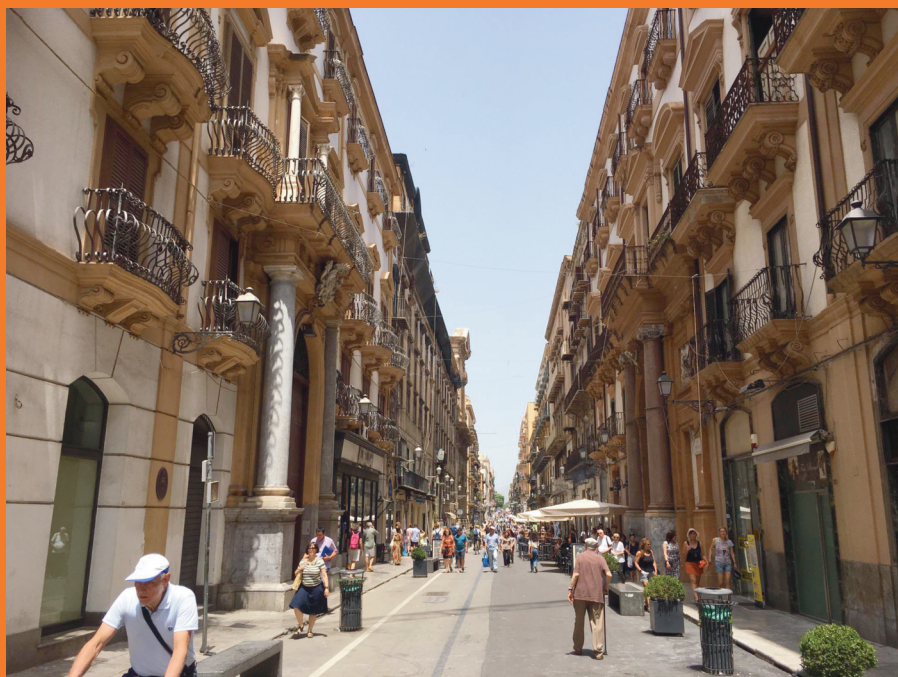


Girolamo Cusimano
(a cura di)

LE STRADE DEL COMMERCIO IN SICILIA

Analisi e ricerche sul campo



Scienze geografiche

FrancoAngeli

OPEN  ACCESS



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

http://www.francoangeli.it/come_pubblicare/pubblicare_19.asp

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Girolamo Cusimano
(a cura di)

LE STRADE DEL COMMERCIO IN SICILIA

Analisi e ricerche sul campo

FrancoAngeli
OPEN  ACCESS

Volume realizzato con il contributo dei fondi PRIN 2015 prof. Girolamo Cusimano
- Dipartimento Culture e Società, Università di Palermo.

La pubblicazione di questo volume è stata finanziata dall'Unità Operativa dell'Università di Palermo, con i fondi del Progetto di ricerca di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN), bando MIUR 2015, dal titolo *Commercio, consumo e città: pratiche, pianificazione e governance per l'inclusione, la resilienza e la sostenibilità urbana*.

Il progetto, coordinato da Lida Viganoni, è stato condotto dalle seguenti Unità Operative:

- Università di Napoli "L'Orientale": responsabile Lida Viganoni
(sub-Unità Universitat de Barcelona: responsabile Carles Carreras);
- Alma Mater Studiorum Università di Bologna: responsabile Alessandra Bonazzi;
- Università "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara: responsabile Marina Fuschi;
- Università di Macerata (poi Università di Messina): responsabile Enrico Nicosia;
- Politecnico di Milano: responsabile Maria Antonietta Clerici;
- Università di Palermo: responsabile Girolamo Cusimano;
- Università di Trieste: responsabile Sergio Zilli.

Ogni autore è responsabile in maniera formale e sostanziale del proprio scritto.

Logo: ideazione e realizzazione grafica di Mariano Cinque.

ISBN Open Access: 978-88-917-9872-5

ISBN cartaceo: 978-88-917-7297-8

In copertina: Via Maqueda, Palermo. Foto di Giovanni Messina, 2019.

Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*Pubblicato con licenza Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate
4.0 Internazionale (CC-BY-NC-ND 4.0)*

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunica sul sito*
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy. ISBN 9788891798725

*Questo volume è dedicato
al caro amico e collega Sandro Di Blasi (1956-2019)*

Indice

Le vie del commercio in Sicilia <i>di Girolamo Cusimano</i>	pag. 9
Commercio, consumo e città in Sicilia <i>di Caterina Cirelli</i>	» 15

Parte I Palermo

1. Dinamiche geo-commerciali nel Centro Storico di Palermo.
Il caso di via Maqueda
di Leonardo Mercatanti, Giovanni Messina » 31
2. Il *boulevard* di Palermo. Dinamiche del commercio nell'asse
via Ruggero Settimo-viale della Libertà
di Giovanni Messina, Gaetano Sabato » 55
3. La Chinatown palermitana: forme di comunità e commercio
di Girolamo Cusimano, Maurizio Giannone » 77

Parte II Catania

1. Le vie del commercio a Catania. Rievocazioni storiche e con-
figurazioni attuali
di Caterina Cirelli, Teresa Graziano » 89
2. L'indagine "in campo" nelle vie commerciali della città di
Catania
di Donatella Privitera » 103

Parte III

Messina

1. Nuovi scenari e nuovi spazi del consumo nella città dello Stretto <i>di Caterina Barilaro</i>	pag. 129
2. Spazi del consumo, gerarchie commerciali e nuovi assetti territoriali nella città di Messina <i>di Carmelo Maria Porto</i>	» 157
3. Taormina, <i>luxury shopping destination</i> <i>di Enrico Nicosia</i>	» 189
La diffusione di nuovi modelli distributivi in Sicilia e la moderna funzione del commercio nelle Città metropolitane <i>di Salvatore Cannizzaro</i>	» 205
Gli autori	» 221

Parte I

Palermo

1. Dinamiche geo-commerciali nel Centro Storico di Palermo. Il caso di via Maqueda

*di Leonardo Mercatanti, Giovanni Messina**

1. La via Maqueda

La via Maqueda, inizialmente denominata Strada nuova, è una delle strade principali di Palermo. In realtà essa è un tratto di circa 1.400 metri facente parte del lungo asse viario che ha inizio con via Oreto – uno dei primi svincoli sul viale della Regione Siciliana in direzione Trapani – e che prosegue verso Nord proprio con la via Maqueda, poi con via Ruggiero Settimo, con la via Libertà e infine con il viale della Croce Rossa, per un totale di quasi otto chilometri. La via Maqueda ha inizio nei pressi della Stazione centrale e termina con il Teatro Massimo. Essa interseca diverse vie minori e il corso Vittorio Emanuele. Quest'ultimo, un tempo denominato via Toledo e Cassaro, conduce a Est alla Cala, insenatura naturale e porto più antico della città, e a Ovest al Palazzo dei Normanni e rappresenta il più antico asse viario di Palermo e la più importante direttrice di espansione urbana, almeno fino al XVI secolo.

Una breve disamina storica della via Maqueda, oltre a una riflessione sulla tipologia degli edifici che la adornano, è di rilevante utilità per contribuire a definire il contesto urbano nel quale sono localizzate le attività commerciali oggetto di studio del presente contributo.

La via Maqueda nasce come elemento fondamentale della nuova prospettiva di sviluppo della città, avviata durante il periodo della dominazione spagnola nel XVI secolo con la ideazione di un'arteria Nord-Sud perpendicolare alla direttrice d'espansione maturata fino ad allora (il Cassaro). L'ipotesi della creazione di un nuovo asse aveva tra le sue principali ragioni sia il miglioramento della limitata viabilità sia la soddisfazione delle esigenze

* Il lavoro è frutto di una riflessione comune, tuttavia i paragrafi 1 e 2 devono essere attribuiti a Leonardo Mercatanti, mentre i paragrafi 3, 4 e 5 a Giovanni Messina.

residenziali dell'élite della città che per anni faceva pressioni sulla classe politica di Palermo e, in particolare, sul Senato.

Fu Bernardino de Cardenas y Portugal duca di Maqueda, Vicerè di Sicilia dal 1598 al 1601, a tracciare la nuova strada, completata negli ultimi scampoli del XVI secolo. L'intersezione ortogonale tra la via Maqueda e la via Toledo (come già scritto, l'odierno corso Vittorio Emanuele) è la piazza Vigliena, nota come Quattro Canti, area ottagonale adornata da un complesso monumentale edificato nei primi anni del XVII secolo e ultimato nel 1620 (Agnello, Licari, 2013, p. 151). Esso dà origine ai quattro rioni tradizionali di Palermo: La Loggia (noto come Vucciria), Kalsa, Alberghiera e Seralcadio, noto come "Il Capo". Proprio in questi quartieri sono contenute le attrazioni turistiche di maggior interesse della città. La croce urbana dei Quattro Canti "diviene l'evento primario della struttura urbana, mirabile 'Teatro del Sole' e sineddoco urbanistica della città. Una croce che benedice la città dopo la cacciata dei musulmani e l'espulsione degli ebrei. È l'inizio della fine del terrore di una possibile Europa islamica dopo la vittoria di Lepanto nel 1571, e si presenta come il simbolo della riconsacrazione della città tutta cristiana, l'amen sul passato e sull'epidemia di peste del 1558-1577, un ex voto urbano per lo scampato pericolo turco, la benedizione salvifica del nuovo assetto e l'insegna rassicurante della città futura" (Cabianca, Carta, 2008, p. 9).

