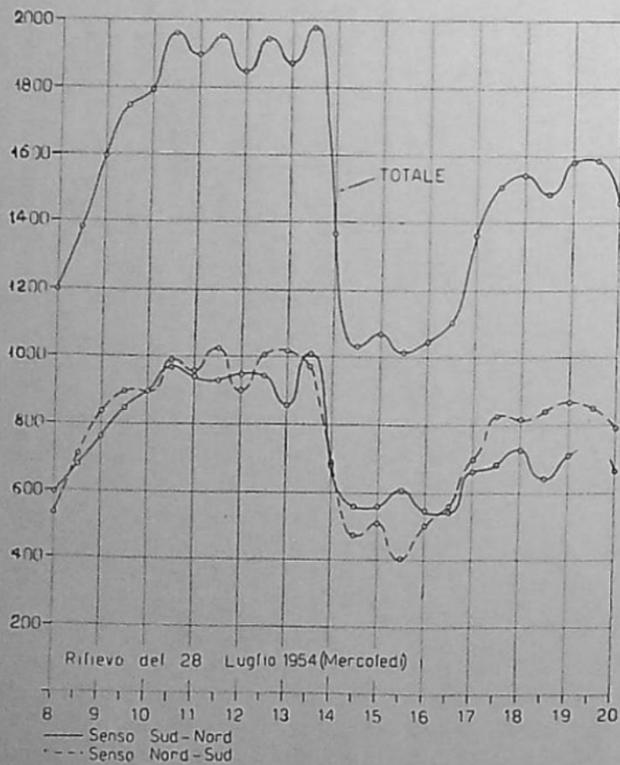


Fig. 3

c) Sezione di via Roma - angolo corso Vitt. Emanuele (Chiesa di S. Antonio).

Il rilievo eseguito il 28 luglio 1954 mostra assai chiaramente che in questa via il traffico raggiunge un massimo di circa 2.000 veicoli tipo e che tale valore resta quasi costante dalle ore 10 alle 13,30 per tendere rapidamente ad un minimo dalle 13,30 alle 16,30 (Fig. 3).

In questa arteria, ove non è vietato il transito delle carrozze e dei carri abbiamo eseguito il computo del traffico per il valore di punta (dalle ore 13 alle 13,30) adottando i coefficienti particolari di equivalenza (tabella IV).

Veicoli transitati dalle 13 alle 13,30 nei due sensi di marcia, per distinzione, risultano: autovetture 375; autobus e filobus 62; autocarri 11; cicli e motocicli 629; carrozze 132; carri 25.

Escludendo i cicli e motocicli e conglobando gli autobus con gli autocarri il rapporto T.A. : A:T risulta: 157 : 73 : 375. Cioè in percentuale: 26 : 12 : 62.

In base alla tabella IV, i coefficienti di equivalenza saranno, all'incirca, quelli dell'ultimo rigo, per cui si ottiene un numero di veicoli tipo eguale a 1.733 (per mezz'ora) cioè a 3.466 veicoli/h.

Mentre eseguendo il computo con i coefficienti usati per il traffico generale si otteneva n. 1978 veicoli tipo/h.

In questo caso si risente in modo sensibile l'influenza del numero notevole di carri e carrozze.

VIA FRANCESCO CRISPI ANG. VIA E. AMARI

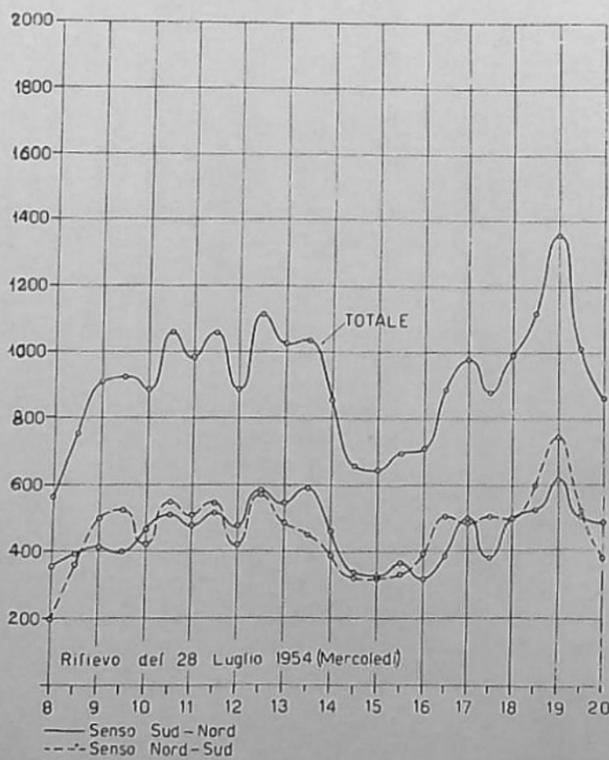


Fig. 4

d) Sezione di via Francesco Crispi angolo via E. Amari.

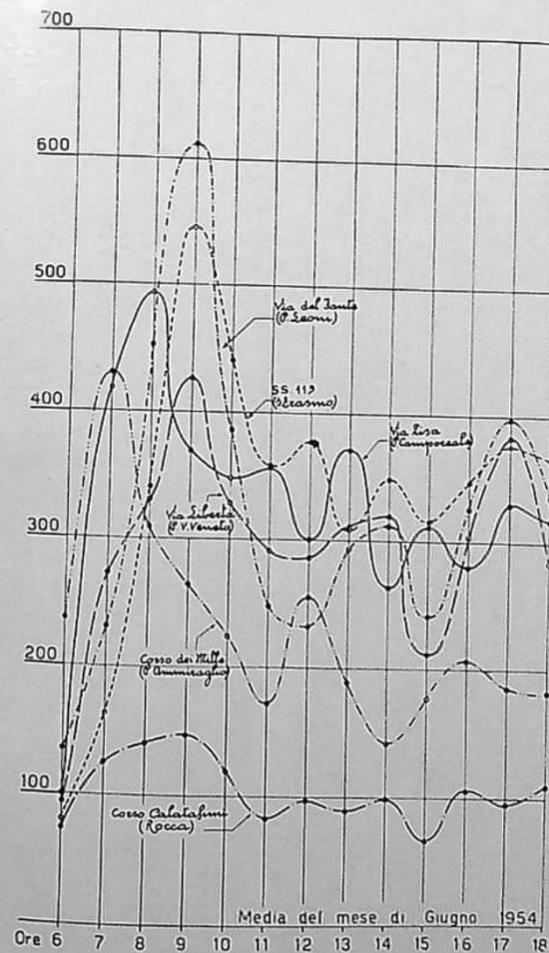
La via Francesco Crispi è a doppia carreggiata con un passeggio a villetta centrale; è stata ultimata solo di recente e rappresenta la strada di traffico marittima. L'importanza di tale arteria è dimostrata dai nostri rilievi. Il traffico segue normalmente le vie naturali che gli si aprono. Infatti, abbiamo riscontrato delle punte che arrivano a circa 1.400 veicoli tipo/h.

Certamente l'importanza di questa arteria aumenterà di molto non appena sarà eseguita la sistemazione urbanistica ai due imbocchi; essa potrà divenire una vera e propria arteria di arroccamento per il traffico pesante che così alleggerirebbe l'asse di via Roma, che risulta in certe zone molto congestionato.

3 - RILIEVI DEL TRAFFICO AFFERENTE ALLA CITTÀ.

Negli studi generali di traffico non si può tralasciare di considerare il flusso veicolare delle vie di accesso.

I rilievi orari (dalle ore 6 alle 18) sono stati fatti du-



TRAFFICO ORARIO NELLE VIE DI ACCESSO ALLA CITTÀ DI PALERMO

Fig. 5

rante sette giorni del mese di giugno 1954, e poi si è fatta la media aritmetica dei valori corrispondenti ad ogni singola ora.

Si notano in ogni curva due punte, una al mattino (dalle 7 alle 10 circa) ed una alla sera (dalle 16 alle 18).

Le punte più alte si hanno nelle vie che portano ai luoghi balneari.

Nel grafico di fig. 5 sono tracciati i diagrammi orari di traffico per le seguenti vie di accesso:

CORSO CALATAFIMI: (Rocca) - Non si superano i 150 veicoli tipo/h nei due sensi di marcia;

CORSO DEI MILLE: (Ponte dell'Ammiraglio) - Si ha una punta massima di 430 veicoli/h; da notare che tale traffico è in prevalenza costituito da carri (30%) e da camion (20%). Considerando i coefficienti della tabella IV il valore della punta massima risulta di 1.799 veicoli tipo/h.

VIA LIBERTÀ: (Piazza V. Veneto) - Punta massima di 430 veicoli tipo/h; il traffico è quasi totalmente costituito da autoveicoli.

VIA ZISA: (Piazza Camporeale) - Punta massima 480 veicoli tipo/h; carri 25% camion 10%. Considerando i coefficienti di tabella IV, si ottiene una punta massima di 1.560 veicoli/h.

VIA DEL FANTE: (Piazza Leoni) - Massimo di 620 veicoli/h con totale prevalenza di autoveicoli.

S.S. 113 (S. Erasmo) - Massimo di 550 veicoli tipo/h. In questa via il valore medio è di circa 380 veicoli tipo/h.

4 - RILIEVO GENERALE DEL TRAFFICO IN TUTTA LA ZONA URBANA.

Il rilievo generale del traffico nella zona urbana è stato eseguito dalle ore 10 alle ore 13 del 20 luglio 1954.

Si sono stabilite n. 40 sezioni con circa 50 rilevatori.

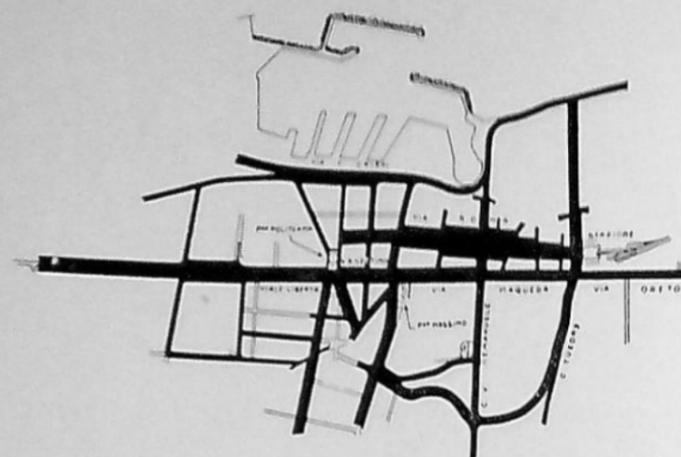
Ogni rilevatore era fornito di matrice, ove indicava i veicoli transitati durante mezz'ora (dalle 10 alle 10,30, dalle 10,30 alle 11, etc.) con dato senso di marcia.

I veicoli erano stati distinti nei seguenti tipi: autovetture, autobus e filobus, autocarri, motorette, carrozze.

Nelle sezioni ove si prevedeva un grande volume di traffico si sono disposti due rilevatori: uno per ogni senso di marcia.

Durante le tre ore di rilievo, si è eseguito un controllo continuo per mezzo di tre pattuglie volanti, in modo da provvedere immediatamente ad inevitabili deficienze, spostando qualche sezione, ovvero sostituendo o raddoppiando il numero dei rilevatori ove se ne manifestava la necessità.

