

Osservatorio	Documenti	Attività	Itinerari	Ricerche	Letture&mail
3 Ricominciamo, da <i>onlus</i> <i>Vittorio Umiltà</i>	12 Due dimenticati mobiliari palermitani dell'Ottocento <i>Pierfrancesco Palazzotto</i>	18 La gestione dei restauri a un punto critico <i>Vincenzo Scuderi</i>	22 Il Furi, magia d'un santuario rupestre <i>Lucio Forte</i>	24 Il futuro della città notturna <i>Emanuela Pulvirenti</i>	29 Conoscere e tutelare, una collana preziosa <i>Silvana Lo Giudice</i>
4 Sul Piano Regolatore uno scontro istituzionale <i>Nino Vicari</i>	14 La reliquia di pietra <i>Francesca Paola Massara</i>	20 Due Madonne tornate a risplendere <i>Maria Concetta Gulisano</i>		26 Uno strumento innovativo per la cura dei Giardini storici <i>Ilaria Rossi Doria</i>	31 Notizie, lettere e visite guidate
6 Relazione sul rapporto traffico-centro storico <i>Francesco Andolina</i>	16 La casena del Principe: da circolo dei nobili a sede culturale <i>Giulia Sommariva</i>				
8 Altius non tollendi, ... oppure si <i>Giuseppe Scuderi</i>					
10 Recuperare il ruolo di archivi e biblioteche <i>Pietro Gulotta</i>					

Salvare Palermo

90144 Palermo, via Notarbartolo 41
tel. 091 345199

info@salvarepalermo.it

www.salvarepalermo.it

Consiglio di amministrazione

Vittorio Umiltà, presidente
Renata Zanca, vice presidente
Mario Moncada di Monforte, tesoriere
Francesco Andolina
Roberto Calandra
Silvana Lo Giudice
Salvatore Mazzaella
Stefano Piazza
Rosanna Pirajno
Vincenzo Scuderi
Vivi Tinaglia
Nino Vicari

L'illustrazione di pagina 3 e la vignetta d'apertura sono state gentilmente offerte da Gianni Allegra (*grazie!*), così come la fotografia di copertina da Mario Di Chiara (*grazie!*). La quarta di copertina, per chiudere in bellezza, è uno spazio riservato, di volta in volta, ad un/a artista, pittore, fotografo, poeta, scrittore, satirico. Il disegno per questo numero è di Gaetano Cipolla (*grazie!*).

Redazione

e-mail per@salvarepalermo.it

Rosanna Pirajno, direttore
Francesco Andolina
Antonella Balsano
Laura Catalano
Giulia de Fortis
Silvana Lo Giudice
Pierfrancesco Palazzotto
Stefano Piazza
Vivi Tinaglia

Segreteria

tel. 091 341734 / 8763119
Beatrice Palmigiano Gozzo
Agnese Ramirez

Amministrazione

Settimo Carollo

Coordinamento

Giuseppe Scuderi

Acquisizione immagini

Andrea Ardzzone

Grafica

Guido Mapelli

Stampa

Priulla, Palermo

Salvare Palermo in Internet

È attivo il sito internet della Fondazione, all'indirizzo www.salvarepalermo.it

L'iniziativa, resa possibile grazie alla collaborazione dell'Ing. Roberto Tripodo di Informatica Commerciale spa, renderà "visibile" Salvare Palermo nell'universo delle reti telematiche, e consentirà un sicuro incremento della conoscenza sia per la Fondazione che per i suoi aderenti e amici, anche grazie alla casella di posta elettronica info@salvarepalermo.it.

La gestione del sito è curata dalla redazione, che invita tutti coloro che volessero collaborare per arricchire le pagine web a fornire notizie, documenti, immagini: una prima idea è quella di recuperare gli articoli pubblicati nei sedici numeri del Notiziario, per renderli leggibili anche sul sito. Per ogni altra informazione, contattate la redazione.

Ricominciamo, da onlus

Vittorio Umiltà

I maggiori impegni amministrativi e culturali che ci attendono, una volta divenuti Fondazione onlus dal dicembre 2000, si intrecciano con una realtà territoriale e sociale sempre più complessa e difficile da incasellare in categorie univoche e distinte.