La configurazione urbanistica della via Maqueda, e quindi la realizzazione dei monumenti e dei palazzi, impegnerà diverse maestranze per tutto il XVII secolo attribuendo alla strada un carattere barocco evidente e di alto pregio (figg. 1 e 2).

La realizzazione della via Maqueda ha rappresentato un punto di partenza cruciale per lo sviluppo della città. La sua nascita infatti "definì un nuovo assetto della città e divenne spunto di grandi sperimentazioni spaziali [...] e decretò la direzione di sviluppo fuori le mura che la città avrebbe intrapreso a partire dal secolo XVIII" (Chirco, 2005, p. 91). Proprio dalla via Maqueda è proseguita l'espansione verso Nord, completata nella metà del XIX secolo, e la sistemazione dei fiumi Kemonia e Papireto che, fino ad allora, erano spesso la causa di devastanti inondazioni e della presenza di aree insalubri. Alla nascita della via Maqueda sono quindi da attribuirsi le significative razionalizzazioni e modificazioni urbanistiche, come la variazione di importanti preesistenti strade medievali, l'abbattimento e la trasformazione di edifici e la costruzione di nuovi, anche di pregio. Tra questi spiccano per importanza e valore architettonico i monumenti religiosi come le Chiese dell'Assunta, di Ninfa dei Crociferi, di San Nicolò dei Tolentini, e di Sant'Orsola, molti palazzi nobiliari e il noto Teatro Massimo che, con una superficie complessiva di oltre 7.700 mq, è il più grande d'Italia e il terzo d'Europa. Per la sua costru-

zione fu necessario abbattere nel 1875 un ampio aggregato monumentale sito tra il Bastione di S. Vito e la Porta Maqueda. Per lo più si trattava di edifici di carattere religioso di cui facevano parte la chiesa di San Francesco delle Stimate, la chiesa di San Giuliano e la chiesa di Sant'Agata alle Mura (Pirrone, 1989; Fatta, 2012, p. 5). Tutti gli edifici costruiti e modificati dopo la realizzazione della via Maqueda intendevano chiaramente attribuire alla via stessa un forte carattere di rappresentatività, di un nuovo corso urbanistico, con “idee formali di decoro e teatralità, tipicamente barocche. [...] nel giro di circa un secolo furono erette due magnifiche quinte, formate da palazzi aristocratici e chiese di Ordini religiosi che, dietro le eleganti cortine barocche, nascosero i vecchi quartieri degradati. Le principesche dimore [...] sono la testimonianza del fasto che caratterizza la classe dominante” (Chirco, 2005, p. 91).



Fig. 1 – Piazza Pretoria o “della vergogna”

Fonte: Giovanni Messina, 2019.



Fig. 2 – Piazza Vigliena, detta “I Quattro Canti” – Palazzo di Nord-Est

Fonte: Giovanni Messina, 2019.

La fig. 3 riporta il dettaglio degli attuali edifici che si affacciano sulla via Maqueda.

Pochi edifici storici della via Maqueda sono stati distrutti dai bombardamenti del 1943. Le nuove costruzioni, come la Galleria delle Vittorie o la recente Area Quaroni rappresentano episodi di discontinuità architettonica e quindi estetica lungo l’asse viario oggetto di studio (fig. 4).

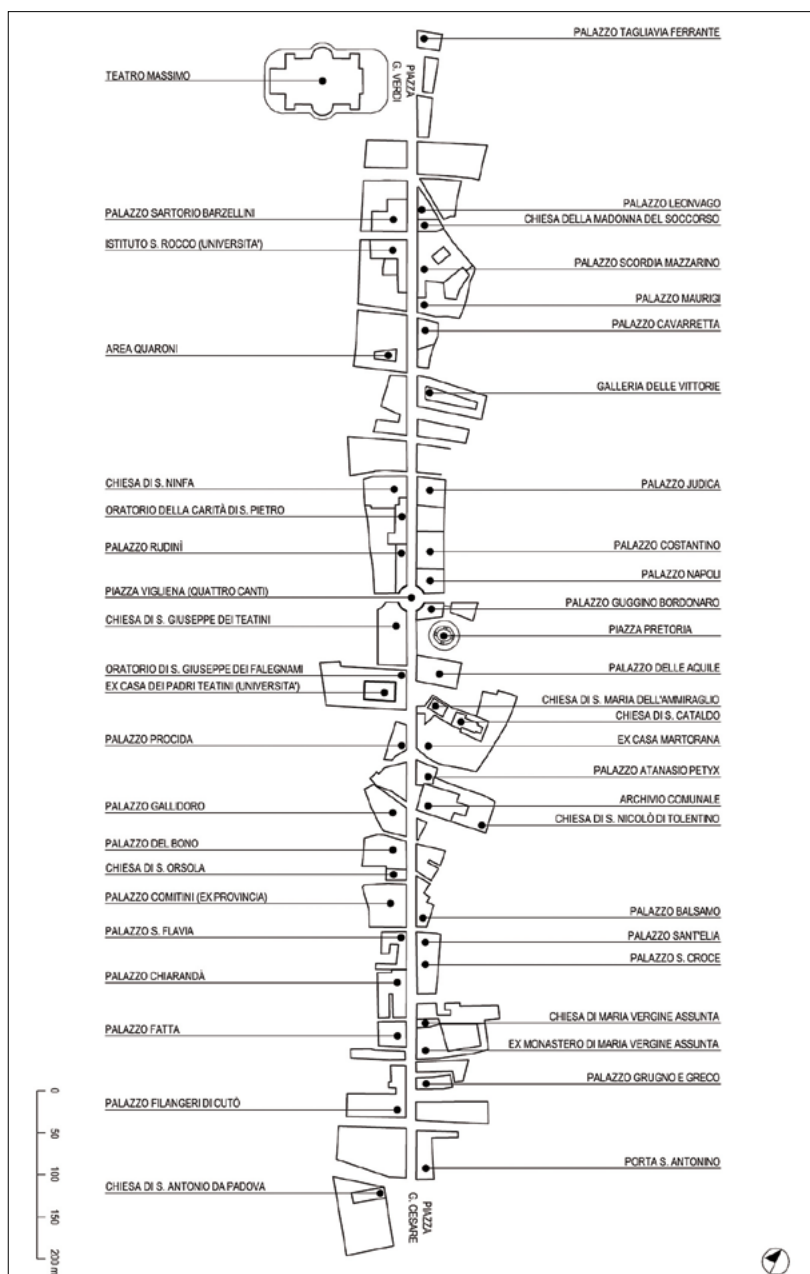


Fig. 3 – Edifici sulla via Maqueda

Fonte: disegno tecnico di F. Placenti, 2019.



Fig. 4 – L'Area Quaroni, recentemente costruita e nuovo polo residenziale e commerciale di via Maqueda

Fonte: Giovanni Messina, 2019.

Nel 1954 l'assemblea regionale affidò al Comune di Palermo 200 milioni di lire per procedere alla stesura di un nuovo Piano Regolatore Generale e dei piani di risanamento del Centro Storico. Nel 1956 il Comune adottò un nuovo Piano, ben presto alterato da migliaia di istanze di variazione motivate per lo più da interessi privati che tendevano a ottenere un forte aumento della densità edilizia (Cannarozzo, 2014, pp. 61-63). Avvengono dunque, fino al 1962, molteplici approvazioni di nuove versioni del Piano Regolatore. L'ultima vide del tutto stravolto il disegno originario. Salvatore Mario Inzerillo, che fu docente di Urbanistica presso la sede dell'Università degli Studi di Palermo di via Maqueda, riporta che "con le nuove previsioni le zone edilizie aumentavano di circa 454 ha rispetto a quelle del piano del 1956, comprese le aree già costruite ed escluse le zone di villeggiatura, e pertanto nel territorio comunale [avrebbero potuto] trovare posto quasi 900.000 abitanti" (Inzerillo, 1984, p. 128). I modelli edilizi che venivano preferiti erano quelli con maggior numero di piani, in modo da poter concentrare più abitanti nella medesima superficie. Ovviamente tale scelta, che fu una costante dello svi-

luppo edilizio di quegli anni, avvenne a discapito del paesaggio urbano e tra l'altro non facilitò lo sviluppo delle aree destinate a verde pubblico facendo assumere alla città in certi tratti un aspetto asfissiante e caotico.