Nella planimetria di Fig. 6, il traffico è stato rappresentato da linee nere più o meno spesse: lo spessore, in data scala, rappresenta il numero dei veicoli tipo transitati in una data sezione in un'ora (precisamente dalle 12 alle 13).



1000 Autoveicoli TIPO
1 Km
RILIEVO GENERALE DEL TRAFFICO NELL'ORA DI PUNTA (ore 12-13)
Palermo - 20 Luglio 1954

Fig. 6

Nelle tre ore di rilievo si è rilevato che praticamente per tutte le sezioni l'ora di maggior traffico corrisponde dalle 12 alle 13.

I coefficienti di equivalenza, trattandosi di un rilievo generale, si sono presi gli stessi per tutte le sezioni ed eguali ai nostri della tabella I.

Si possono fare delle importanti considerazioni specialmente confrontando questi risultati con il rilievo generale eseguito il 17 marzo 1951 (7).

Si nota un notevole aumento del traffico in tutta la città, specialmente nelle vie di circonvallazione (corso Tükory) e la notevole importanza della via Francesco Crispi, che nel 1951 ancora non era stata ultimata.

La via Roma risulta particolarmente congestionata nella zona centrale (dal Palazzo del Banco di Sicilia a via Cavour), mentre è molto limitato il traffico nelle arterie trasversali (fra via Maqueda e via Roma).

In notevole aumento il traffico nella zona compresa fra piazza Massimo e piazza Politeama, specialmente nelle vie trasversali (via Volturmo, piazza S. Oliva, via M. Stabile).

Tale aumento è certamente da mettere in relazione con la sistemazione del Rione Villarosa, in corso di ultimazione.

Nella tabella V si riportano i dati principali di tale rilievo.

RILIEVO GENERALE DEL TRAFFICO NELLA CITTA' DI PALERMO
(20 luglio 1954 - ore 12-13)

SEZIONI	N. veicoli tipo/h	SEZIONI	N. veicoli tipo/h
Via Libertà - Giardino Inglese	1229	Via Mariano Stabile - Ufficio L'ORA	440
Via Libertà - angolo Via Archimede	887	Via Mariano Stabile - Chiesa protestanti	346
Via Libertà - angolo Via Massimo D'Azeglio	927	Piazza Massimo - ingresso teatro	294
Piazza Politeama - ingresso teatro	245	Piazza Massimo - Palazzo Provveditorato OO. PP.	647
Piazza Politeama - fermata filobus	723	Via Volturmo - angolo Piazza Massimo	672
Piazza Politeama - carreggiata centrale	662	Corso C. F. Aprile - passaggio a livello ferrov.	678
Piazza Politeama - lato Via Dante	671	Via Maqueda - Piazza Massimo	847
Piazza Politeama - lato Piazza S. Oliva	671	Via Maqueda - angolo Piazza Massimo	879
Piazza Politeama - Via E. Amari	818	Via Oretto - angolo Via Gaspare Palermo	704
Piazza Politeama - Via Domenico Scinà	1151	Via Tükory - Istituto di Fisiologia	509
Via Dante - angolo Sammartino	442	Via Lincoln - Orto Botanico	646
Via Dante - Piazza Lolli	563	Via Francesco Crispi - angolo E. Amari	701
Via Sammartino - Piazza Guarnaschelli	749	Via Roma - ingresso monumentale	950
Via Sammartino - angolo Via Catania	439	Via Roma - Banco di Sicilia	799
Via Sciuti - angolo Piazza D. Siculo	323	Via Roma - angolo Via Mariano Stabile	1817
Via Villafranca - angolo Via Dante	476	Corso V. Emanuele dopo Via Roma verso il mare	838
Via Notarbartolo - angolo Via Libertà	256	Corso Vitt. Emanuele - Cattedrale	654
Via Duca della Verdura - angolo Via Sampolo	402	Corso Alberto Amedeo	473
Via Sampolo - soprapassaggio	353	Corso Vitt. Emanuele - Hotel Sole	1056
Via R. Settimo - Chiesa S. Lucia	273		485

TABELLA V

5 - STUDIO DEI PARCHEGGI E DELLE SOSTE.

Il problema dei parcheggi e delle soste nelle nostre città diventa di fondamentale importanza per i seguenti motivi:

a) aumento notevole della circolazione automobilistica;

b) accentramento dei palazzi degli affari (banche, uffici, negozi) nelle vecchie zone urbane;

c) uso di parcheggio a tempo indeterminato sia da parte di coloro che gestiscono i negozi della zona che degli impiegati.

Queste osservazioni sono un pò generali e relative ai parcheggi di tutte le grandi città, il cui centro urbano è rimasto soffocato dall'estendersi delle zone residenziali.

Palermo a questo proposito si trova in condizioni ve-

Nel diagramma di Fig. 7 in ordinata si sono segnate le percentuali di autoveicoli censiti, ed in ascisse i tempi di sosta.

Il rilievo era fatto di quarto in quarto d'ora, scrivendo la targa in apposito modulo: per esempio una autovettura la cui targa veniva riportata quattro volte consecutive si era fermata nel posteggio di più di un'ora e meno di un'ora e un quarto.

Per tale motivo assieme alla curva a tratto, riguardante il tempo di sosta controllato, si è riportata la curva in tratteggio con le ordinate eguali alla percentuale ma le cui ascisse sono spostate di mezzo intervallo cioè di 7' e 30".

Si nota che circa il 42% degli autoveicoli censiti si ferma circa mezz'ora mentre l'8% si ferma più di un'ora.

Lo stesso diagramma con rilievi eseguiti in America (8) presenta caratteristiche molto simili a quelle di figura 7.

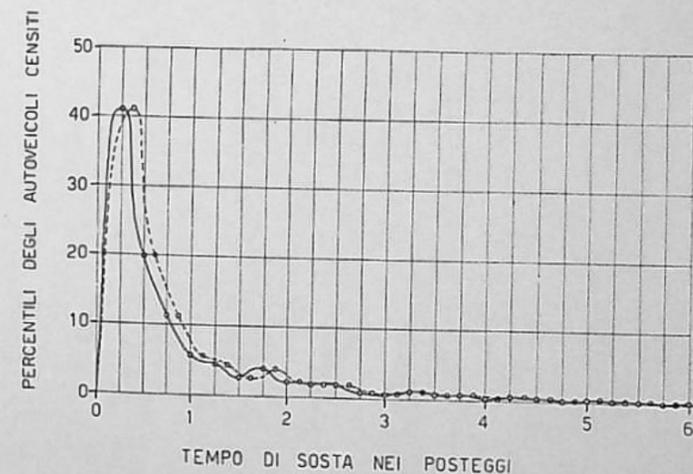


Fig. 7

ramente molto difficili. Il centro urbano, la city, si estende da piazza Politeama ai Quattro Canti di Città ed è attraversata longitudinalmente da due strade, la via Roma con una carreggiata di circa 16 metri, e la via Maqueda - R. Settimo di appena 7-8 metri.

Trasversalmente le due arterie sono collegate soltanto da poche vie: la via E. Amari, la via M. Stabile, la via Cavour, la via Napoli, il corso V. Emanuele, tralasciando altre vie di secondaria importanza.

Pochissime le piazze intermedie: piazza Politeama e piazza Massimo.

Per forza di cose tutte le stradette, che rientrano nel rettangolo del centro urbano, son diventate zone di sosta.

Per vedere un pò l'andamento del fenomeno abbiamo eseguito un duplice rilievo.

RILIEVO DEI TEMPI DI SOSTA (FIG. 7)

Si sono censiti ogni quarto d'ora tutti gli autoveicoli fermi presso 4 posteggi (via Principe Belmonte e via Napoli): complessivamente circa 1000 vetture.

RILIEVO DELLA DISTRIBUZIONE E INTENSITÀ DEI PARCHEGGI NELLA ZONA CENTRALE DI PALERMO.

a) Zona fra via Maqueda - C. V. Emanuele. Piazza Bellini - via Roma: autoveicoli in sosta n. 90.

b) Piazza Borsa e sue adiacenze: autoveicoli in sosta n. 110.

c) Zona fra via Maqueda - via Bandiera - Mercato - via Roma: autoveicoli in sosta n. 211.

d) Piazza S. Domenico - Palazzo delle Poste: autoveicoli in sosta n. 75.

e) Zona fra via Roma - via R. Settimo - via Cavour - via M. Stabile: autoveicoli in sosta n. 250.

f) Via U. Amico - piazza Massimo: autoveicoli in sosta n. 175.

g) Via Sperlinga - via M. Stabile - via R. Settimo - autoveicoli in sosta n. 129.

h) Via M. Stabile - via E. Amari - via R. Settimo: via P. Aragona: autoveicoli in sosta n. 128.

i) Piazza Politeama e sue adiacenze: autoveicoli in sosta n. 184.

Complessivamente, gli autoveicoli in sosta dalle 10 alle 11, in un giorno feriale del mese di settembre 1954, nella zona centrale della città di Palermo, sono risultati n. 1.352; sono da aggiungere a tale numero n. 72 carrozze e circa 140 motorette.

Si tratta, quindi, di un numero abbastanza elevato che, data la mancanza di aree libere, appositamente sistemate, affolla le vie e ne riduce la capacità.

Il problema dei parcheggi si presenta abbastanza complesso e deve essere affrontato con risolutezza prima che si completi la sistemazione del rione Villarosa ed in previsione anche della nuova costruzione del palazzo della Regione in vicinanza di piazza Politeama.

In questo studio non è nostro intendimento dilungarci sulle possibili soluzioni che è bene siano affrontate da commissioni di esperti in base ai dati che abbiamo riportati e ad altri rilievi che potranno eseguirsi sulla scorta di quelli già esaminati.

CONCLUSIONI

Questi studi non dovrebbero contenere delle vere e proprie conclusioni, trattando argomenti sempre suscettibili di essere estesi con nuove osservazioni o nuovi rilievi. Riteniamo però utile segnalare i numerosi dati raccolti, principalmente come lavoro preparatorio per il nuovo piano regolatore della città di Palermo.

Il rilievo generale e quelli orari in particolari sezioni urbane mostrano appunto la zona degli ingorghi e l'urgenza di adottare degli opportuni rimedi, che dovranno essere vagliati preferibilmente dopo delle prove. A solo titolo orientativo e non volendo entrare nel merito di tali questioni che non riguardano il nostro lavoro, ricordiamo alcune soluzioni che — a nostro criterio — potrebbero essere adottate.

a) Via Maqueda - via R. Settimo.

Onde diminuire gli ingorghi su tale arteria potrebbero adottarsi i seguenti provvedimenti: proibizione completa di transito dei veicoli a trazione animale; proibizione completa di transito dei cicli e motocicli nelle ore 9-13 e 15-20; eliminazione di alcune fermate dei servizi urbani (dovrebbero rimanere soltanto le fermate di piazza Politeama, piazza Massimo e piazza Pretoria).

Con la creazione della terza via parallela a Via Maqueda, che partendo dal Rione Villarosa arriverebbe

fino al corso Tukory, il traffico degli autobus potrebbe essere tolto dalla sede attuale ed incanalato nella nuova arteria.

b) Via Roma.