La necessità di affrontare una realtà complicata impone una scelta, di semplicità. Cominciamo con la scelta del nuovo nome per la testata: un bel "per" in evidenza sullo storico "salvare palermo". Perché dia un segnale pro/positivo della nostra posizione critica ma propositiva, pungente ma operativa, favorevole a un *fare per* la comunità cittadina di cui interpretiamo alcune voci.

Questo numero zero rispecchia la necessità di dare una veste e uno spazio diversi ai temi che affronteremo lungo il cammino.

Infatti, alle attività dei restauri, delle visite guidate, della scoperta di fat-



ti e storie del territorio da far confluire nel giornale, si aggiungono ora i temi della promozione delle iniziative e dei principi che guidano la Fondazione, dei rapporti con le altre associazioni, delle pubbliche relazioni con la stampa e con le istituzioni, della qualità della vita, ma anche i progetti per un osservatorio permanente sui problemi della città e della provincia, per studi e ricerche sul patrimonio storico-artistico e sulla vitalità dei piccoli comuni, ai quali vogliamo offrire un nuovo canale di comunicazione, per convegni tematici, per corsi di qualificazione destinati a giovani studiosi, quindi per pubblicazioni che

rendano visibili i risultati dell'impegno profuso.

Il coinvolgimento più ampio degli aderenti alla Fondazione è il fondamento per il migliore svolgimento delle attività programmate.

E proprio nel momento attuale, di attesa di un nuovo assetto amministrativo sia regionale che comunale, l'azione della Fondazione dovrà essere ancora più incisiva e ferma nel coinvolgimento dei cittadini sulle sorti della città e del suo territorio, nello stimolare i pubblici poteri e l'opinione pubblica sui problemi quotidiani e quelli di maggiore respiro, proponendo ove possibile soluzioni e interventi.

Comunicazioni di servizio

Al nostro interno si registrano alcuni segni positivi, come le due sottoscrizioni pervenute non appena riconosciuta la Fondazione, una da dieci milioni che la Società per azioni Villa Whitaker destina ad un restauro già allo studio, ed un'altra da parte della Banca Euromobiliare il cui responsabile, prof. Vito Alumia, ha interamente sponsorizzato l'incontro con il prof. Vittorio Fagone, che ha tenuto per noi una conferenza sul tema "Gli anni trenta: l'arte in Italia e a Palermo".

E' molto importante che ciascuno di noi divulghi e propagandi le attività di cui, in quanto aderente, è partecipe e sostenitore, ricordando che le nuove leggi finanziarie e la qualifica onlus acquisita dalla Fondazione consentono la detrazione fiscale delle somme erogate a fini sociali e culturali. Infine, una informazione: in attesa che si completino i lavori nella sede delle Mura delle Cattie, che ci è stata assegnata dall'Assessorato Centro Storico, la sede provvisoria si trova presso l'associazione *Qualità della vita* (via Notarbartolo 41, tel. 091 345199) che mette a disposizione anche la sala conferenze, per gli incontri che potenzieremo con gli aderenti con esponenti della cultura, dell'arte e dell'associazionismo volontario.

Sul Piano Regolatore uno scontro istituzionale

Nino Vicari

Dopo i fallimenti registrati nell'ultimo cinquantennio, oggi l'urbanistica è in crisi; la stessa nozione di piano regolatore è messa in discussione insieme alla sua capacità di controllo del fenomeno urbano.

E la crisi è comune ad altre città come Milano e Roma (Vezio De Lucia, *Il piano regolatore è morto, chi fa le città?* Italia Nostra, 372/2000), e si esplicita attraverso nuovi strumenti emergenti, quali gli accordi di programma, i contratti d'area, i patti territoriali, i Prusst, che consentono sempre più spesso di derogare alle regole degli strumenti urbanistici, spesso con finanziamento pubblico e che costituiscono ormai una diffusa consuetudine.

Ma in attesa di una nuova urbanistica, il cui avvento è lungi dall'essere intravisto, non possiamo fare a meno del tradizionale piano regolatore, senza del quale le città e i territori sono condannati al caos. Come accade alla nostra città, che è prossima alla definitiva scadenza dello strumento che, bene o male (più male che bene), ha regolato il suo sviluppo nell'ultimo quarantennio.