Oltre alla creazione di nuovi spazi abitativi, il piano adottato nel 1956 prevedeva anche il risanamento del Centro Storico, fortemente danneggiato dalle conseguenze della guerra non soltanto da un punto di vista urbanistico ma anche, in generale, sotto ogni profilo qualitativo. Le famiglie più agiate che abitavano nel Centro Storico lo abbandonarono preferendo zone come la più elegante via della Libertà. Sotto l'aspetto igienico-sanitario esistevano ancora zone assolutamente declassate ma nelle quali le densità demografiche raggiungevano indici altissimi. In realtà nel tentativo di risanare alcune aree della città fu proprio il Centro Storico a subire degli importanti danni: vennero demolite ampie zone, altre vennero abbandonate a loro stesse o banalmente rinnovate, e molte costruzioni dopo la guerra furono erette abusivamente, approfittando dei tanti vuoti urbani per i quali nessuno manifestava un legittimo interesse.

L'immagine del Centro Storico era quella di un'area in decadenza, prossima al collasso, nonostante fosse elevato il valore del patrimonio storico artistico in esso contenuto.

Si trattava di una speculazione edilizia che per metodi, tempi e conseguenze sul piano urbanistico fu presto nota alle cronache come "sacco di Palermo".

La via Maqueda è uscita indenne dalla fervente attività cementizia degli anni del miracolo economico, mantenendo, a differenza di altre importanti strade (via della Libertà o via Notarbartolo), la sua integrità. Sebbene alcuni edifici, soprattutto i Palazzi, non si presentino oggi nelle migliori condizioni, sia a livello di facciata esterna sia all'interno, essi fanno comunque parte di interessanti circuiti turistici di carattere artistico monumentale e sono spesso sede di prestigiose mostre temporanee o di eventi culturali. Diverse associazioni di cittadini sono oggi attive per la tutela e la valorizzazione della via Maqueda. L'associazione Società Attiva nell'intento di accostare spettacolo e shopping nel 2010 ha proposto, assieme ai commercianti, l'iniziativa "Vieni in via Maqueda" durante il periodo dei saldi. L'associazione Via Maqueda Città per esempio ha organizzato nel 2016 l'evento "I Palazzi di via Maqueda in festa" per focalizzare l'attenzione sui beni culturali compresi nel tratto della via che va dai Quattro Canti a Porta di Vicari. La cooperativa Terradamar ha organizzato nel 2018 il tour "Il Barocco di via Maqueda". Iniziative sporadiche, ma di grande successo, che ancora oggi hanno un ruolo chiave nel tentare di accendere i riflettori su una strada così importante.

Si ritiene utile, al fine di comprendere la complessità della via Maqueda, fare cenno ad alcune dinamiche sociali e culturali che riguardano aree atti-

gue, come la cosiddetta *Champagneria*, uno dei centri della *movida* palermitana (fig. 5).

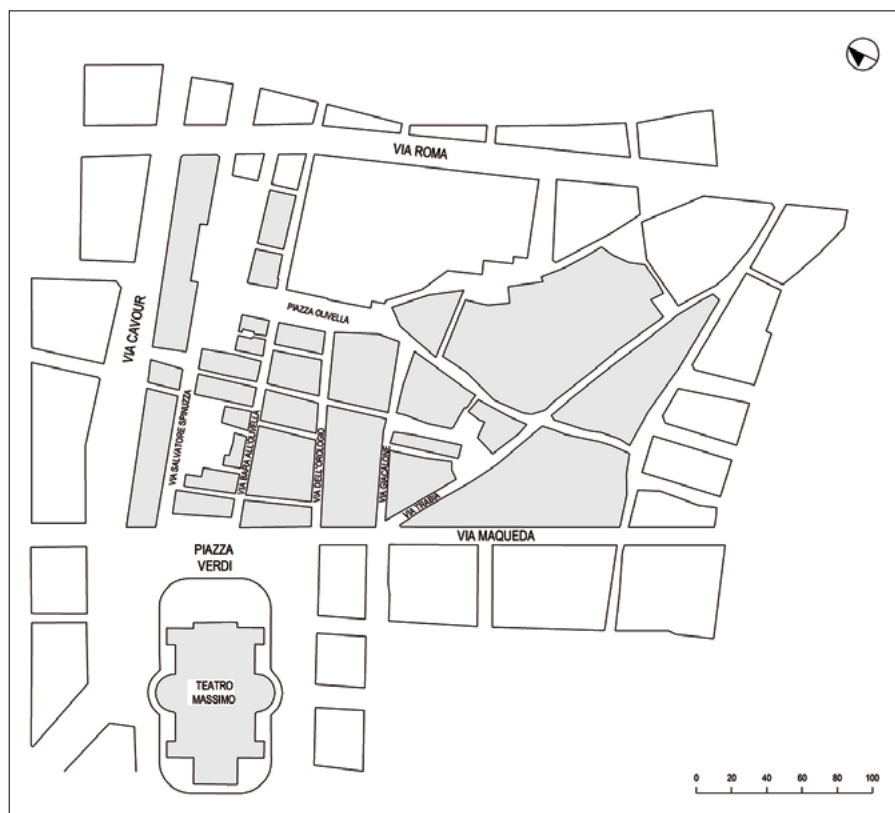


Fig. 5 – L'area della Champagneria

Fonte: disegno tecnico di F. Placenti, 2019.

La *Champagneria*, che prende informalmente il nome da un locale nato nel 1968 (oggi *Champagneria Bottigliera del Massimo*), è caratterizzata da un sistema diffuso di pub, lounge bar, caffetterie, disco-pub e pizzerie. L'area è contraddistinta da un flusso pedonale che, partendo proprio dalla via Maqueda, ed esattamente dalla piazza Verdi, si muove classicamente in senso orario all'interno dell'area (Bruccheri, Giannitrapani, 2010, pp. 143-144). La passeggiata per l'intera via Maqueda costituisce generalmente la conclusione della serata, ma può anche essere la meta iniziale. Ciò avviene soprattutto negli ultimi anni con la trasformazione di botteghe commerciali in vere e proprie tappe del tour gastronomico dello *street food*. Così possiamo

pensare che i gruppi che si muovono a piedi abbiano la possibilità di essere direttamente a conoscenza delle dinamiche commerciali o culturali della via Maqueda e di ritornare durante le ore diurne. Discorso simile riguarda l'area dei Candelai, una traversa di via Maqueda che dà il nome a una seconda zona della vita notturna di Palermo, che si differenzia dalla Champagneria per la presenza di diversi locali etnici.

2. La via Maqueda nei diari di viaggio e nei racconti

Per una migliore comprensione della natura della via Maqueda e dell'evoluzione della sua vocazione di strada commerciale, può essere utile leggere come la stessa è stata raccontata nell'ultimo secolo da scrittori e viaggiatori, italiani o stranieri. Qui si proporranno solo tre significativi esempi. Davvero interessante, anche perché di un secolo fa, il diario di viaggio *Sea and Sardinia* (1921) del noto scrittore inglese David Herbert Lawrence, tradotto in lingua italiana nel 2000. La lettura è di interesse per effettuare utili parallelismi con la situazione odierna. L'autore, in viaggio con la moglie verso la Sardegna, riesce a tratteggiare, nonostante un'evidente insofferenza per alcune consuetudini o caratteristiche tipicamente locali, i peculiari elementi della realtà antropologica e paesaggistica dei territori attraversati. Per raggiungere la Sardegna l'autore è costretto a un breve soggiorno nel capoluogo di regione siciliano. Qui è colpito proprio dalla via Maqueda, descritta come "stretta, con marciapiedi piccoli e stretti, e sempre intasata di carrozze e passeggeri a piedi. Aveva smesso di piovere. Ma la strada stretta era pavimentata con grandi lastroni convessi di pietra dura, indescrivibilmente unti. Perciò attraversare via Maqueda era un'impresa. Comunque, una volta che ci si riusciva, era fatta. Dalla nostra parte la strada era piuttosto scura, e c'erano soprattutto negozi di verdura. Verdure in abbondanza: pile di finocchi bianchi e verdi, così come sedano, e grandi mazzi di carciofi giovani, violacei e verdastrì, dai germogli pendenti, mucchi di grossi ravanelli [...]. Attraversiamo il corso all'altezza di quel vortice decorato e trappola mortale dei Quattro Canti. Io, naturalmente, sono quasi travolto e ucciso. Qualcuno viene quasi travolto e ucciso ogni due minuti [...]. La seconda parte di via Maqueda è quella elegante: sete e piume, e un numero infinito di camicie e cravatte e gemelli e sciarpe e novità per uomo. Qui si realizza che i tessuti e la biancheria da uomo sono altrettanto importanti di quelli da donna, se non di più" (Lawrence, 2000, pp. 52-53). Ancora Lawrence racconta che "comunque sono le sette e i negozi cominciano a chiudere. Niente più guardare vetrine. Un solo posto delizioso: prosciutto crudo, prosciutto cotto, pollo in

gelatina, *vol-au-vent* di pollo, ricotta dolce, ricotta salata, focaccia rustica al formaggio, salsicce affumicate, bellissima mortadella fresca, enormi aragoste rosse del Mediterraneo, e quelle aragoste senza chele. ‘Che buono! Che buono!’” (Lawrence, 2000, p. 55).