Provvedimenti che si consigliano: proibizione del transito dei veicoli a trazione animale dalle ore 9 alle ore 13; proibizione del transito degli autocarri dalle ore 9 alle ore 13; creazione di una arteria trasversale di collegamento con via Maqueda in corrispondenza di piazza Bellini con sistemazione di posteggi.

c) Posteggi.

Occorre provvedere nella zona centrale alla creazione di posteggi sotterranei ovvero di stazioni di sosta a più piani.

L'adozione di *parcometri* potrebbe ridurre i tempi di sosta e quindi aumenterebbe la capacità dei posteggi; ma tale rimedio avrebbe efficacia fino ad un certo punto.

Siamo certi che il nostro modesto lavoro sarà il punto di partenza per risolvere tutti quei problemi di sistemazione urbanistica e di traffico, che in questi ultimi anni ci hanno assillato.

E' però nostra intenzione di continuare gli studi intrapresi, perchè rilievi isolati nel tempo servono solo a fornire dei dati, ma non a dare una esatta valutazione di tutto il fenomeno.

G. T.

(1) G. TESORIERE - *Regolazione del traffico urbano*. - Studi teorici e rilievi eseguiti nella città di Palermo. - Riv. «ATA», Torino, luglio 1952.

(2) F. PITIGLIANI - *Esempi di rilevazioni statistiche sul traffico della città di Roma*. - «Le Strade», agosto 1953; *Rilevazioni a Roma: Porta Maggiore*. - «Strade e traffico», 2-4-1954.

(3) A. FOGLIANO - *Spazio di impiego e velocità commerciale nei trasporti urbani di massa*. - «Le Strade», ottobre 1953.

(4) G. TESORIERE - memoria citata al n. (1).

(5) *Vorläufige Richtlinien für den Ausbau der Landstrassen*. - RAL 1937-3 Auflage - novem. 1939. Cfr. anche R. ARIANO - *Circolazione e costruzioni stradali*. - Ed. Görlich - Milano, fig. 95, pag. 238.

(6) G. TESORIERE - *Ricerca delle relazioni di dipendenza fra i valori massimi e medi nel traffico stradale*. - X Convegno Naz. Stradale - Bolzano, aprile 1954.

(7) Cfr. nostra memoria citata al n. 1. Osservare il grafico di Fig. 9 e la tabella III.

(8) W. SMITH - C. LE CRAW - *Parking - Highway Traffic Control*. - Sangatuck, Connecticut - December, 1946.

Aeroporto e comunicazioni aeree in Palermo

di Piero Villa

Quadro sintetico delle comunicazioni aeree nella Regione.

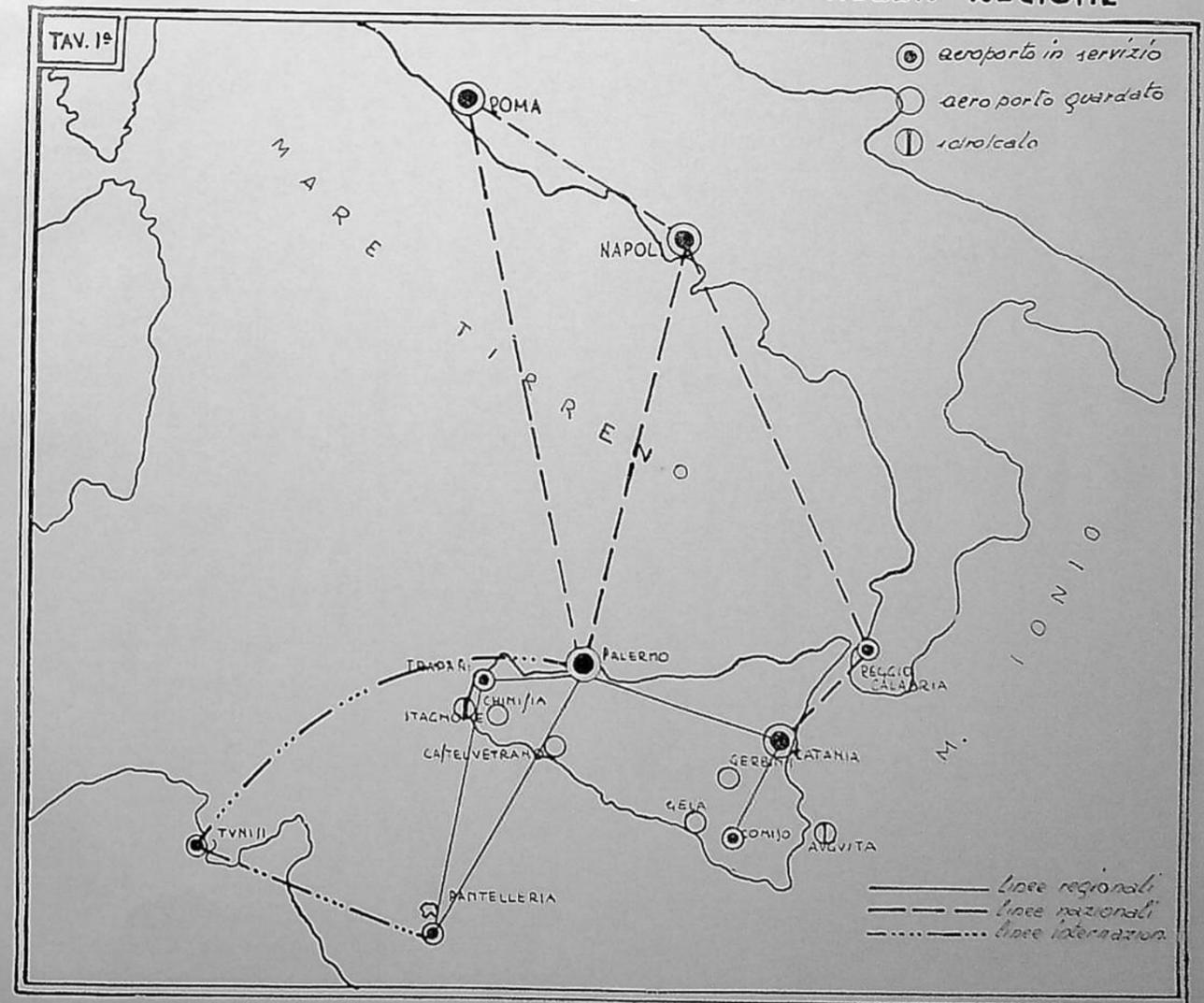
Le comunicazioni aeree civili in Sicilia, iniziate nel 1928, furono sospese a causa della guerra.

Gli aeroporti di Palermo, Catania e Trapani vennero

esclusivamente utilizzati dall'aviazione militare.

Durante il periodo bellico sorsero altri aeroporti: quello di Castelvetro, Chinisia e Comiso. Di questi, a guerra ultimata, solo quello di Comiso, in provincia di Siracusa, da qualche anno è stato trasformato in aeroporto civile.

RETE ATTUALE DELLE COMUNICAZIONI AEREE NELLA REGIONE



Quello di Castelvetrano è rimasto come campo « guardato » e quello di Chinisia tra Marsala e Trapani viene ora riaperto alle comunicazioni civili al posto dell'attuale aeroporto di Trapani ormai riconosciuto tecnicamente inadatto anche agli attuali aerei di piccolo carico.

Pure nel periodo bellico sorsero due idroscali: quello di Augusta (prov. Siracusa) e quello di Stagnone (prov. Trapani). L'attività aerea civile venne ripresa nel 1947, e oggi viene sviluppata in 5 aeroporti e precisamente:

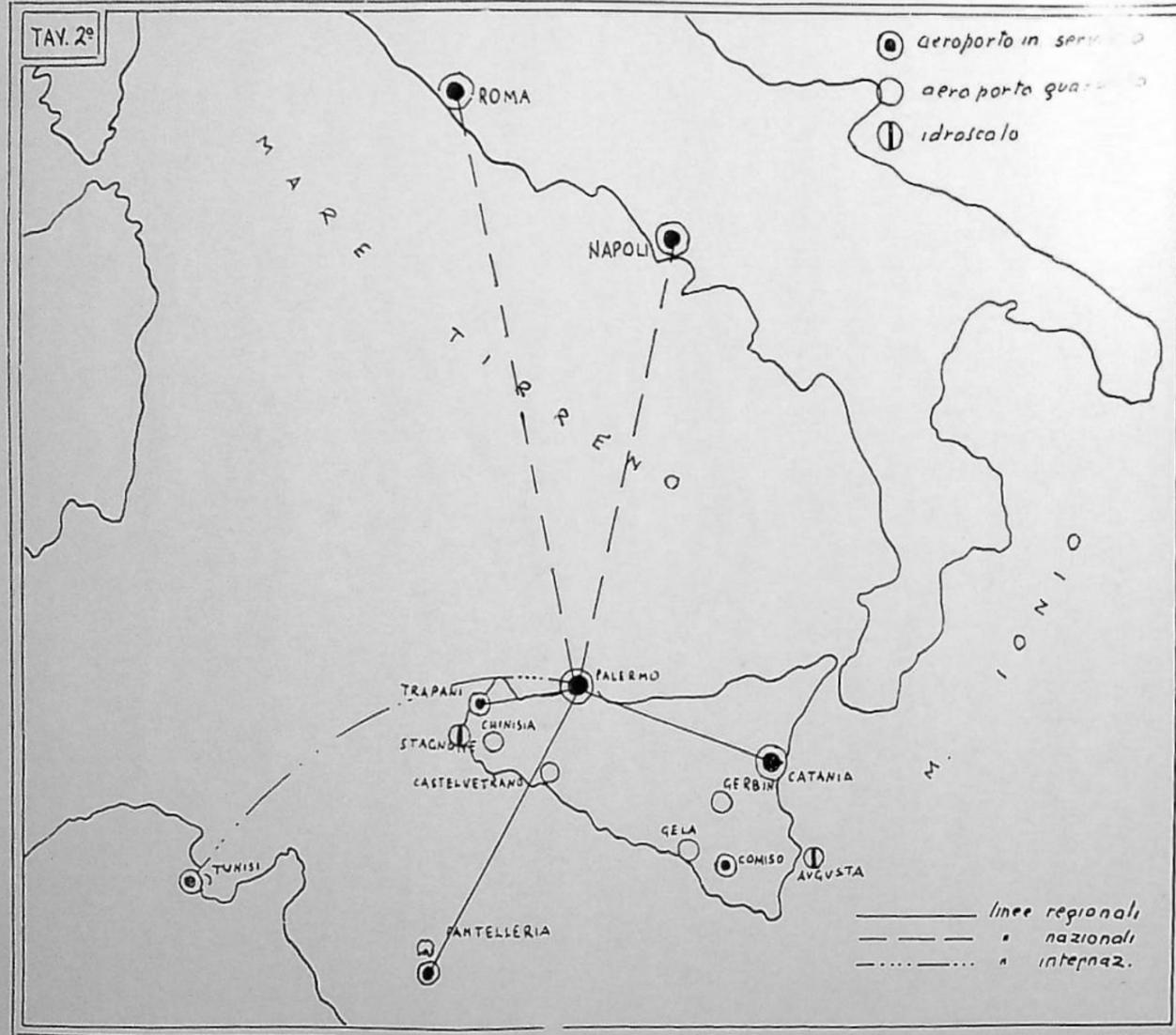
- 1) Aeroporto di Boccadifalco - Palermo
- 2) » di Fontanarosa - Catania
- 3) » di Milo - Trapani
- 4) » di Comiso - Comiso
- 5) » di Pantelleria - Trapani

Ad essi si aggiungerà, come si è detto, l'aeroporto di Chinisia.