Uno dei primi atti della Giunta Orlando, eletta nel novembre 1993, fu quello di avviare la formazione della variante generale del Piano regolatore del '62, responsabile di danni irreversibili al territorio urbano. Venne costituito l'Ufficio del piano, dipendente dall'Assessorato ai territori, incaricato di re-

digere la variante, con la consulenza dei proff. Benevolo, Cervellati e Zambrini. Benevolo, che aveva prestato la sua consulenza al Commissario Vitocolonna per le "direttive generali" del piano, si dimise però, inspiegabilmente alla vigilia dell'adozione dello schema di massima da parte del Consiglio Comunale, avvenuta nell'ottobre del '94. Occorsero oltre due anni prima che la variante vedesse la luce dopo avere recepito un centinaio di emendamenti votati dal C.C. e venisse quindi *adottata* dallo stesso Consiglio.

Il contenuto del piano adottato si caratterizza per essere portatore di un nuovo indirizzo di rottura con il passato, divenendo una bandiera politica della Giunta Orlando. Prevede infatti, anzitutto, la disaggregazione della città in *sette nuove municipalità* (oltre il centro storico), non coincidenti con l'attuale divisione delle circoscrizioni, "ma sempre riferite ad un passato, agricolo o suburbano, che riaffiora nel senso di appartenenza al luogo che esprimono i vecchi abitanti". Quindi la ricerca degli standard e l'organizzazione dei servizi, nella misura voluta dalla normativa urbani-



stica, in proporzione alla popolazione ormai stabilizzata in 700.000 abitanti.

Il sistema del verde e quello dei trasporti sono visti in modo originale e innovativo. Superando l'ormai obsoleta e mistificante concezione di "verde attrezzato", il piano include fra le categorie di pubblica fruizione aree agricole, ambiti paesaggistici naturali di rilevante pregio paesistico ed ambientale (là dove sono rimasti), nel tentativo di restituire a Palermo, sia pure in parte, il suo perduto contesto naturale (la Favorita, le ville settecentesche, l'Oreto, l'ex riserva reale di Boccadifalco), affiancando a queste categorie quelle classiche di alberature stradali, aiuole, giardini di quartiere, giardini storici.

Per la mobilità, il piano punta su talune scelte, che, al di là delle polemiche in ambienti poco informati o

Scorcio dell'Albergheria dall'alto di Casa Professa

ispirate da interessi particolari, appaiono convincenti. Viene assunto infatti un progetto di rete tranviaria articolata in sette linee, integrata con la chiusura dell'anello ferroviario, che serve la quasi totalità della popolazione insediata, con uno sbarramento pedonale massimo di 300 metri; lasciando in una prospettiva di lungo periodo la possibilità di interrare le linee più cariche. Respingendo l'ipotesi della metropolitana leggera sotterranea, che, per la mancanza di garanzie sui tempi e sui finanziamenti sconvolgerebbe la città per alcuni decenni, la soluzione proposta dai progettisti fa leva sulla sinergia Comune-Ferrovie con un servizio misto che assicura frequenze di 5 minuti.

Viene poi definitivamente abbandonata l'idea della

soprelevata lungo la circoscrizione, di cui viene proposta la riorganizzazione come asse attrezzato, assumendo un orizzonte di 10-15 anni, durante i quali le risorse disponibili vanno impiegate per il miglioramento dei nodi più pericolosi e per l'apertura di nuove connessioni con la città e mantenendo come ipotesi futura - non compromessa - l'abbassamento in trincea di tutto o parte del tracciato.

Quanto ai parcheggi, la variante prevede la realizzazione di luoghi di sosta di ampia dimensione in corrispondenza con le linee di trasporto pubblico, quelli destinati all'interscambio con servizi navetta e quelli "operativi" a servizio delle attività terziarie e secondarie, più intensi nelle zone esterne prevalentemente servite dall'automobile, meno numerosi nelle zone interne prevalentemente servite dal servizio pubblico. Una rete di piste ciclabili completa infine la strategia di riorganizzazione del sistema della mobilità, con l'intento di incentivare l'uso della bicicletta come scelta alternativa ai mezzi inquinanti.

