



CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA
ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI PALERMO



ANTICO CHIODO
Bar - Gelateria - Pasticceria
piazza Mondello 4, Mondello (PA)



DESPAR ALIGRUP
via Alessandro Manzoni
San Giovanni la Punta (CT)



S.A.S. s.r.l.
Società Aerofotogrammetrica
Siciliana

Università degli Studi di Palermo

Dipartimento Storia e Progetto
nell'Architettura

Gruppo di lavoro:

prof. arch. Michele Sbacchi (coordinatore)
prof. arch. Emanuele Palazzotto
prof. arch. Andrea Sciascia

Consulente:

ing. Angelo Agnello

Collaboratori:

arch. Sabina Brandiamore
arch. Angels Fos Tomàs

Relazione storica:

prof. arch. Antonietta Jolanda Lima
arch. Aurelio Belfiore

Comune di Palermo

Assessorato all'Urbanistica

Prof. Avv. Mario Milone

Vice Sindaco, Assessore all'Urbanistica e
al Centro Storico del Comune di Palermo

Arch. Federico Lazzaro

Capo Settore Urbanistica

Arch. Vincenzo Polizzi

Dirigente del Servizio II
Formazione Strumenti Urbanistici

Arch. Rossella Ferrauto

Arch. Giovanni Sarta

Ringraziamenti

Per l'interessamento ed il generoso sostegno:

Avv. Roberto Helg, Presidente della Camera di Commercio, Industria, Artigianato
e Agricoltura di Palermo;

Dott. Francesco Maiolini, Direttore Generale di Banca Nuova;

Dott. Antonio Piraino, Banca Nuova;

Dott. Ettore Artioli, Vicepresidente di Confindustria;

Riccardo Agnello, di Mondello Lido.

Per la gentile concessione dei materiali cartografici:

Ing. Francesco Cacapardi, Amministratore Unico della SAS, Società
Aerofotogrammetrica Siciliana.

Per la gentile concessione dell'uso della Torre di Mondello:

Associazione Alamola.

Per il lavoro svolto come componenti della Giuria:

Prof. Arch. Franco Purini, Ing. Angelo Agnello, Dott. Ettore Artioli, Prof. Arch.
Pierre-Alain Croset, Prof. Arch. Alberto Ferlenga, Arch. Sebastiano Monaco, Arch.
Vincenzo Polizzi, Prof. Arch. Emanuele Palazzotto, Prof. Arch. Michele Sbacchi.

Progetto grafico e impaginazione
Sabina Brandiamore

Le fotografie, dove non specificato,
sono di Sabina Brandiamore

© copyright ALINEA editrice - Firenze 2009
50144 Firenze
via Pierluigi da Palestrina, 17/19 rosso
Tel. +39 55/333428 - Fax +39 55/331013

tutti i diritti sono riservati;
nessuna parte può essere riprodotta in
alcun modo (compresi fotocopie e
microfilms) senza il permesso scritto della
Casa editrice

e-mail ordini@alinea.it
www.alinea.it

ISBN: 978-88-6055-404-8

finito di stampare nel mese di maggio 2009
stampa: Genesi Gruppo Editoriale s.r.l.
Città di Castello (PG)



Università degli Studi di Palermo
Dipartimento Storia e Progetto nell'Architettura



Comune di Palermo
Assessorato all'Urbanistica

a cura di:
Emanuele Palazzotto
Michele Sbacchi
Andrea Sciascia

Progettare Mondello

INDICE

1.	
La questione Mondello	
Presentazione	7 Mario Milone
L'Università per la città	9 Angelo Milone
Un'occasione di ricerca	11 Cesare Ajroldi
Strategie per il piano di Mondello	13 Vincenzo Polizzi
Nota	15 Roberto Helg
Mondello: un progetto, un concorso, un piano	16 Michele Sbacchi
Mondello: degrado e riscatto	19 Angelo Agnello
2.	
Uno studio per Mondello	
Mondello. Genesi e dinamiche del territorio	24 Aurelio Belfiore Antonietta Jolanda Lima
Motivazioni progettuali e verifica degli standard	30 Emanuele Palazzotto Michele Sbacchi Andrea Sciascia
Le condizioni attuali	35 Emanuele Palazzotto Michele Sbacchi Andrea Sciascia
Un progetto per Mondello	37 Angelo Agnello Emanuele Palazzotto Michele Sbacchi Andrea Sciascia

3. Il concorso di idee per Mondello

Alberto Ferlenga	55	Una nuova stagione
Franco Purini	58	Architetture per Mondello
Pierre-Alain Croset Michele Sbacchi	63	Una sorprendente maturità progettuale
Filippo Amara Sabina Branciamore	67	Tra l'acqua e la città. Strategie per il progetto di lungomare

4. Progetti di concorso

74	I progetti dei professionisti
164	I progetti degli studenti

5. Conclusioni Dallo studio al concorso al piano particolareggiato

Andrea Sciascia	201	L'isolato di Valdesi. Tra superfici e profondità
Emanuele Palazzotto Andrea Sciascia	209	Il lungomare di Mondello. Tra sabbia e città
Emanuele Palazzotto	213	L'isolato di via Teti e la piazza Mondello. Identità, viabilità e paesaggio

6. Appendici

222	Bando di Concorso
233	Materiali del concorso
250	Verbali della giuria

Motivazioni del progetto e verifica degli standard

Emanuele Palazzotto
Michele Sbacchi
Andrea Sciascia

Lo Studio di inquadramento territoriale, illustrato in questa relazione, è stato elaborato in ragione di una precisa richiesta contenuta nel disciplinare di incarico.