AEROPORTO DI BOCCADIFALCO - PALERMO

Rete attuale delle comunicazioni aeree.

RETE ATTUALE DELLE COMUNICAZIONI AEREE NEL COMUNE



NOTE TECNICHE E TRAFFICO

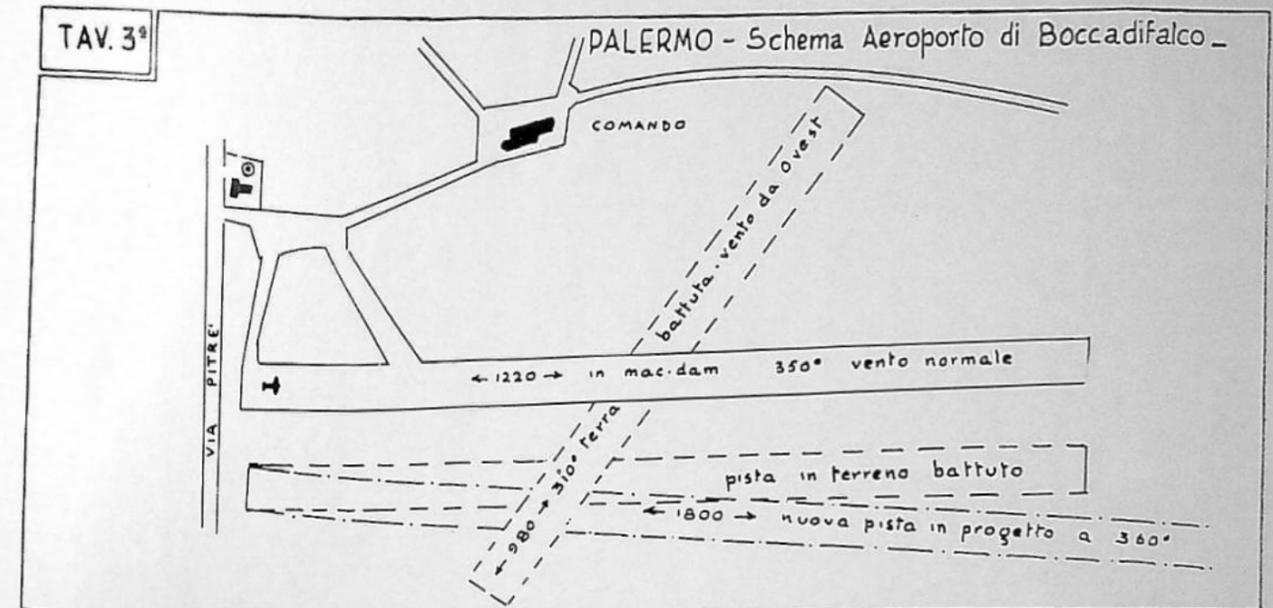
PALERMO - Aeroporto di Boccadifalco.

Per la sua posizione geografica rispetto alle rotte

continentali e in relazione al volume del traffico viaggiatori e merci, esso è per importanza il 3° aeroporto d'Italia, venendo in ordine prima Roma e poi Milano.

Distanza dal centro urbano: Km. 7. Le colline di Boccadifalco e di Altarello di Baida, che lo limitano a sud-ovest, non hanno consentito la giusta direzione alla

pista principale. Una pista di mt. 1225 x 50 — orientata di 355°-175° — una striscia di mt. 980 x 74 — orientata di 310°-130° — anello di rullaggio attorno al campo di mt. 4000 x 6 — piccolo fabbricato adatto ad aerostazione.



AEROPORTO	DISTANZA DAL CENTRO U	PISTA DI LANCIO	DIMENSIONI PISTA DI L.	ORIENTAM. PISTA DI L.	STRISCIA	ORIENTAM. STRISCIA	ANELLO DI RULLAGGIO	AEROSTAZIONE
BOCCADIFALCO PALERMO	7	1	1220 x 45	350°-175°	964 x 74	310°-130°	4000 x 6	⊙

LINEE REGIONALI - Palermo - Catania.

Due corse giornaliere nei due sensi, compresa la domenica (15 viaggiatori al giorno); traffico merci scarso.

Palermo - Trapani: due corse settimanali; traffico viaggiatori e merci scarso.

Palermo - Pantelleria: corse bisettimanali; traffico viaggiatori: (80 viaggiatori a settimana); intenso traffico merci.

LINEE NAZIONALI DIRETTE:

Palermo - Napoli: due corse al giorno compresa la domenica (30 viaggiatori in un senso); traffico merci intenso.

Palermo - Roma: due corse al giorno; traffico viaggiatori intenso (58 viaggiatori al giorno nei due sensi); traffico merci intenso.

LINEE NAZIONALI INDIRETTE:

Palermo - Roma, attraverso Napoli: 2 corse al giorno (32 viaggiatori).

Palermo - Milano, attraverso Roma: 2 corse al giorno (8 viaggiatori in un senso); traffico merci - posta e

giornali intenso (18 tonn. al mese da Milano); 1/2 tonn. merci varie.

LINEA INTERNAZIONALE - Palermo - Tunisi.

3 corse alla settimana (intenso traffico viaggiatori - 80 in un senso); assorbe anche il traffico proveniente da Roma (2-3 viaggiatori al giorno).

SPECCHIETTO RIASSUNTIVO DEL MOVIMENTO DEGLI AEREI DEI VIAGGIATORI E DELLE MERCI DURANTE L'ANNO 1952 - 1953

TAV. 4°	OGGETTO	PALERMO 1952	PALERMO 1953
APPARECCHI	arrivati	1468	1757
	partiti	1476	1759
VIAGGIATORI	arrivati	14940	19153
	partiti	14802	19203
POSTA	scaricata Kg.	212844	95080
	caricata Kg.	54696	66816
BAGAGLI	scaricati Kg.	149586	182862
	caricati Kg.	149352	191864
MERCÌ	scaricate Kg.	73986	370283
	caricate Kg.	73608	108359

Mentre per il traffico automobilistico, ferroviario e marittimo possono farsi delle previsioni con relativa attendibilità, lo stesso non può ripetersi per le comunicazioni aeree, essendo l'aeronautica civile un organismo molto giovane e in grande evoluzione.

In Italia, poi, il problema si presenta ancora più incerto, per il fatto che fino ad oggi l'attività aeronautica civile è rimasta asservita al comando militare e, quindi, riesce più difficile pronosticare lo sviluppo che le comunicazioni aeree potranno prendere allorché, come è da auspicarsi, l'aviazione civile verrà a liberarsi da tale situazione, che indubbiamente ne limita le iniziative.

La costituzione di un Ministero dell'aeronautica civile come già è in atto in altri paesi più progrediti in questo campo, sarebbe la migliore leva per sollevare le sorti di un'attività che, specialmente da noi in Sicilia, sconfinando dai limiti regionali e nazionali, può assolvere il compito di allacciare i continenti, fornendo opportune stazioni di smistamento e di rifornimento, veri centri di irradiazione del traffico aereo.

E' superfluo discutere sulla posizione geografica della Sicilia, la cui importanza strategica è stata sempre riconosciuta nel campo commerciale e turistico.

L'isola, per il fatto di restare nel mezzo del Mediterraneo, guarda le rotte tra l'oriente e l'occidente e può inserirsi in quelle tra il settentrione e il meridione.

Ma c'è anche un altro fattore assai favorevole che nel campo aeronautico ha una basilare importanza: cioè le condizioni climatiche ed atmosferiche della regione, che consentono (specialmente nelle zone costiere) un minimo di 340 giornate di volo all'anno. Oltre alla sua posizione strategica rispetto ai traffici internazionali, come anzidetto, altri importanti fattori militano al potenziamento delle comunicazioni aeree in Sicilia e particolarmente a Palermo, capitale della regione, e precisamente:

1) Aspetto preminentemente turistico dell'isola e luogo adatto per soggiorni sia estivi che invernali.

2) Incremento allo sviluppo commerciale e industriale che l'istituto regionalistico ha già dato e ancor più darà, in avvenire, allo scopo di mutare l'aspetto economico dell'isola, fino ad ieri derivato dalle sole possibilità agricole e artigiane, con modesto contributo di risorse commerciali.

3) Crescendo notevolissimo nel traffico aereo verificatosi in tutti i paesi del mondo, che si è ripetuto anche in Italia.

Per Palermo basta confrontare i dati della tavola IV sul movimento generale dell'aeroporto per rendersi conto del notevole incremento avutosi dal 1952 al 1953.

Dall'esame generale dello stato attuale delle comunicazioni aeree dell'isola e da quello particolare di Palermo, tenendo presenti le considerazioni fatte, si possono

tracciare alcune idee programmatiche a corredo dello studio del P.R. generale di Palermo.

Anzitutto, le linee aeree, secondo le distanze intercorrenti tra i vari centri da servire e, quindi, in relazione alla velocità degli aerei, si possono così distinguere:

- 1) Linee aeree regionali,
- 2) » » nazionali,
- 3) » » continentali,
- 4) » » transecontinentali.

Le linee regionali dovranno assicurare un collegamento rapido tra Palermo e i centri importanti dell'isola.

Tenuta presente la natura orografica della regione siciliana, non tutti i capoluoghi di provincia possono avere un aeroporto quale richiesto dalle esigenze tecniche dei moderni aerei: d'altro canto, l'alto costo degli impianti aeroportuali consiglia di essere molto prudenti nelle previsioni del futuro sviluppo degli aeroporti e restare nel campo della realtà, sia per quanto riguarda gli eventuali ampliamenti degli aeroporti esistenti, sia nella creazione di nuovi.

In ogni caso, le comunicazioni regionali tra i comuni (distanza non inferiore a 60 Km.) potranno essere regolate da un servizio di elicotteri (velocità Km. 180 all'ora), per i quali si possono scegliere spazi liberi di limitata estensione (circa 1 ha.), comprendendo anche gli spazi per le attrezzature all'interno dello stesso centro.

Saranno tali elicotteri i taxi aerei del domani.

Per i collegamenti rapidissimi tra Palermo e i più importanti capoluoghi dell'isola, si prevede — oltre agli aeroporti esistenti opportunamente potenziati negli impianti aeroportuali (piste, aviostrutture, etc.) e cioè:

- 1) Aeroporto di Palermo (Bocadifalco),
- 2) » di Catania (Fontanarosa),
- 3) » di Chiniola (fra Trapani e Marsala),
- 4) » di Comiso,
- 5) » di Pantelleria —

un altro aeroporto e cioè: quello di Gela — sfruttando la zona aeroportuale esistente, opportunamente ampliata.

Inoltre, per la protezione delle comunicazioni regionali e per quella di transito continentale, si suggerisce di potenziare l'aeroporto di Castelvetro e di creare un altro di nuovo impianto nel centro della regione, in località da scegliere in relazione alle condizioni orografiche e meteorologiche dell'isola. Questi ultimi due aeroporti potrebbero restare guardati (come si dice in linguaggio aeronautico), limitandone la funzione al solo caso di atterraggi forzati.

LINEE NAZIONALI

Per tali comunicazioni possono servire gli stessi aeroporti delle linee regionali rapidissime.