Il geografo Aldo Pecora così descrive nei primi anni Sessanta del secolo scorso le caratteristiche generali del settore del commercio e dei servizi a Palermo: “sono il commercio e i servizi a offrire le maggiori possibilità di vita: anche se talora si tratta di servizi che la povera gente si scambia vicendevolmente, e che permettono semplicemente di sopravvivere. Ogni branca di attività [...] appare decisamente satura. E le contraddizioni economiche e sociali della città si sono di conseguenza fatte anche più acute dallo scorcio del secolo scorso – quando lo studioso G. Pitre calcolava che non meno di 200.000 abitanti dei quartieri popolari della Kalsa, del Borgo Vecchio, del Capo e dell’Alberghiera vivevano in modo del tutto estraneo alla vita cittadina, cui prendevano parte solo circa 50.000 tra proprietari, commercianti e impiegati nonostante i sensibili progressi fatti in alcuni settori dell’attività economica, come nel commercio e nell’amministrazione, e nel parziale risanamento attuato nei vecchi quartieri popolari del nucleo centrale della città. [...] la mobilità professionale appare estrema. Non soltanto il ritmo di mutamento è rapido, ma gli orientamenti successivi paiono sorprendenti a chi viene da un paese industrializzato. Il mestiere di origine, se mai è esistito, conta finalmente molto meno della successione dei mestieri di sostituzione: facchini, lustrascarpe, venditori di prezzemolo e fichi di Barbaria, scaricatori, lavatori di macchine. Non c’è specializzazione, e tanto meno divisione di compiti”. Con specifico riferimento alle forme del lavoro nelle aree prossime alla via Maqueda Pecora scrive che “negozianti di ferrareccia e rimpagliatori di sedie o fabbricanti di lampade si sono trasformati, per deficienza o mancanza di ordinazioni, in riparatori in tutti i generi e in rigattieri” (Pecora, 1962, pp. 155-156).

Recentemente lo scrittore Roberto Alajmo, nel delineare in modo disincentato e ironico la sua Palermo, si sofferma sulle attività commerciali di via Maqueda: “sulla destra ci sono negozi di abbigliamento e sulla sinistra, invece, negozi d’abbigliamento. [...] Vendono tutti gli stessi identici vestiti. Specialmente le boutique di via Maqueda, che sono meno care, possono essere ricondotte più o meno tutte al concetto tipicamente locale di *grazioso*. [...] Ecco come sono pure i negozi di via Maqueda: graziosi. Graziosi e mediamente vuoti, perché nessuno ci va a comprare mai. Uno dei grandi misteri cittadini è come campino i negozianti. In continuazione si lamentano e periodicamente chiudono la loro graziosa bottega, poi aprono un altro negozio grazioso con un nome grazioso” (Alajmo, 2013, pp. 31-32). Prima dell’istituzione della Ztl lo stesso autore ci dà invece una suggestiva fotografia

dell'ambiente urbano: "In via Maqueda c'è un traffico che praticamente non finisce mai dalla mattina alla sera. Da esso scaturisce la puzza che si sente nell'aria. Una puzza tanto persistente che chi abita in zona si è assuefatto e non l'avverte più. [...] la puzza di via Maqueda col tempo si condensa e va a depositarsi sulle facciate dei palazzi, che paiono costruiti adoperando roccia vulcanica. Quando capita di restaurare una facciata si scopre che invece è fatta di pietra d'Aspra, e viene fuori un colore ocra che non c'entra per niente con il nerume circostante" (Alajmo, 2013, p. 32).

3. Città, commercio e pedonalizzazione. Riflessioni geografiche

Il rapporto fra spazio urbano, commercio e comunità rappresenta uno snodo importante ove indirizzare l'indagine geografica; "il contributo della geografia nella lettura dei paesaggi del commercio, infatti, si rivela fondamentale per la capacità, propria della disciplina, di interpretare i mutamenti in atto cogliendo le reciproche interconnessioni fra spazi urbani e suburbani, attori economici e culture commerciali" (Cirelli, 2016, p. 5), così Caterina Cirelli ha rimarcato l'importanza che il commercio assume nell'interpretazione funzionale, sincronica e diacronica, dello spazio urbano.

Tale assunto risulta imprescindibile per la proposta di pratiche e strategie di gestione dei mutamenti dei contesti economici e culturali in atto nelle città, obiettivo di ricerca del Prin finanziato nel 2015 (Viganoni *et al.*, 2017).

In tal senso, "la funzione commerciale, con le sue moderne forme distributive, influenza le dinamiche evolutive della città contemporanea e addirittura ne contrassegna la stessa morfologia. [...] La crisi del commercio, inteso nella sua capacità di rispecchiare e persino di anticipare i mutamenti dello scenario urbano, è stata la cartina di tornasole che ha scandito i discorsi sulla recessione della città contemporanea" (Cirelli *et al.*, 2016, p. 48).

In questa sede ci si concentrerà soprattutto su un aspetto preciso di riflessione: il legame fra Centro Storico, commercio e traffico. La questione della pedonalizzazione o della gestione dell'intensità del traffico (*traffic calming*), insieme a progressive manifestazioni di processi gentrificanti o di ridefinizione dei tessuti sociali rappresentano, nella lettura del fenomeno commerciale in relazione ai centri o quartieri storici di Bruno Vecchio, un fattore distintivo laddove "la tendenza alla pedonalizzazione può essere letta come sotto-caso delle politiche volte alla ricostituzione di un ambiente 'amichevole' per il cittadino, ambiente utile anche dal punto di vista della promozione del Centro Storico come luogo di acquisti. La terminologia del 'Centro Commerciale naturale' [...] è significativa [...]. In questo contesto, la pedonalizzazione, o

quanto meno la regolazione efficace del traffico (*traffic calming*), può essere parte della sollecitazione ricercare nel centro un luogo che dal punto di vista dell'invito al consumo presenta vantaggi vincenti rispetto ai *malls* suburbani" (Vecchio, 2008, p. 154).

La vocazione commerciale dei centri urbani, enfatizzata e catalizzata dalle pedonalizzazioni che ne esaltano l'importanza a scapito della funzione della mobilità veicolare, incide profondamente nella natura, nelle modalità e nei tempi attraverso i quali consumatori, cittadini e turisti fruiscono dello spazio urbano (Rubenstein, 1992). Interessante in tal senso risulta la recente ricerca, di respiro europeo, sulla complessità spazio temporale delle città con centro pedonalizzato e a vocazione commerciale pubblicata sulla *Revista de geografia e ordenamento do território* (Kärrholm *et al.*, 2017). La questione della pedonalizzazione rappresenta dunque una frontiera stimolante per i processi di rigenerazione urbana e di mutamento della fruibilità e della funzionalizzazione degli spazi urbani e gode, in ragione della varietà di possibili approcci di analisi, di interesse multidisciplinare.

Fra le tante riflessioni geografiche che insistono sulla relazione fra commercio, città e mobilità, risulta utile richiamare, a ragione di affinità al caso studio che presenteremo nel prosieguo, l'indagine condotta da Libera D'Alessandro rispetto alla conformazione degli spazi dei Decumani di Napoli, alla strutturazione dell'offerta turistica e commerciale dell'area, alla rideterminazione dei processi sociali e commerciali e, naturalmente, alle criticità e alle opportunità scaturite da una forte turisticizzazione dell'area (D'Alessandro, 2008).

Sul piano normativo (Donati, 2018; Velatta, 2015), i passaggi principali attraverso i quali il Legislatore è intervenuto per consentire la limitazione del traffico nei centri storici delle città italiane sono stati gradualisti. Se, fino al 1989, il Codice della strada, approvato in prima versione nel 1959, prevedeva che la limitazione del traffico fosse demandata, per motivi contingenti, al Sindaco o al Commissario comunale, con la legge 122/1989, la cosiddetta Legge Tognoli, articoli 12 e 13, si definiscono giuridicamente i termini "Area pedonale urbana" e "Zona a traffico limitato" e si individuano presupposti, modalità e finalità della relativa delimitazione, ripresi e corretti poi nella versione del Codice della strada del 1993 e nelle successive modificazioni.

4. Il traffico nel Centro Storico di Palermo e la pedonalizzazione di via Maqueda

La prima ricerca, relativa al Centro Storico di Palermo, che ha affrontato in prospettiva geografica e socio-psicologica le relazioni fra spazio urbano,

commercio e traffico, curata da Girolamo Cusimano, risale al 1986 e rappresenta l'esito di un lavoro di campo condotto dall'Università di Palermo e dalla Camera di commercio di Palermo (fig. 6). Essa rappresenta un termine *post quem* imprescindibile per apprezzare come siano variate, dopo trent'anni, non solo la sensibilità percettiva dei commercianti ma anche le funzioni del Centro Storico. Riteniamo utile richiamare le considerazioni principali in merito.