Esso costituisce il cardine tra la pianificazione su Mondello, vigente e di futura attuazione, etutto l'insieme di riflessioni, ipotesi, aspettative che l'attività del Concorso Internazionale di Idee per Mondello, intende promulgare.

Parlando di pianificazione vigente, in particolare, ci si riferisce alle previsioni della Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Palermo e all'elaborazione del Piano Particolareggiato per Mondello che la Presa d'Atto del PRG prescrive proprio per l'area trattata in questo studio (D.Dir. 124 e 558/DRU/02 di approvazione della Variante Generale al PRG). Nello studio, oltre ad operare una sintesi su dati e progetti già delineati, elaborati e pianificati, è stata avanzata una nuova ipotesi di riqualificazione per Mondello.

Tale ipotesi di riqualificazione costituisce la base sulla quale il Bando per il Concorso Internazionale di Idee si è sviluppato. Le proposte dei partecipanti al concorso costituiscono quindi il complementare svolgimento di questa ipotesi progettuale, senza escludere, comunque, la eventualità che i nuovi punti di vista possano scardinare e ribaltare quanto da noi ipotizzato in partenza. In una terza fase, dopo l'espletamento del concorso, è stata prevista, la redazione di un documento sulle valutazioni conclusive del concorso con un ventaglio di possibilità per l'utilizzazione dei risultati. Tale documento (v. cap. 5 di questo libro) rimanda allo Studio qui illustrato e permette di disporre soluzioni operative sia per il Piano Particolareggiato che per altre forme di progettualità che l'Amministrazione Comunale volesse intraprendere in futuro.

L'area oggetto di questo Studio è quella individuata da apposito perimetro nelle tavole P2a 5002 e 5005 della Variante Generale al PRG e coincide con l'area delimitata dall'arco del percorso delle Vie Cerere/Venere/Mattei/Diomedea/Tolomea comprendendo così la Borgata di Mondello e quella di Valdesi, fino ai Circoli Nautici di Punta Celesi. Prima di procedere a indagini o ipotesi progettuali, si è ritenuto utile attuare una verifica degli standard urbanistici e

delle dotazioni di servizi in quest'area di piano.

Si è proceduto considerando sostanzialmente due tipi di quantità:

- servizi secondo la normativa vigente;
- servizi esistenti e previsti dal PRG del Comune di Palermo.

Calcolo degli standard urbanistici

I dati essenziali per questo calcolo sono notoriamente le prescrizioni sugli standard urbanistici del D.M. 2 aprile 1968 e, di conseguenza, i dati relativi alla popolazione residente.

La popolazione residente nell'area in oggetto è stata calcolata con il conteggio materiale delle abitazioni e dei volumi relativi.

A tal proposito è da rilevare che la popolazione residente da prendere in considerazione ai fini degli standard urbanistici (in particolare per gli spazi dell'istruzione) dovrebbe essere quella che risiede permanentemente. Per Mondello, infatti, così come per tutti gli insediamenti stagionali, la popolazione che risiede per tutto l'anno è di gran lunga inferiore a quella che vi abita solo nei mesi estivi e che, conseguentemente, usufruisce di servizi altrove (ciò si verificherà in maniera netta per quanto riguarda gli spazi per l'istruzione).

Ciononostante, il calcolo da noi elaborato, al fine di essere ancora più cautelativo, prescinde dalla stagionalità, offrendo standard di servizi con una applicazione rigorosa della normativa.

Calcolo volumi abitati:

Quantità abitazioni	=	n.	2.500
Volume medio abitazioni	=	mc	320
Totale volumi residenziali (2500 x 320)	=	mc	800.000
Totale abitanti (800.000 / 80)	=	n.	10.000

Servizi ex art. 3 del D.M. 2 aprile 1968:

Servizi totali per 80 mc di volume abitato = mq 8

Tali servizi si suddividono in:

- istruzione: asili nido, scuole materne e dell'obbligo = mq 4,50
- aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi (uffici PT, protezione civile, ecc.) = mq 2
- aree per spazi pubblici attrezzati a parco per il gioco e per lo sport = mq 9
- aree per parcheggi = mq 2,50

Calcolo servizi per l'area soggetta a Piano

Particolareggiato:

- servizi totali (10.000 ab. x 18)	=	mq	180.000
- istruzione	=	mq	45.000
- aree per attrezzature religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi (uffici PT, protezione civile, ecc.)	=	mq	20.000
- aree per spazi pubblici attrezzati a parco per il gioco e per lo sport	=	mq	90.000
- aree per parcheggi	=	mq	25.000



Caratteristiche d'uso.