LINEE CONTINENTALI E TRASCONTINENTALI

Per i collegamenti tra Palermo e i centri principali dei vari paesi del continente europeo, come quelli molto distanti fra loro, posti su continenti diversi, è indispensabile prevedere un nuovo impianto di aeroporto.

Per questo tipo di aeroporto, la scelta della località va subordinata a tanti fattori (tecnici - industriali - commerciali, ecc.) e va tenuta in primo piano la previsione di una possibile trasformazione in aeroporto militare, qualora emergenze belliche lo richiedessero.

Pertanto non è solamente la lunghezza delle piste (che dovranno raggiungere lunghezze non minori di m. 2500 e la larghezza non inferiore a m. 80) che deve guidare nella scelta della ubicazione dell'aeroporto transecontinentale, ma altre importanti considerazioni e principalmente: la posizione delle piste rispetto ai venti prevalenti, la lontananza del campo di volo da zone montuose e collinose, la dotazione di impianti radar per il volo cieco, la installazione di aviostrutture ben attrezzate, onde offrire i migliori conforti ai viaggiatori, sia in partenza che in arrivo, e particolarmente per quelli di transito.

Delle linee di comunicazione future di Palermo e della regione, alcune sarebbero terminali, altre di transito.

Eventuali linee terminali, da: Lisbona, Parigi, Oslo, Stoccolma, Odessa, Bacù, Cairo.

Linee di transito: Buenos Ayres, Casablanca, Sicilia, Mosca, Wladivostok; New York, Madera, Sicilia, Caifa, Calcutta; New York, Londra, Sicilia, Aden, Ceylon.

Ciò in una prima grande fase di sviluppo.

In un secondo tempo, le seguenti altre linee: Londra, Sicilia, Capo di Buona Speranza; Lisbona, Sicilia, Mozambico; Bruxelles, Sicilia, Congo Belga; Amsterdam, Sicilia, Borneo; Orano, Algeri, Sicilia, Istanbul; Berlino, Sicilia, Alessandria d'Egitto; New York, Marsiglia, Sicilia, Nuova Delhi; New York, Madrid, Sicilia, Istanbul.

Per l'impianto di un aeroporto continentale e transecontinentale, occorrerà riferirsi a Palermo o a Catania.

Per Palermo non è possibile la previsione dell'impianto nella attuale zona di Bocadifalco.

L'ampliamento dell'aeroporto previsto verso N-O aumenterebbe solo la lunghezza delle due piste, le quali non andrebbero oltre i 1850 mt., lunghezza questa non più accetta per i moderni quadrimotori e trimotori e ancor meno per gli apparecchi a reazione, fino a quando la tecnica aeronautica non avrà pienamente accettato e generalizzato l'adozione degli apparecchi americani a turboelica con decollo verticale o quelli dei nuovi turbo-reattori inglesi, quest'ultimi allo stato sperimentale.

Recentemente un apparecchio a reazione, in un atterraggio di fortuna nel nostro aeroporto, per poco non

provocò una disgrazia. Non appena le ruote dell'apparecchio furono a contatto con la pista, il pilota ha dovuto fare uso immediato dei freni, data la limitata distanza che intercorreva tra il punto d'atterraggio e la estremità del campo. Il forte attrito radente ingeneratosi a contatto delle ruote con la pista provocò lo scoppio dei pneumatici e disintegrazione quasi totale dei cerchioni.

Ma indipendentemente dalle piste, sono le massicce montagne della Conca d'oro che ne vieterebbero la destinazione, limitando il confine dell'aeroporto verso sud-ovest.

Inoltre, sono note le insidie che presenta la vallata di S. Lorenzo, prossima all'aeroporto, per i frequenti vuoti d'aria che in essa si creano, condizione questa negativa che è stata causa di più di una disgrazia aviatoria.

Dalle superiori considerazioni discende la necessità della creazione di un altro aeroporto civile, che offra quei requisiti tecnici e di sicurezza richiesti dalle moderne esigenze dell'aeronautica.

Dovendo tale aeroporto sorgere non molto distante dal centro urbano (distanza massima non superiore ai 10-20 Km.), l'unica zona su cui si può porre l'attenzione è quella compresa nella vasta fascia costiera che da Bandita (oltre lo Sperone) si estende fino a Villabate. In detta zona è stata prevista, però, l'ubicazione della zona industriale, prossima allo scalo merci di Braccaccio.

L'insediamento di un aeroporto in quella località presuppone lo spostamento della zona industriale verso monte, tranne che nello studio del nuovo P.R. non si faccia strada l'idea di evitare una zona industriale unica (accentrata) e distribuire i suoi impianti in zone satelliti (decentramento).

Sull'argomento è da rilevare la spontaneità dello insediamento del gruppo di importanti industrie cotoniere sorte in territorio di Tommaso Natale (Palermo) a monte della comunale Partanna - Mondello - Tommaso Natale. Detta zona, prossima alla stazione ferroviaria della linea Palermo - Trapani e in vicinanza del mare, potrebbe costituire in avvenire un importante satellite industriale.

Altri satelliti del genere, opportunamente inseriti in prossimità di borgate, offrirebbero il duplice vantaggio di creare o sollevare il tono nell'economia dei nostri centri semirurali e di ridurre il costo dell'impianto di servizi pubblici, potendosi utilizzare tutti o in parte quelli a servizio delle borgate.

Per l'aeroporto transecontinentale occorre estendere lo sguardo oltre Termini Imerese, sull'ampia fascia costiera di Bonfornello, dove la zona è pure aperta verso il mare e dove non esistono praticamente limiti di estensione nel campo e nelle piste.

I piani di iniziativa privata nella pianificazione comunale

I piani regolatori generali si attuano, com'è noto, attraverso i piani particolareggiati.

Allorquando i Comuni non prendono l'iniziativa di dar corso alla realizzazione di questi ultimi, i privati, proprietari di appezzamenti di terreno interessati ai piani, si sostituiscono al Comune e, uniti in consorzio, provvedono alla elaborazione di un proprio piano di sistemazione urbanistica della loro zona (piano di iniziativa privata).

I piani di iniziativa privata nella pianificazione comunale debbono per tanto costituire delle entità urbanistiche, più o meno estese, comprese entro le maglie del P.R. generale: entità la cui fisionomia deve rispondere alle caratteristiche del piano regolatore comunale generale, sia nella sua articolazione planimetrica, e sia in rapporto all'accordo volumetrico delle masse in essa inserite.

Tali piani, pertanto, debbono seguire e non precedere il P.R.G. e ad esso, come si è detto, debbono restare subordinati.

Indipendentemente dalle condizioni anzidette, i piani di iniziativa privata, in relazione alla loro esecutività, debbono restare subordinati al tempo e cioè a dire al programma di "gradualità" delle opere del P.R.G. In mancanza del P.R.G., non vi è dubbio che i piani di iniziativa privata diminuiscono le illogicità e le sfasature che uno sviluppo urbanistico indiscriminato ineluttabilmente arrecherebbe all'espansione degli agglomerati urbani.

Ma l'eccessivo ricorso ad essi, col creare nuovi rioni e financo quartieri di nuovo impianto, con aprire nuove strade e dare un ritmo accelerato alle opere verso alcune direttrici anziché verso altre, senza un

piano di gradualità, né una chiara visione d'insieme e senza integrare e armonizzare il vecchio col nuovo, spesso può costituire la "camicia di Nesso", piuttosto che l'incentivo ad uno sviluppo sempre più fervido e ordinato di un nucleo cittadino.

Attualmente presso il Comune di Palermo esistono ben undici piani di iniziativa privata, pronti per passare all'approvazione del Consiglio comunale.

Detti piani prevedono il nascere di nuovi rioni e quartieri, ispirati senza dubbio a criteri di ariosa modernità, nei quali è previsto un volume di edilizia tale da potere complessivamente ospitare dai 30 ai 50.000 abitanti.

Ritenendo che la popolazione del comune aumenti di 5000 unità allo anno (circa 1% del numero totale degli abitanti; in quest'ultimi cinquant'anni la popolazione del comune si è quasi raddoppiata) si potrebbe osservare che nel settore dell'edilizia la città si è assicurato un fabbisogno di case per un periodo di otto-dieci anni, e ciò senza un piano regolatore comunale e senza avere bisogno di tale piano nelle zone di cui ai piani anzidetti.

Ora siamo tutti d'accordo che protagonista dell'urbanistica è il dirigismo dell'autorità preposta ai piani, e tale dirigismo si attua attraverso i P.R. e i regolamenti edilizi. Da una inversione delle posizioni, nel senso cioè: che il dirigismo venga assunto dalla iniziativa privata, sia pure col controllo del comune, le soluzioni che spunteranno fuori, non potranno che essere il compromesso tra l'iniziativa dei privati, quasi sempre astuta e potente, e l'azione, del Comune, sia pure autorevole, sia pure intelligente, — ma che può al-

la fine, perdere mordente per le snervanti pressioni dei privati e per le molteplici trovate dei proprietari interessati ai piani.

Se infine ci riferiamo alle modalità di approvazione dei piani, non c'è chi non veda la garanzia e la fiducia che offrono i P.R.G. e i piani particolareggiati rispetto a quelli di iniziativa privata.