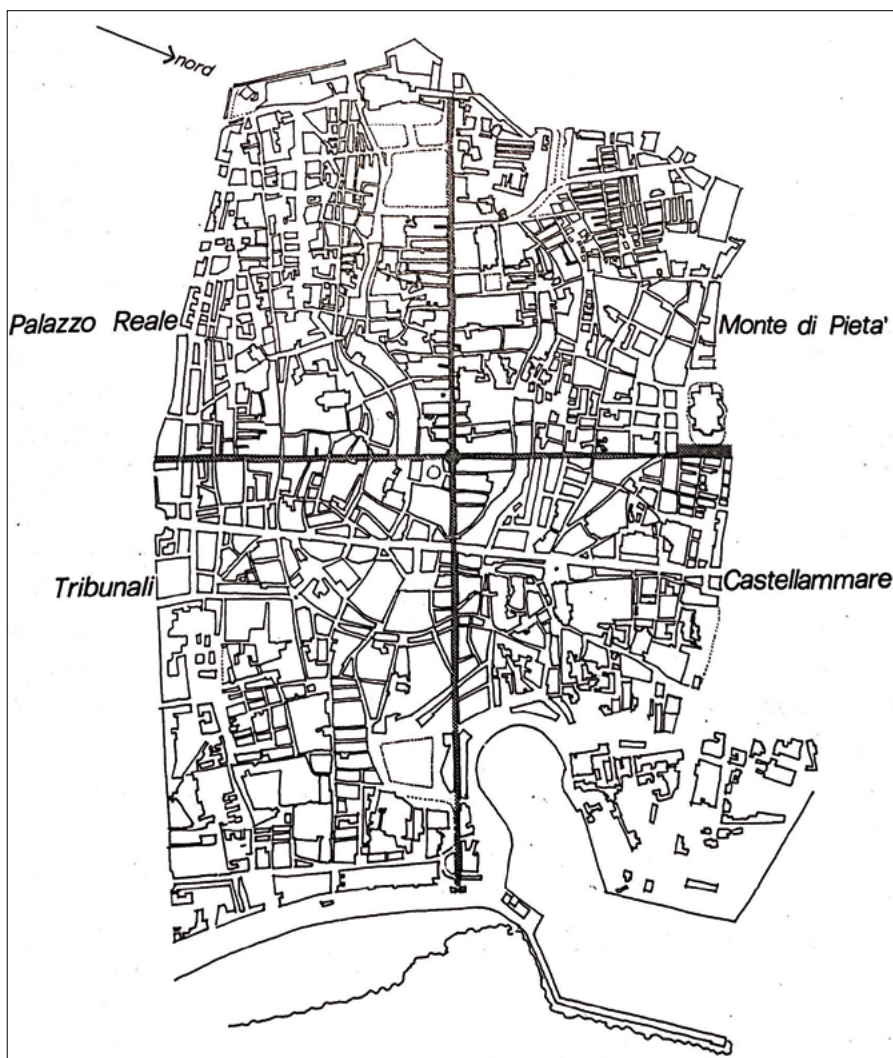


Fig. 6 – Il Centro Storico di Palermo

Fonte: Cusimano (1986, p. 17).

Dal punto di vista dell'organizzazione dello spazio, Cusimano nota che, per struttura, il Centro Storico di Palermo ha evidenti criticità di spazio per parcheggio e di opzioni di flusso per gestire il traffico. Su questo assunto ha riscontrato che, negli anni Ottanta, quando la vettura privata rappresenta il vettore di trasporto principale e insostituibile, il destino commerciale e funzionale del Centro Storico, nella prospettiva degli esercenti, è solidamente legato alla permanenza della congestione da traffico: “i questionari hanno confermato l’ostilità verso tutti quei provvedimenti che si prefiggono o che anche determinano in seconda istanza un pur parziale scoraggiamento del posteggio all’interno dell’area considerata. [...] Risulta una diffusa ostilità per il sistema di sensi unici. A essi è attribuita la responsabilità di far ‘scorrere’ monodirezionalmente il traffico. Potremmo dire che a uno spazio “scorrevole” che porta più fuori (da un confine all’altro) che dentro, venga contrapposto uno spazio ‘centripeto’, che ferma dentro di sé i flussi di auto e conseguentemente produce possibili acquirenti. In assenza di un’adeguata struttura di parcheggi pubblici, che ai commercianti appare come la vera soluzione dei loro problemi, il posteggio incontrollato sui marciapiedi e in qualunque altro spazio disponibile, anche a rischio di una totale emarginazione del pedone, sembra l’unica via d’uscita all’esigenza di attrarre compratori offrendo loro anche garanzia di uso dell’automobile” (Cusimano, 1986, pp. 25-26).

Nell’indagine psicologica, Maurizio Cardaci trova pieno riscontro alle evidenze di Cusimano. Alla domanda “Un traffico molto intenso facilita il commercio?”, “nel 44% dei casi si afferma che il traffico facilita ‘molto’ o ‘abbastanza’ il commercio. [...] Il 56% ritiene che un traffico molto intenso faciliti poco o per nulla il commercio. Questo atteggiamento sfavorevole verso il ‘traffico’ non implica necessariamente un analogo atteggiamento verso l’auto. [...] In particolare vi è un 27% che, pur ritenendo il ‘traffico’ un elemento negativo, riconosce all’auto un’utile funzione. Evidentemente per costoro il concetto di ‘traffico’ non ha una valenza negativa in quanto tale, ma solo perché richiama la carenza delle strutture atte a razionalizzarlo, in particolare i parcheggi” (Cardaci, 1986, p. 39).

Nel tentativo di dare una risposta complessiva, in termini di pianificazione e di gestione dello spazio urbano, ai processi di rivitalizzazione e rilancio del Centro Storico, il Comune di Palermo, nel 1993 si è dotato del Piano particolareggiato esecutivo di recupero del Centro Storico (Ppe), successivamente approvato con decreto dell’Assessorato del Territorio e dell’ambiente della Regione Siciliana n. 525 del 13 luglio del 1993. Attraverso il Ppe, con finanziamenti regionali erogati attraverso periodici bandi comunali, si è dato impulso, con un processo spesso non lineare e dall’efficacia ondivaga, all’attività di recupero immobiliare (Cannarozzo, 2008; Angelini, 2012). Il

Piano, forte di un'impostazione di conservazione o recupero filologici, che non ne ha permesso un'attualizzazione piena (Cannarozzo, 2008) o sintonizzata sulle aspirazioni evolutive della città contemporanea (Pellitteri, 2007), necessiterebbe, nell'opinione di alcuni (Carta, 2018), di essere integrato da una rinnovata pianificazione.

Esso prevedeva comunque una specifica politica di mobilità che avesse nell'implementazione di un servizio pubblico di trasporto efficiente e concorrenziale rispetto all'automobile privata, nella riorganizzazione e razionalizzazione del flusso di traffico di attraversamento e nella realizzazione di circa diecimila nuovi stalli di parcheggio, i suoi punti essenziali (Comune di Palermo, 1989).

Il primo tentativo di istituzione di una Zona a traffico limitato (Ztl) nel Centro Storico di Palermo, con varchi controllati da videocamere, risale al 2008 ma, in assenza del Piano comunale del traffico esso fu neutralizzato dal Tribunale amministrativo regionale (Cannarozzo, 2008).

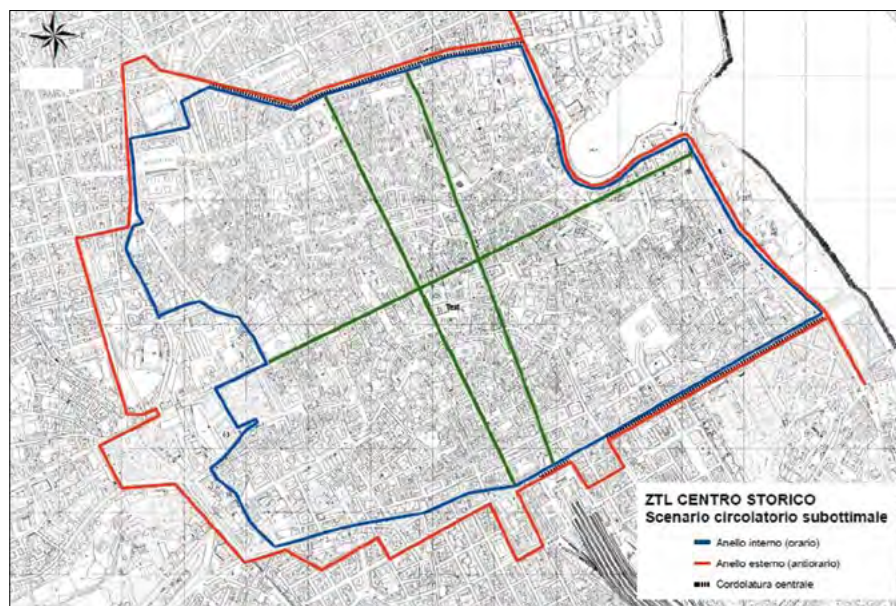


Fig. 7 – La Ztl nel Centro Storico di Palermo e i percorsi perimetrali

Fonte: Comune di Palermo (2013, p. 35).