Poco spazio viene dato dalla variante a nuove zone residenziali, considerato che la spropositata produzione di case nello scorso cinquantennio ha superato ogni ottimistica previsione di fabbisogno abitativo. E, in alternativa, viene privilegiato il recupero del patrimonio edilizio esistente all'interno e all'esterno del centro storico, per rendere nell'arco di 20 anni più "abitabile" l'ingente patrimonio edilizio fin oggi accumulatosi.

La variante, elaborata a scala 1:5000, da molti considerata incongrua, rinvia alle "prescrizioni esecutive" a scala 1:2000 estese a tutto il territorio urbanizzato, in

modo da pervenire ad uno strumento urbanistico dettagliato e consentire "quella certezza di diritto tante volte negata nei tradizionali piani regolatori". Nel marzo '97 la variante viene adottata dal C.C. con modifiche da inserire nelle prescrizioni esecutive a scala 1:2000.

Ancora oggi però, a sette anni trascorsi dal conferimento dell'incarico, non si è concluso l'iter approvativo del nuovo strumento urbanistico, che, secondo una recente determinazione del Commissario straordinario, dovrà tornare al Consiglio comunale nell'edizione a scala 1:2000, per una seconda adozione (La Repubblica, 8.1.2001), facendo intravedere tempi biblici per il nuovo giro che si renderà necessario, in conseguenza di una nuova pubblicazione, di eventuali altri ricorsi e altri pronunciamenti del Consiglio comunale e dovendo fare i conti con una nuova formazione consiliare essendo quella attuale in scadenza e in via di rinnovo.

A chi imputare la disastrosa gestione del nuovo strumento urbanistico, senza del quale riemergeranno gli oscuri (ma non tanto) interessi della proprietà fondiaria e dei grandi appalti? Certamente sono responsabili le "procedure complesse e farraginose", i "continui rimandi di responsabilità tra i soggetti istituzionali coinvolti", i "contorsionismi tecnico giuridici messi in atto sia per approvare previsioni urbanistiche indecenti, che per impedire l'approvazione di piani contrastanti con gli interessi di gruppi di potere" (G. Trombino, *Palermo città normale?*, in Bollettino dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Palermo, lug-ott. 2000).

A questi motivi, che riguardano lo stato di stallo



Pianta di Palermo di Gaetano Lousieux, 1718

generalizzato dell'urbanistica siciliana, si aggiunge nel caso Palermo il rifiuto della linea conservativa e sostenibile che ha ispirato la variante e che si traduce nel limitare le zone di espansione residenziale e nel privilegiare il recupero dell'edilizia esistente; l'opposizione alla saggia e prudente politica di riorganizzazione della mobilità e della sosta che rinvia a tempi migliori la metropolitana leggera, affida il servizio pubblico ad un sistema integrato di superficie e localizza i parcheggi strategicamente, con l'intento di privilegiare il trasporto pubblico e disincentivare quello privato. Segnali palesi di questo tenace dissenso sono la sconfessione e il ribaltamento dei primi provvedimenti di attuazione delle previsioni del nuovo strumento urbanistico in materia di traffico, messi in atto dall'Ammini-

strazione uscente, con la inopinata rivoluzione dei sensi di marcia nel centro storico e con la cancellazione della pista ciclabile realizzata nell'itinerario di Via Libertà, che nonostante i difetti da emendare, voleva essere un primo segnale e un tentativo di innovazione, all'insegna della vivibilità e della qualità ambientale.

Opposizioni e contrasti che hanno assunto l'apparenza di scontri a livello istituzionale fra Giunta, Consiglio, Genio civile, Regione, Consiglio di Giustizia amministrativa, ma che in realtà nascondono un preoccupante malessere nelle Istituzioni a cui è affidata la sorte della città; mentre nella cittadinanza cresce il bisogno di un dibattito che faccia chiarezza, non tanto sulle procedure, ma sui contenuti. ■

Relazione sul rapporto traffico-centro storico

Francesco Andolina

Lo studio attento del rapporto traffico-centro storico ci induce ad esaminare due entità dicotomiche: il flusso, rumoroso, continuo tendente alla velocità, "elan vital" di bergsoniana memoria da un lato; e le vestigia elettive dell'antropizzato, dall'altro, puntualità cezanniane cristallizzate in un tempo di posa infinito, perenne.