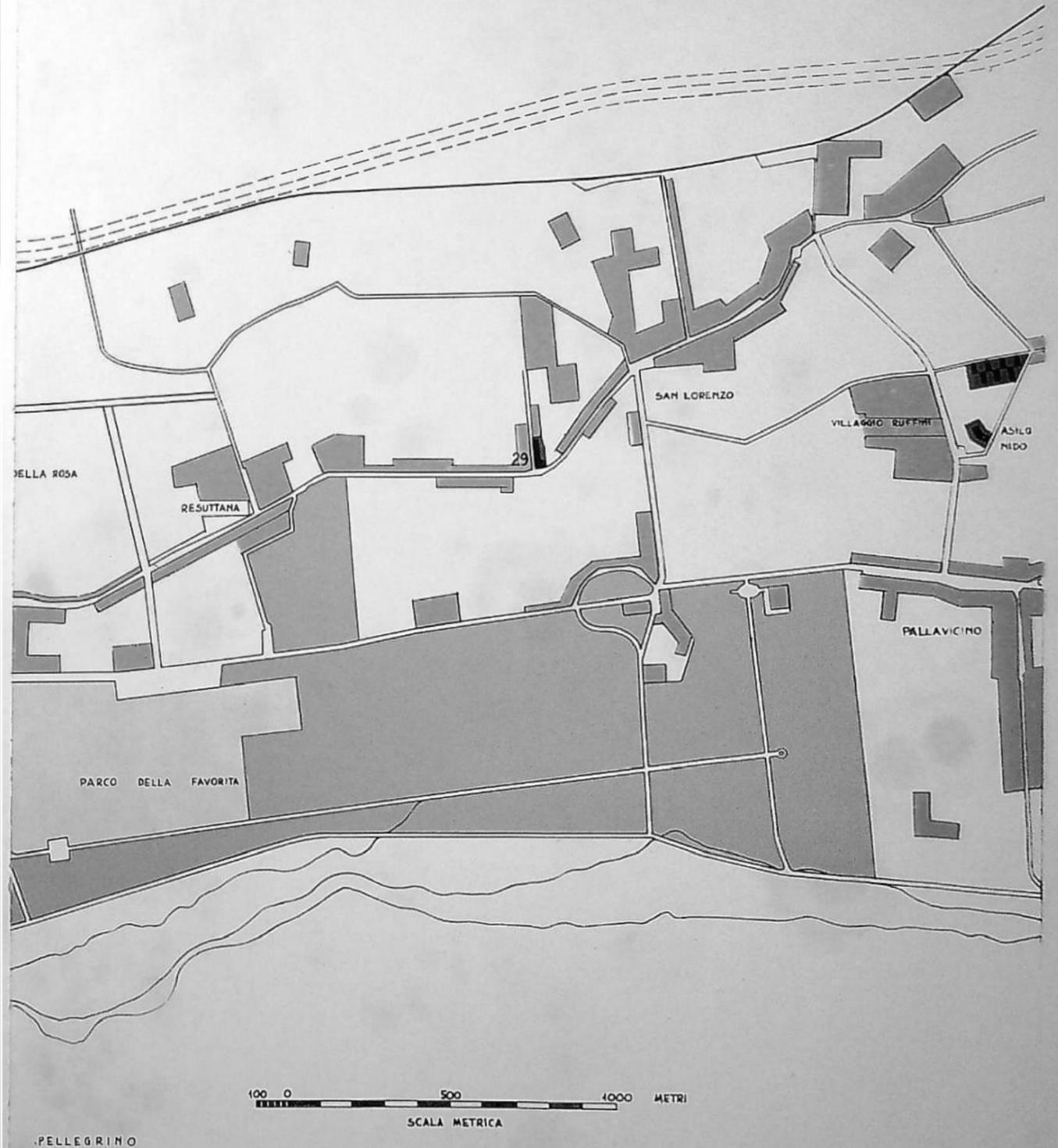
I piani regolatori dopo redatti, sono sottoposti all'approvazione del Consiglio comunale e una volta approvati nei modi di legge affissi per trenta giorni negli albi pretori e nei trenta giorni successivi alla pubblicazione tutti i privati ed enti hanno la facoltà di fare eventuali opposizioni. Essi vengono poi sottoposti all'approvazione della G.P.A., e poi a quella del Provveditorato alle OO.PP., il quale esamina il progetto e le eventuali opposizioni e nel caso di accoglimento anche parziale di tali opposizioni, rimette i piani al Comune per la rielaborazione del progetto limitatamente alle parti che riflettono le opposizioni accolte.

Dal Provveditorato alle OO.PP. il progetto va all'esame dell'Assessore ai LL.PP. e quindi alla firma dello Assessore prima e del Presidente dopo. Procedura quest'ultima presso gli istituti regionali.

Infine quale organo di tutela degli interessati sia delle pubbliche amministrazioni che dei privati, è il Consiglio di giustizia amministrativa, al quale si ha facoltà di ricorrere.

Mentre, pertanto, i P.R. passano al vaglio dei su menzionati organi e commissioni, i piani di iniziativa privata, una volta approvati dal Consiglio comunale, diventano esecutivi.

PIETRO VILLA

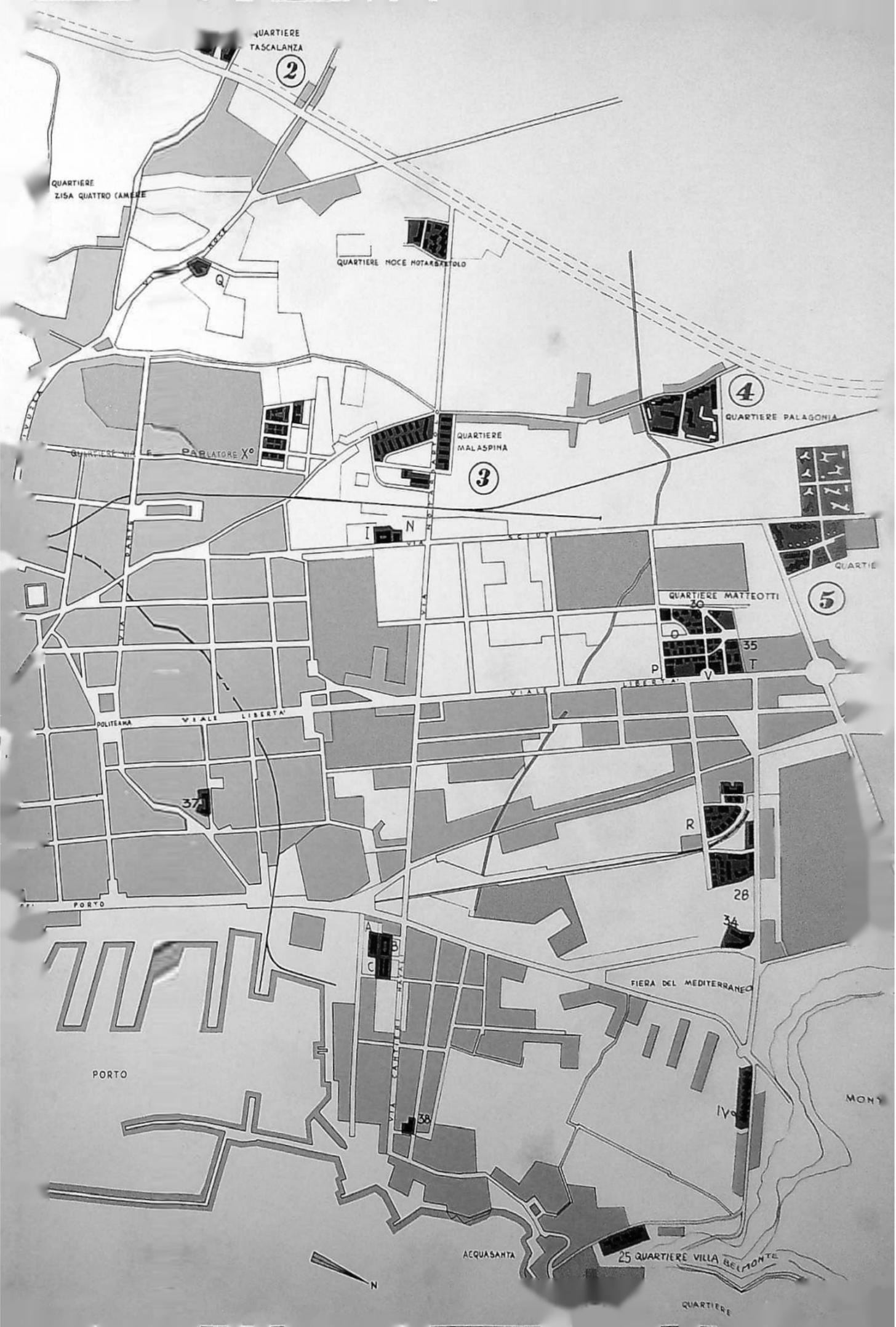
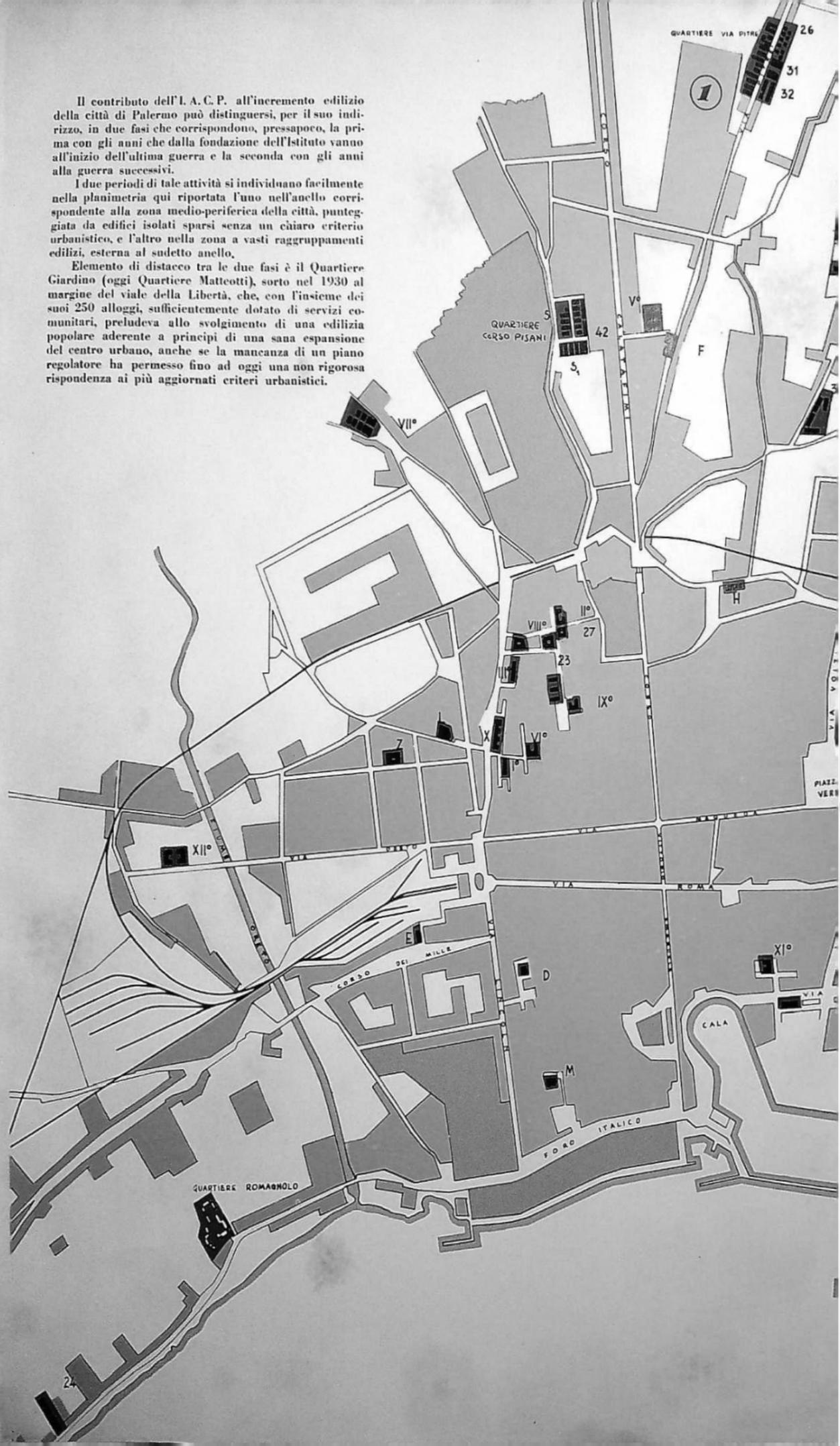


**planimetria generale dei quartieri e lotti
costruiti dall' i.a.c.p. nella città di palermo**

Il contributo dell'I. A. C. P. all'incremento edilizio della città di Palermo può distinguersi, per il suo indirizzo, in due fasi che corrispondono, pressappoco, la prima con gli anni che dalla fondazione dell'Istituto vanno all'inizio dell'ultima guerra e la seconda con gli anni alla guerra successivi.

I due periodi di tale attività si individuano facilmente nella planimetria qui riportata l'uno nell'anello corrispondente alla zona medio-periferica della città, punteggiata da edifici isolati sparsi senza un chiaro criterio urbanistico, e l'altro nella zona a vasti raggruppamenti edilizi, esterna al suddetto anello.