Il Piano generale del traffico urbano (Comune di Palermo, 2013) è entrato in vigore solo nel novembre del 2013 e ha individuato e creato i presupposti per l'istituzione della Ztl nel Centro Storico (fig. 7) che, dopo un periodo

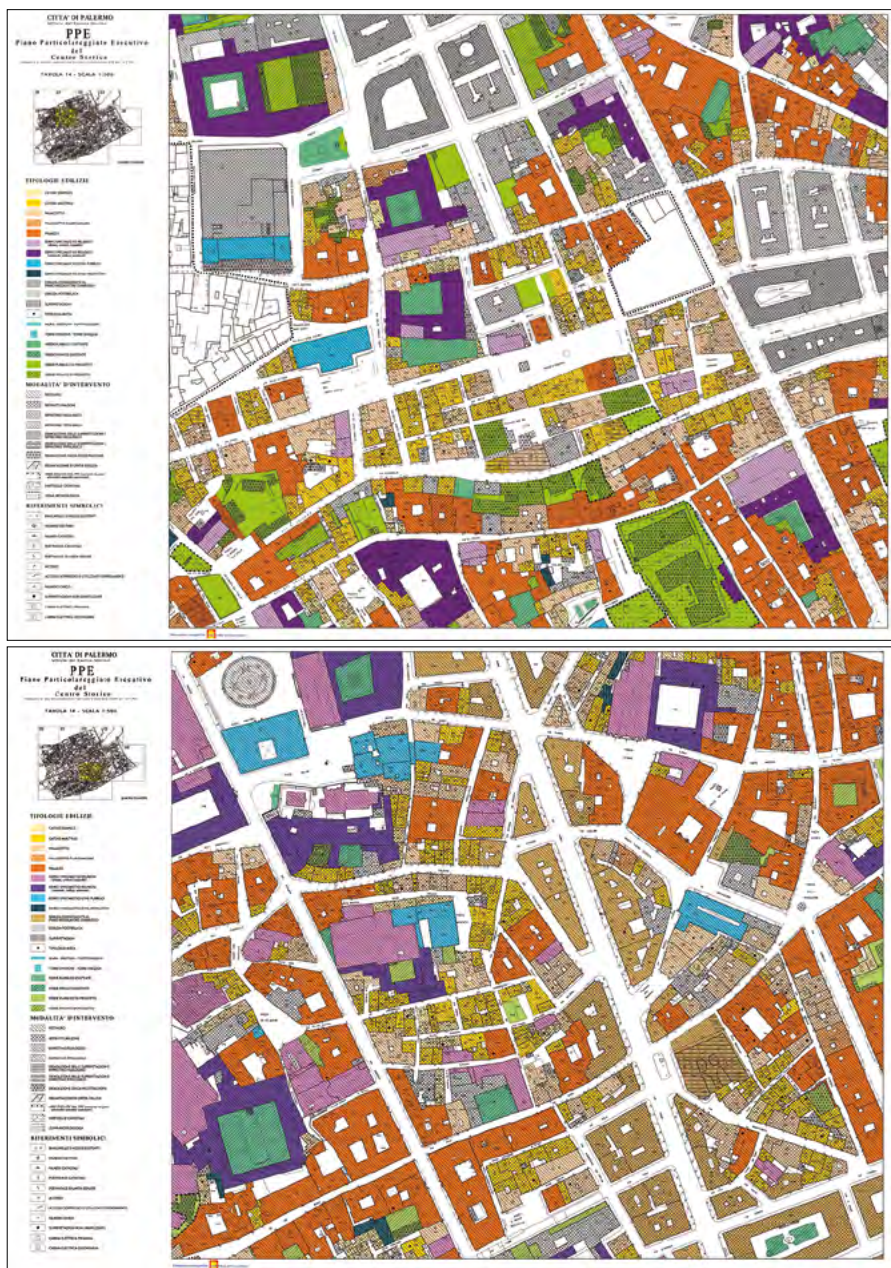
di mora e sperimentazione, è entrata pienamente a regime attraverso l'ordinanza dirigenziale n. 485 del 31/3/2017. La Ztl, che si prefigge lo scopo di inibire o limitare il transito delle vetture più inquinanti, dei non residenti, dalle 10:00 alle 20:00, attraverso divieti d'accesso o il pagamento di un pass, è attualmente in vigore.

Oggi Palermo e il suo Centro Storico registrano dunque un progressivo tentativo di razionalizzazione o limitazione dei flussi di traffico e di creazione di aree o assi pedonali. Fra essi certamente eminente è via Maqueda (figg. 8 e 9), l'arteria con sviluppo Nord-Sud, prosecuzione dell'asse che dall'Ospedale Villa Sofia raggiunge il Teatro Massimo, che fende il Centro Storico, incrociandosi con il corso Vittorio Emanuele (il Cassaro) ai cosiddetti Quattro Canti (piazza Vigliena), e prosegue, oltre la Stazione centrale, fino alla via Oretò.

Via Maqueda oggi è interamente percorribile, per transito veicolare e per il carico/scarico merci, solo nelle ore mattutine che precedono l'attivazione della Ztl. Nel resto del giorno, nel tratto compreso fra piazza Verdi e i Quattro Canti, è un'isola pedonale delimitata dai blocchi di cemento antiterrorismo e attraversabile dal traffico automobilistico autorizzato attraverso apposite traverse. La creazione dell'isola pedonale, avvenuta nel 2017, è stata il frutto di una sperimentazione episodica lunga ed è stata accompagnata da un vivace dibattito pubblico. All'interno del tratto pedonale si segnala la presenza della Galleria delle Vittorie, che solo nel 2018 è stata messa in sicurezza e che ospita un'attività di ristorazione, e della cosiddetta Area Quaroni, un complesso di proprietà della Curia, che oggi ospita spazi commerciali al pian terreno, uffici e appartamenti privati, aree nella disponibilità del Comune e un articolato sistema di garage sotterranei.

Dai Quattro Canti fino alla piazza Giulio Cesare (Stazione centrale) la via, con carreggiata ristretta da fioriere, è transitabile al traffico autorizzato e permette il deflusso dei veicoli provenienti dal corso Vittorio Emanuele verso il mercato Ballarò, la Stazione centrale o il corso Tukory (in direzione ospedali e Università). Lungo il secondo tratto (fig. 10) sono state create delle isole pedonali per permettere la libera fruizione della monumentale, rialzata, piazza Pretoria, sede del Municipio, e del pregevole complesso di architetture, religiose e civili, che si affaccia su piazza Bellini¹.

¹ L'Amministrazione comunale dal 1° agosto 2019 ha tuttavia previsto l'espansione della Ztl, con inversione del senso di marcia, anche al tratto di via Maqueda compreso fra i Quattro Canti e piazza Giulio Cesare e al Cassaro.



Figg. 8-9 – La via Maqueda nel Ppe

Fonte: Comune di Palermo, www.comune.palermo.it/js/server/uploads/trasparenza_all/_12062014122738.pdf; [12062014123215.pdf](http://www.comune.palermo.it/js/server/uploads/trasparenza_all/_12062014123215.pdf), ultimo accesso gennaio 2019.

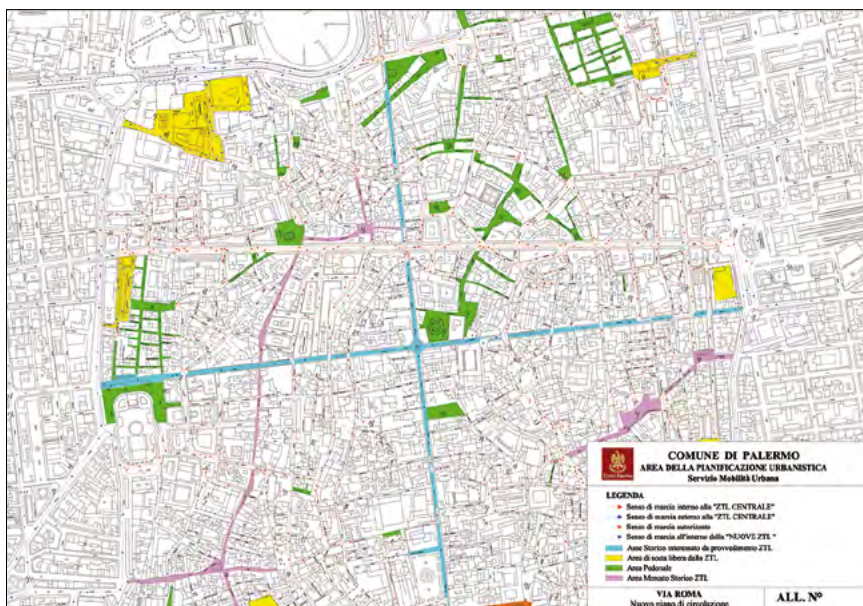


Fig. 10 – Piano circolazione di via Maqueda da piazza Vigliena a Porta di Vicari

Fonte: Comune di Palermo, https://www.comune.palermo.it/js/server/uploads/_25072019115350.pdf.

