

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 sbarraccio 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 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. ■