Elemento di distacco tra le due fasi è il Quartiere Giardino (oggi Quartiere Matteotti), sorto nel 1930 al margine del viale della Libertà, che, con l'insieme dei suoi 250 alloggi, sufficientemente dotato di servizi comunitari, preludeva allo svolgimento di una edilizia popolare aderente a principi di una sana espansione del centro urbano, anche se la mancanza di un piano regolatore ha permesso fino ad oggi una non rigorosa rispondenza ai più aggiornati criteri urbanistici.



Contributo dell'Istituto case popolari
allo sviluppo edilizio di Palermo



Il quartiere di via Pitrè visto dall'aereo.
Il quartiere di via Pitrè risente dei diversi tempi in cui è sorto. Noto il gruppo di abitazioni realizzate con i fondi INA-Casa (in basso a destra) per la schiettezza dei volumi... (arch. Luigi Epifanio).

...il gioco dei rossi tetti e delle murature grezze di calcare grigio-azzurro di Palermo in accordo con il nitore delle pareti intonacate (arch. Luigi Epifanio).

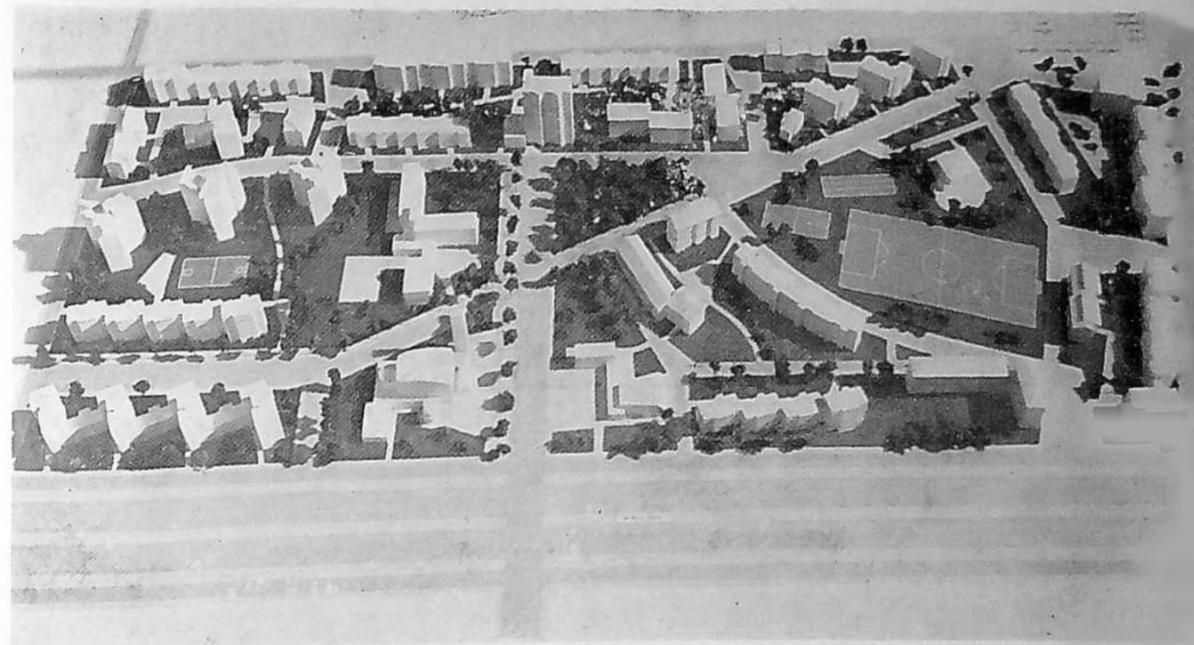




Via Pitrè - particolare (arch. Luigi Epifanio)



Via Pitrè - particolare (arch. Luigi Epifanio)



Quartiere Taseca-Lanza plastico (arch. Luigi Epifanio).
 Il quartiere Taseca-Lanza va sorgendo al margine esterno della nuova arteria di circonvallazione, che avrà la larghezza complessiva di circa 70 metri. Sarà immerso nel verde che lo circonda e che verrà costituito negli ampi spazi interni previsti. Sarà un complesso autosufficiente.

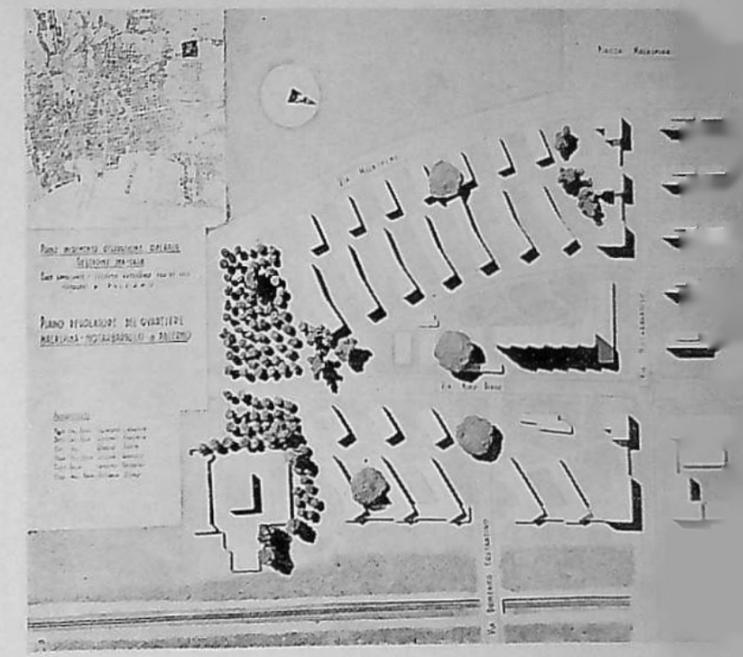
Il quartiere Taseca-Lanza in costruzione visto dall'aereo.





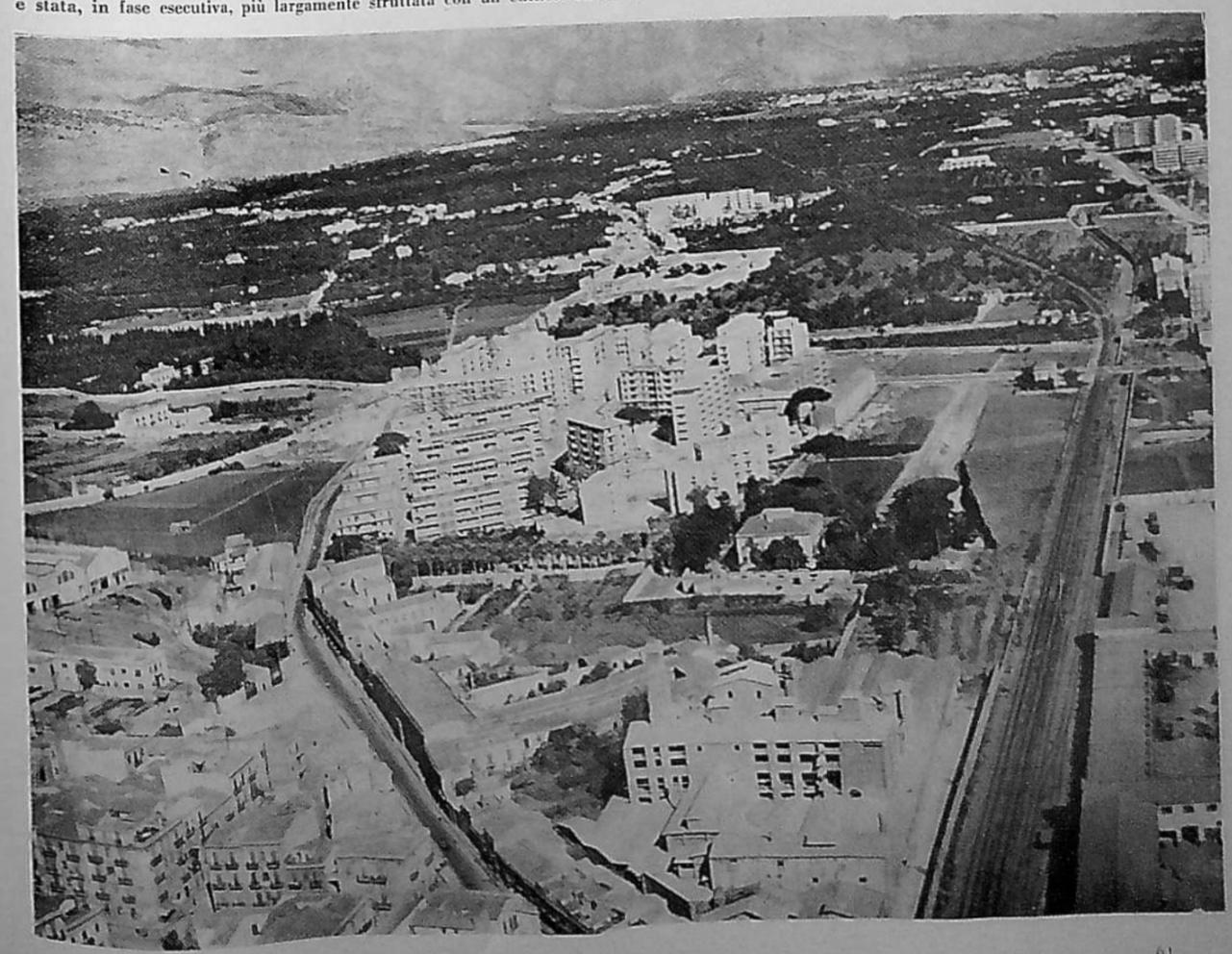
a sinistra - in alto:
 Quartiere Tasca-Lanza. Uno degli
 edifici già costruiti (arch. Isidoro
 Arcara).

in basso:
 Quartiere Tasca-Lanza, Particolare
 dello stesso edificio (arch. Isidoro
 Arcara).



Plastico del quartiere INA-Casa a
 Malaspina (architetti: Giuseppe
 Caronia, Giuseppe Guercio, Severino
 Tortorici, Vittorio Zino).
 La composizione del quartiere,
 ideato nel 1949, gravita sull'alto
 edificio centrale, appoggiando alla
 configurazione delle strade perime-
 trali ed al verde dell'attigua vil-
 la settecentesca l'armoniosa distri-
 buzione degli edifici.