5. La vocazione commerciale di via Maqueda, un'indagine qualitativa

Per rilevare le percezioni degli esercenti rispetto alle complesse dinamiche, prospettive e criticità coinvolte nella localizzazione delle loro attività commerciali negli spazi urbani, si è scelto di somministrare ai commercianti che operano lungo via Maqueda, con campione universo, questionari strutturati che integrano domande a risposta chiusa e aperta. I dati e le riflessioni che seguiranno si fondano tuttavia sull'elaborazione dei soli questionari effettivamente compilati, che si ritengono comunque del tutto rappresentativi della varietà del fenomeno in analisi.

Il questionario si articola in venti domande/item chiamate, come detto, a rilevare la complessità del fenomeno commerciale a Palermo nella prospettiva e nella percezione degli esercenti:

- Quale categoria merceologica contraddistingue l'offerta della Vostra attività?
- La Vostra impresa si configura come indipendente, filiale o attività in franchising?

- Quanto è esteso, nella sua articolazione complessiva, il Vostro spazio commerciale?
- Il titolare dell'attività è anche proprietario del locale o lo gestisce in fitto?
- Quante persone lavorano nella Vostra impresa (incluso il titolare)?
- Anche il titolare è occupato nella vendita?
- Quando è stata fondata l'impresa?
- Da che anno si trova in questo locale?
- Quale motivazione Vi ha spinto a localizzare in questa sede la Vostra attività?
- Quale tipologia di attività commerciale si svolgeva nei locali che oggi ospitano la Vostra?
- Quante persone orientativamente visitano il Vostro negozio?
- Il Vostro esercizio si rivolge prevalentemente a una clientela locale, nazionale, internazionale?
- A proposito del particolare rapporto di fiducia e fidelizzazione che si instaura fra esercizio e cliente, è esso, nella Vostra opinione, ancora importante per orientare la scelta dei negozi dove fare acquisti?
- Qual è la Vostra opinione sul traffico in centro?
- a) Come giudicate l'accessibilità al centro? b) Nella Vostra opinione, come giudica la Vostra clientela l'accessibilità al vostro negozio?
- Come giudicate l'estensione della Ztl?
- Sareste favorevoli alla creazione di un'area pedonale?
- Sareste favorevoli all'applicazione dell'orario continuato?
- Sareste favorevoli all'apertura domenicale?
- Vi preghiamo di fornire una valutazione complessiva su questo quartiere.

Rispetto alla categoria merceologica, dai dati rilevati emerge plasticamente quanto in via Maqueda la gastronomia, etnica e locale, costituisca una categoria rilevante e che determina l'attuale dinamismo commerciale dell'area. A essa si accosta la commercializzazione di articoli di abbigliamento, anche da cerimonia, rivolti a una domanda non alto-spendente.

L'impresa indipendente è la categoria trasversalmente più diffusa nello spazio urbano preso in analisi; tale formula si esplicita, in via Maqueda, con superfici commerciali più esigue e con tipologia e qualità dell'offerta mutate radicalmente rispetto alle vie del lusso; dal punto di vista della forza lavoro impiegata poi, la media dei lavoratori a tempo pieno corrisponde a 2,9 e si registra una presenza media di lavoratori part-time pari a 1,2.

In via Maqueda, accanto ad alcune attività di tradizione (la più antica a essere stata rilevata è del 1993) emergono iniziative ben più recenti, attivate dal 2008 in poi. Se la data di fondazione si caratterizza per come esplicitato, la localizzazione attuale fa tuttavia registrare importanti differenze. La mag-

gior parte delle imprese che oggi insistono su via Maqueda presidiano quel mercato da tempi recentissimi (2008-2017), segno questo di una rinnovata dinamicità commerciale dell'asse.

Rispetto alla motivazione che ha accompagnato la localizzazione (o la r-localizzazione) nella sede attuale, emerge con chiarezza quanto via Maqueda, grazie alla presenza della Ztl, abbia saputo sviluppare un'offerta commerciale più accessibile e con abbondante presenza di esercizi etnici e gastronomici diretti alla domanda turistica. Questo dato è confortato dal riscontro con la rilevazione sulla provenienza: via Maqueda attrae omogeneamente clientela locale, nazionale e internazionale; non sorprende in tal senso che la fiducia nel rapporto fra consumatore e commerciante sia sovente percepita come valore quasi irrilevante.

Il dato sull'attività che precedeva quella attuale è viziato dai molti rifiuti nel rispondere. Emerge tuttavia che le attività preesistenti fossero collegate con l'abbigliamento e le calzature. Si rileva poi come la vocazione commerciale dell'area stia vivendo una forte transizione rispetto alla tipologia di offerta proposta; dal sopralluogo sul campo infatti è emersa la presenza di svariati spazi commerciali chiusi ma generalmente in fase di rinnovamento strutturale, presto pronti a ospitare nuove attività compatibili con l'attuale dinamica commerciale dell'area.

Il flusso di visitatori settimanali in via Maqueda è pari in media a 393 (minimo 100, massimo 2000); nel fine settimana la media è di 306,5 (minimo 50, massimo 1.200).

Rispetto all'opinione sul traffico nel centro urbano, pur in una tendenziale percezione di equilibrio, alcuni commercianti di via Maqueda auspicano che la circolazione delle vetture private possa essere favorita. L'accessibilità è infatti un fattore determinante: se accedere con mezzo privato è ritenuto tendenzialmente poco agevole, anche la mobilità con mezzi pubblici non risulta esente da criticità. Se la percezione dei commercianti emerge come sopra, diversa sembra essere quella dei fruitori mediata dagli esercenti. Emergono infatti criticità nell'accedere all'area commerciale date sia dalle limitazioni ai veicoli privati (traffico, congestione, parcheggi scarsi, Ztl) che da mezzi pubblici inadeguati.

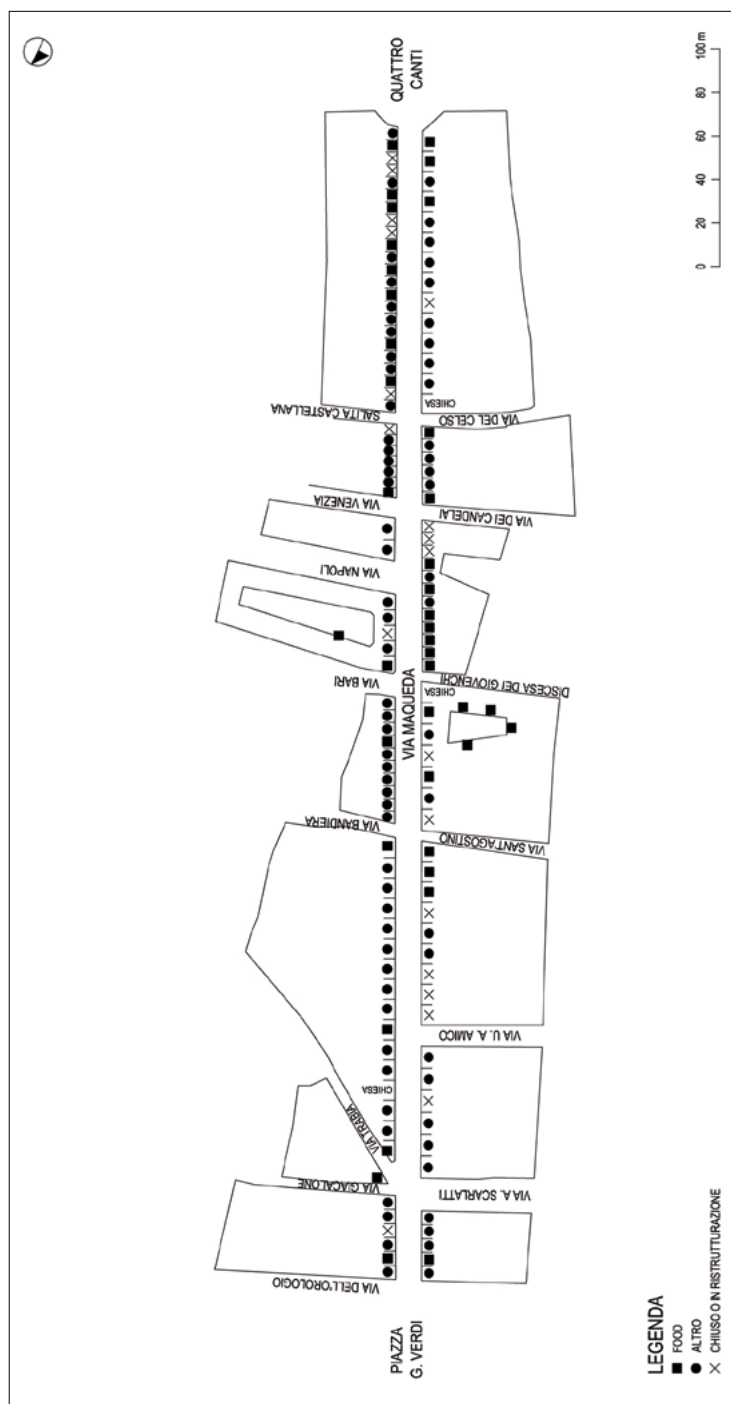


Fig. 11 – Carta delle attività food sulla via Maqueda

Rilevazione eseguita nel giugno 2019.