Questo rapporto, per chiarire l'estrema importanza che riveste nella nostra vita quotidiana, deve essere scandagliato da diversi punti di vista e con diverse chiavi di lettura.

Cronologicamente il primo imputato della violazione del tessuto connettivo del centro storico, appare già tutta la serie di Prg che dal 1884 (piano Castiglia) al

1886 (piano Giarrusso) e via via fino al concorso del 1939, avranno come koiné propositiva lo sventramento del Centro Storico, privilegiando le sedi viarie da costruire ex novo (per il traffico), mascherando con motivi di salubrità gli intenti filospesulativi, ereditando obsoleti modelli hausmanniani, proponendoli come tauturgiche risposte agli atavici problemi della città antica nella sua integrazione con la nuova. Di queste proposte sono frutti:

- la via Roma;
- lo sventramento del rione Albergheria;
- nel rione Conceria, l'isola di via Napoli-via Bari.

Altro imputato è quella cultura meccanopoietica che ha influenzato tutto il mondo occidentale dei primi del secolo e che si associa all'idea nietzschiana di distruzione: *chi deve essere un creatore deve sempre distruggere* e a quella di denigrazione dei beni culturali storici dei futuristi: *un automobile*

da corsa è più bello della vittoria di Samotracia.

Il privilegio concesso all'automobile sulle strutture preesistenti pontificato da Marinetti e ribadito da Sant'Elia: *sentiamo di non essere più gli uomini delle cattedrali ma delle strade immense, dei rettifili, degli sventramenti salutari*, ha avuto il demiurgo modernista in Le Corbusier e nei suoi seguaci.

Robert Hughes mette in evidenza quanto nei suoi progetti da urbanista il pedone sia un'entità irrilevante, e come perseguendo l'idea di una città meccanizzata si sia arrivati ai nuovi paesaggi della disperazione umana.

L'ultima Paestum delle rovine d'Utopia (l'espressione è di Hughes) si trova in Sud America, a Brasilia, chiamata dagli slogan di regime: "il trionfo del sole, della ragione e dell'automobile"; progettisti Lucio Costa e Oscar Neimeyer, due dei più dotati seguaci di Le Corbusier.

Se tale cultura è travianate nella progettazione della città nuova o nelle zone d'espansione delle vecchie città, diventa gravissima ed intollerabile negli interventi nei centri storici

La conseguenza di queste scelte sbagliate è la mistificazione del giusto rapporto tra città nuova e città antica, sfruttando sedi di percorrenza veicolare che mortificano ed inquinano il centro storico. L'idea corretta di

non cristallizzare il monumento nella museificazione totemica, ma di reinserirlo in un contesto infrastrutturale osmotico che lo rivitalizzi, ha portato i progettisti a pensare che ciò significhi far arrivare fin lì il traffico veicolare generando il degrado fisico, chimico e meccanico dei beni immobili ed artistici, aggravato dai gas di scarico delle autovetture.

L'aggressione ai monumenti va dalla velatura fuliginosa, alla sfogliatura della crosta esterna, alla polverizzazione del materiale.

Negli elementi scultorei di una costruzione, questo fenomeno può spingersi fino alla completa illeggibilità della componente figurativa come è accaduto nell'Acropoli di Atene, ai cavalli di piazza S. Marco a Venezia, alle colonne coclidi a Roma o alla Porta Nuova da noi a Palermo.

Consustanziale gravità assume l'inquinamento acustico. Vibrazioni della sede stradale diventano esiziali per intonaci ed affreschi che, staccandosi dalla struttura, accelerano il ciclo di deterioramento già illustrato.

In questo caso al danno fisico ai beni monumentali si aggiunge il danno psichico agli abitanti delle zone soggette a tale tipo di degrado ambientale.

L'uso delle auto nei meandri della città antica ha richiesto l'adeguamento del manto stradale che ha causato la cancellazione, vuoi per sostituzione, vuoi per