Il quartiere INA-Casa a Malaspina visto dall'aereo.
 La zona di riposo centrale con l'episodio dell'edificio a grattacielo. (vedi foto del plastico)
 è stata, in fase esecutiva, più largamente sfruttata con un edificio snodato.





a destra - in alto :

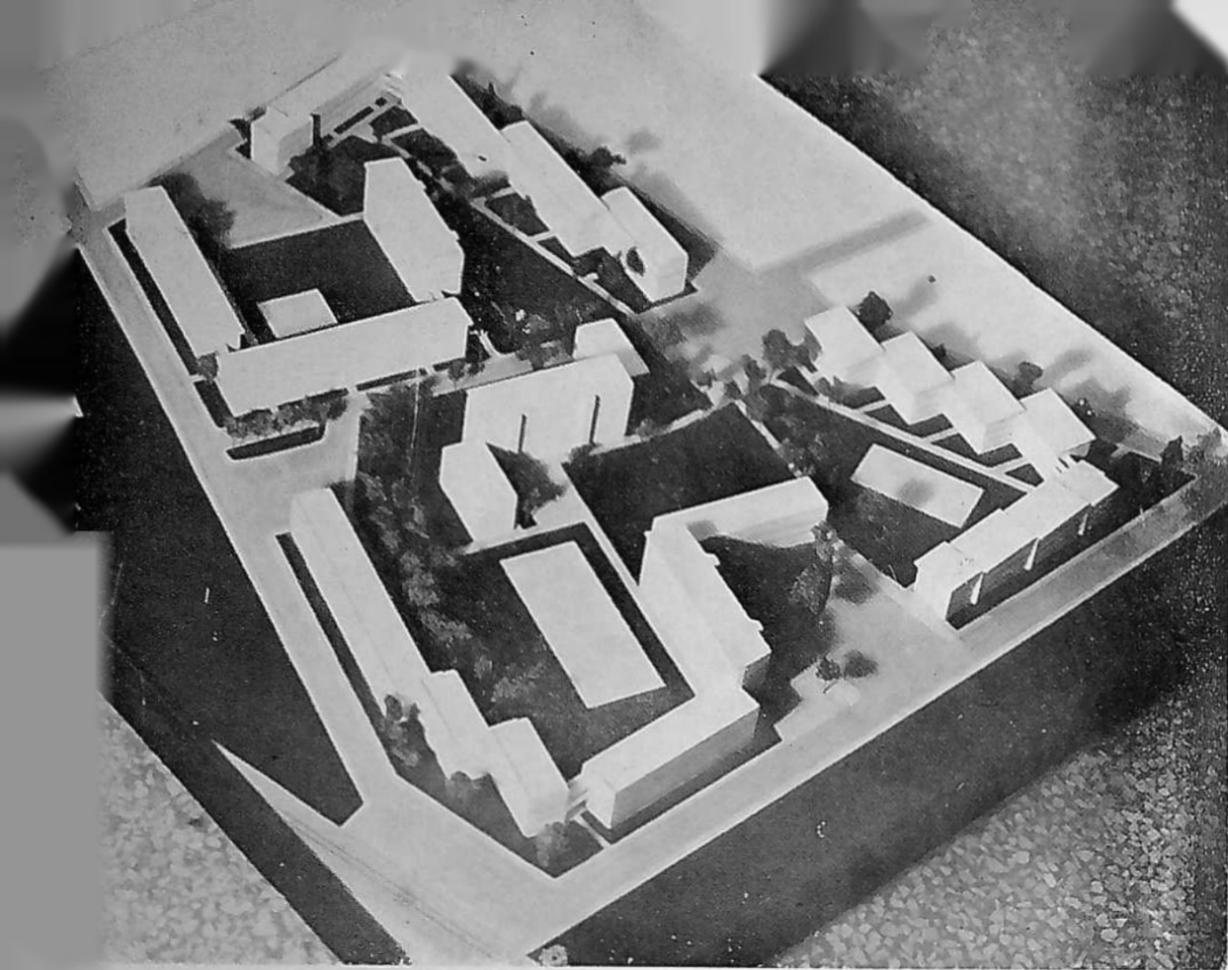
Quartiere a Malaspina. Particolare (architetti: Salvatore Caronia, Giuseppe Caronia, Giuseppe Guerzio, Orazio Fatta, Severino Tortorici, Vittorio Ziino).

Quartiere a Malaspina. Particolare.



Veduta di inflata di due edifici antistanti.





Plastico del quartiere di via principe di Palagonia (arch. Luigi Epifanio).
 Il criterio informatore di questo quartiere è quello di creare ambienti intimi ben distinti tra loro per forma e per la configurazione e destinazione degli spazi liberi interposti. Conterà 250 alloggi.



Un edificio del quartiere (arch. Luigi Epifanio).



Particolare d'uno degli edifici (arch. Isidoro Arcara).

a sinistra - in basso:
 Il quartiere in costruzione visto dall'aereo.

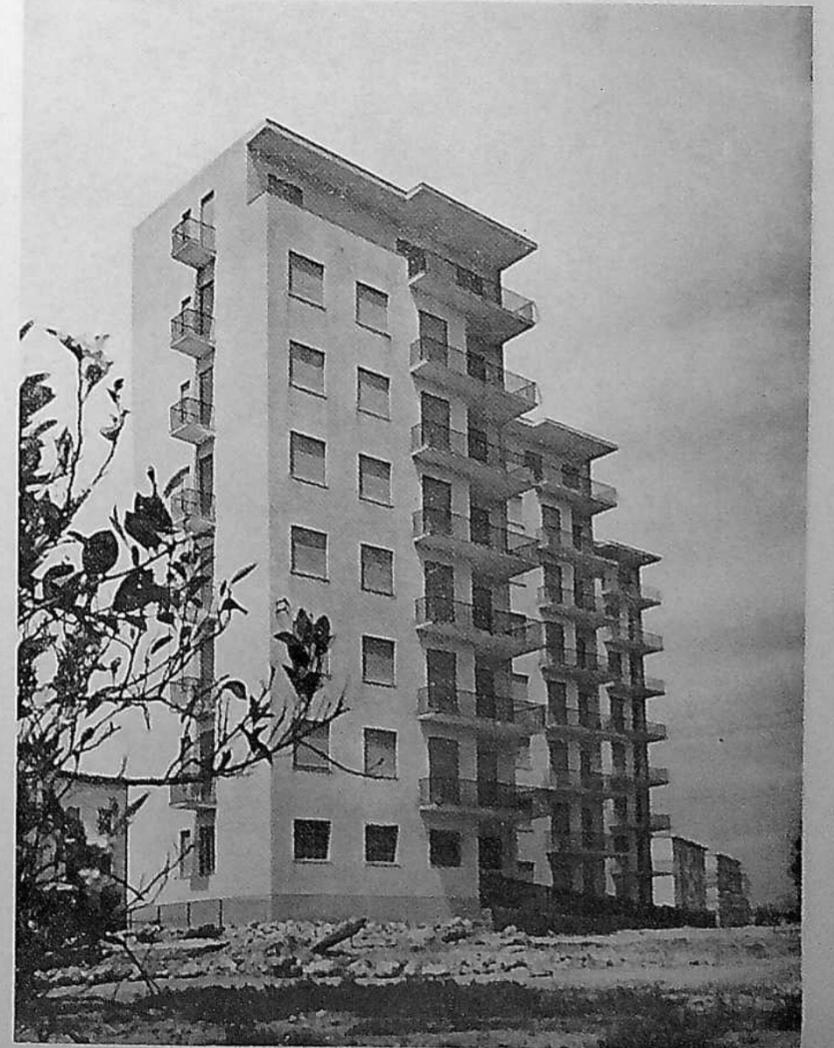


Plastico del quartiere della Rosa
(arch. Carlo Di Maria).
Il quartiere della Rosa si inserisce
in un più vasto piano che interessa
la zona ridentissima a N-O della
città. Si avvia ad un rapido
completamento e già circa 200 al-
loggi dei 460 previsti sono ulti-
mati.

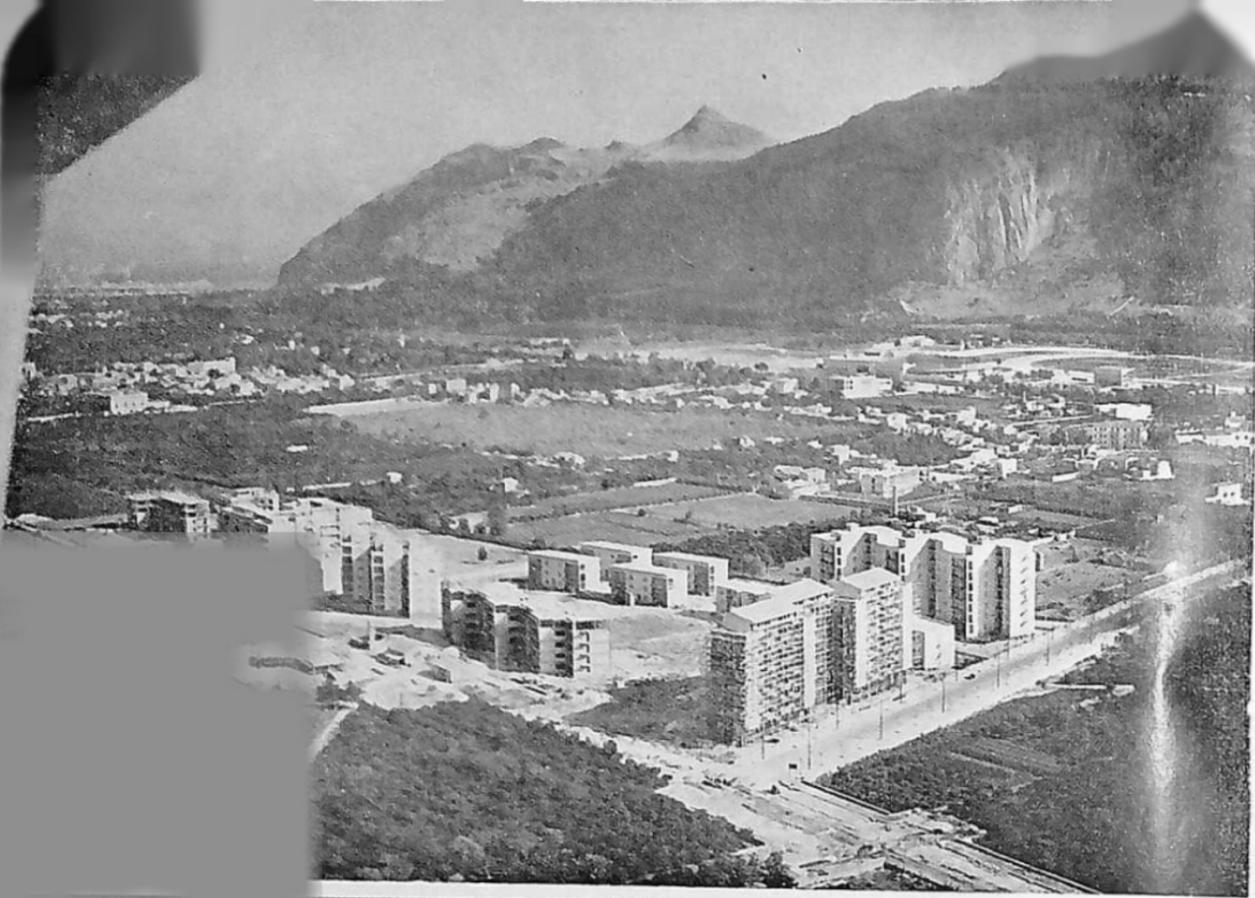


Particolare di uno degli edifici
(arch. Luigi Epifanio).

Particolare di uno degli edifici.



Un edificio del quartiere della Ro-
sa (arch. Luigi Epifanio).



Una visione del quartiere della Rosa dall'aereo. Sullo sfondo il parco della Favorita, il promontorio di monte Pellegrino e la baia di Mondello.



Quartiere della Rosa. Particolare di un edificio (arch. Luigi Epifanio).



Particolare di due piccoli edifici (arch. Luigi Epifanio).

Il gruppo di case all'Arenella visibile dall'alto della strada che si arrampica sul monte Eretra... (arch. Luigi Epifanio).