Fonte: disegno tecnico di F. Placenti, 2019.

In apparente contraddizione con quanto detto, la Ztl viene percepita dagli esercenti come strumento utile al commercio, adeguata nella superficie o addirittura troppo piccola. Questo segna un forte mutamento della percezione dei commercianti rispetto al passato. Infatti tante sono le richieste per l'istituzione di nuove aree pedonali per valorizzare il commercio. Tra esse spiccano per intensità via Libertà, via Roma, Mondello o addirittura tutto il centro città.

Rispetto alla pratica dell'orario continuato e dell'apertura domenicale, i negozianti di via Maqueda sono tendenzialmente favorevoli.

Rispetto alle percezioni sul contesto di quartiere emerge quanto l'area venga omogeneamente ritenuta attraente e in progressivo miglioramento; un risultato notevole per la via Maqueda che, evidentemente beneficia della pedonalizzazione, dell'attrattività turistica e delle nuove attività commerciali essenzialmente legate al *food* (fig. 11).

Riferimenti bibliografici

- Agnello F., Licari M. (2013), "La ricostruzione della città perduta; l'Esposizione Nazionale di Palermo (1891-1892)", in N. Marsiglia (a cura di), *La ricostruzione congetturale dell'architettura. Storia, metodi, esperienze applicative*, Grafill, Palermo, pp. 145-164.
- Alajmo R. (2013), *Palermo è una cipolla*, Laterza, Roma-Bari (ed. orig. 2005).
- Angelini A. (2012), *Palermo arabo normanna e le cattedrali di Cefalù e Monreale. Piano per la gestione per la candidatura nella Whl Unesco*, Qanat, Palermo.
- Bruccheri M.C., Giannitrapani A. (2010), "Pub e locali notturni", in G. Marrone (a cura di), *Palermo. Ipotesi di semiotica urbana*, Carocci, Roma, pp. 137-169.
- Bruzzese A., Tamini L. (2014), "Milano Porta Nuova. Servizi commerciali, produzioni creative e trasformazioni urbanistiche", *Imprese&Città*, 3, pp. 78-89.
- Cabianca V., Carta M. (2008), "Le vicende urbanistiche", in *Palermo. Specchio di civiltà*, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, Roma, pp. 20-60.
- Cannarozzo T. (2008), "Palermo, cronache del Terzo Millennio", *Archivio di studi urbani e regionali*, 93, pp. 183-212.
- Cannarozzo T. (2014), "Il contributo di Edoardo Caracciolo alla formazione del Piano regolatore di Palermo (1956-1962)", in N.G. Leone (a cura di), *Edoardo Caracciolo. Urbanistica, architettura, storia*, FrancoAngeli, Milano, pp. 61-69.
- Cardaci M. (1986), "I commercianti del Centro Storico, profilo socio-psicologico", in G. Cusimano (a cura di), *Commercianti e acquirenti: spazio e comportamento nel Centro Storico di Palermo*, Università di Palermo, Palermo, pp. 35-45.
- Carta M. (a cura di) (2018), *Le sfide per il Centro Storico di Palermo*, https://issuu.com/mcarta/docs/atlanter_del_centro_storico_book_It, ultimo accesso gennaio 2019.
- Chirco A. (2005), *Palermo la città ritrovata*, Flaccovio, Palermo.

- Cirelli C. (2016), “Le nuove geografie del consumo, tra crisi e resilienza”, *Geotema*, 51, pp. 5-7.
- Cirelli C., Graziano T., Mercatanti L., Nicosia E., Porto C. M. (2016), “Rileggendo le città: le recenti trasformazioni del commercio a Catania”, *Geotema*, 51, pp. 48-59.
- Comune di Palermo-Area della Pianificazione del territorio (2013), *Piano generale del traffico urbano*, www.comune.palermo.it/js/server/uploads/trasparenza_all/_17042014100310.pdf, ultimo accesso gennaio 2019.
- Comune di Palermo-Assessorato all’Urbanistica e al Centro Storico (1989), *Relazione generale del piano Particolareggiato esecutivo del Centro Storico*, www.comune.palermo.it/js/server/uploads/trasparenza_all/_12062014101414.pdf e www.comune.palermo.it/js/server/uploads/trasparenza_all/_12062014101508.pdf, ultimo accesso gennaio 2019.
- Cusimano G. (1986), “Commercio, traffico, Centro Storico: una prospettiva geografica”, in G. Cusimano (a cura di), *Commercianti e acquirenti: spazio e comportamento nel Centro Storico di Palermo*, Università di Palermo, Palermo, pp. 13-31.
- D’Alessandro L. (2008), “Le trasformazioni del commercio nel Centro Storico di Napoli: il caso dei Decumani”, in C. Cirelli (a cura di), *Città e commercio*, Pàtron, Bologna, pp. 299-312.
- Della Porta D. (a cura di) (2004), *Comitati di cittadini e democrazia urbana*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Donati A. (2018), *Un passo dopo l’altro: nascita e crescita delle aree pedonali in Italia*, http://mobilitadolce.net/wp-content/uploads/2018/01/Focus-Mobilita-pedonale_Donati.pdf, ultimo accesso gennaio 2019.
- Fatta G. (2012), “Architettura e tecnica nella costruzione del teatro Massimo V.E. di Palermo”, *Meccanica dei materiali e delle strutture*, 2, 2, pp. 1-39.
- Gargiulo C., Galderisi A., Ceudech A. (2008), “Pedonalità e riqualificazione urbana. L’area di Montesanto a Napoli”, *Trimestrale del Laboratorio territorio mobilità e ambiente*, 3, 1, pp. 39-48.
- Iannello M., Scolaro G. (2009), *Palermo. Guida all’architettura del ’900*, Fondazione Salvare Palermo, Palermo.
- Inzerillo S.M. (1984), *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo. Crescita della città e politica amministrativa dalla ricostruzione al Piano del 1962*, *Quaderni dell’Istituto di Urbanistica e Pianificazione territoriale della Facoltà di Architettura di Palermo*, 9, 14, numero monografico.
- Kärrholm M., Barata Salgueiro T., Soumagne J., Rio Fernandes J.A., Chamusca P. (2017), “Time-space complexity and the opening hours of commerce: A study of four European cities”, *Revista de Geografia e Ordenamento do Território (Journal of Geography and Spatial Planning)*, 12, pp. 153-177.
- Lawrence D.H. (2000), *Mare e Sardegna*, Ilisso, Nuoro (ed. orig. *Sea and Sardinia*, Seltzer, New York, 1921).
- Mancini S. (2008), “Evoluzione dello spazio geografico e nuove relazioni funzionali e dinamiche: il caso del polo fieristico della capitale e il quartiere polifunzionale Parco Leonardo”, in A. Salaris (a cura di), *Terre di mezzo: la Basilicata tra*

- costruzione regionale e proiezioni esterne. *Formazione e ricerca didattica in geografia: esperienze e prospettive – Atti del 50° Convegno nazionale dell'Associazione italiana insegnanti di geografia*, Edizioniidipagina, Bari, pp. 168-174.
- Messina E., Vella G. (a cura di) (2014), *Pianifica Palermo – Proposte integrate per una città creativa, sostenibile e condivisa*, Edizioni ArchxArch, Palermo.
- Molteni C. (2007), “Rigenerazione urbana e commercio. Il caso di Birmingham”, *Ciudades*, 10, pp. 143-158.
- Pecora A. (1962), “Palermo: ambiente e vita economica. Fragile simbolo di una grande speranza”, in *Tuttitalia. Sicilia*, Sadea, Milano, vol. I, pp. 148-157.
- Pellitteri G. (2007), “Una città alla ricerca dei propri spazi”, in P. Hamel (a cura di), *Palermo, l'identità cercata*, Libidine, Mazara del Vallo, pp. 79-90.
- Pirrone G. (1989), *Palermo, una capitale: dal Settecento al liberty*, Mondadori Electa, Milano.
- Rubenstein H. M. (1992), *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, John Wiley and Sons, New York.
- Vecchio B. (2008), “Centro Storico e commercio: alcuni riferimenti per la discussione”, in C. Cirelli (a cura di), *Città e commercio*, Pàtron, Bologna, pp. 149-158.
- Velatta A. (2015), *L'accesso al Centro Storico e la disciplina del traffico veicolare*, http://www.aedon.mulino.it/atti/2015/centri_storici/velatta.pdf, ultimo accesso gennaio 2019.
- Viganoni L., Sommella R., D'Alessandro L. (2017), “Il quaderno di lavoro, base di partenza della ricerca”, in L. Viganoni (a cura di), *Commercio, consumo e città, Quaderno di lavoro*, FrancoAngeli, Milano, pp. 7-26.