Calcolo servizi previsti nel Piano Regolatore Generale del Comune di Palermo

Tali servizi sono in parte esistenti ed in parte da realizzare.

Istruzione:

via Venere	= mq	14.000
via Marinai Alliata	= mq	5.500
via Diomede	= mq	8.000
via Mondello	= mq	8.000
totale	= mq	35.500

Aree per attrezzature religiose, culturali etc.:

area 1	= mq	11.000
area 2	= mq	3.600
chiese	= mq	5.000
totale	= mq	19.600

Aree per spazi pubblici attrezzati a parco:

area 1	= mq	6.250
area 2	= mq	8.800
area 3	= mq	9.600
area 4	= mq	2.400
area 5	= mq	16.000
area Viale Galatea (sud 28.000 + nord 37.500)	= mq	65.500
totale	= mq	108.000

Parcheggi

area 1	= mq	7.950
area 2	= mq	2.250
area 3	= mq	2.100
area 4	= mq	4.050
area 5	= mq	3.150
area 6	= mq	3.500
area 7	= mq	4.500
area 8	= mq	2.200
area 9	= mq	1.500
area 10	= mq	3.000
area 11	= mq	2.500
area 12	= mq	5.600
area 13	= mq	1.750
area 14	= mq	1.650
area 15	= mq	1.425
area 16	= mq	6.500
area 17	= mq	7.500
area 18	= mq	3.000
totale	= mq	63.000



Servizi di progetto.

Emanuele Palazzotto
Michele Sbacchi
Andrea Sciascia

Le condizioni attuali

L'abitato di Mondello si sviluppa intorno ad un golfo sulla costa Nord di Palermo. Il golfo è separato dalla città di Palermo dal monte Pellegrino ed è delimitato a Nord dal Monte Gallo.

Il golfo è sabbioso, tranne alle due estremità a nord e a sud dove la costa è rocciosa. Il litorale è rinomato per via delle sue acque cristalline.

La località, oltre che dal Monte Pellegrino, è separata dal centro urbano dal Parco della Favorita, ma la vicinanza (circa 8 km dal centro di Palermo) e le numerose vie di accesso rendono Mondello di fatto un sobborgo di Palermo, abitato non solo nella stagione estiva da molti palermitani.

Nel tessuto urbano si riconoscono:

- a nord la borgata originaria, raccolta intorno ai resti della tonnara quattrocentesca e alla Piazza Mondello;
- a sud un tessuto più denso intorno all'abitato di Valdesi;
- nella restante parte l'insediamento a ville isolate e strade alberate dell'impianto originario dei primi del Novecento
- altrove (vedi area via Saline e altre aree a cavallo di Via Mattei) una espansione edilizia disordinata di case unifamiliari, con rete stradale ridotta e limitata.

Attualmente lo sviluppo urbanistico di Mondello è regolamentato dalla variante Generale al P.R.G di Palermo, che è stata resa operativa a seguito della Presa D'Atto da parte della Regione Siciliana. Sulla base di tale documento l'espansione di Mondello deve essere regolata da un Piano Particolareggiato. Il PRG prevede, comunque, il rispetto del verde storico e dell'edilizia esistente, in gran parte di sicuro pregio.

Attualmente, e fino al 2012, la gestione del lungomare e segnatamente l'utilizzo della spiaggia con il suo sfruttamento balneare è affidata in concessione ad una società privata.

In seguito a numerosi movimenti di opinione, volti a rendere più fruibile il lungomare e soprattutto concentrati sulla rimozione delle cancellate, la suddetta società si è dimostrata disponibile a portare delle variazioni nella gestione, dismettendo nel periodo invernale la recinzione verso la spiaggia, aumentando i tratti di litorale liberi e annunciando future riduzioni del numero di cabine.

La storia dell'insediamento di Mondello è riassumibile in quattro



La Tonnara di Mondello in una litografia dei primi dell'800.

fasi:

- insediamento nella parte Nord e successiva costituzione della tonnara, di cui rimangono la torre ed alcuni resti;
- successiva espansione della borgata intorno al nucleo della Tonnara;
- vari tentativi di bonifica della palude, perpetratisi fino alla fine dell'Ottocento;
- bonifica definitiva della Palude e costruzione della città giardino di Mondello, estesa da Punta Celesi fino alla borgata storica.
- ulteriore espansione della città giardino.

Periodi di edificazione.



Angelo Agnello
Emanuele Palazzotto
Michele Sbacchi
Andrea Sciascia

Un progetto per Mondello

L'ipotesi progettuale avanzata da questo Studio-proposta è finalizzata a:

- potenziare e razionalizzare il sistema di accessibilità alla borgata e alla spiaggia, sia come rete viaria che come dotazione di parcheggi;
- potenziare la dotazione di servizi pubblici, sia di quelli legati alla vocazione turistico ricreativa della borgata che di quelli legati alla residenza;
- riqualificare l'espansione edilizia più recente.

L'ipotesi progettuale assume come elemento cardine l'arco viario costituito dal perimetro del Piano Particolareggiato, (vie Cerere/Venere/Mattei/Diomedea/Tolomea). Tale percorso continuo, già previsto in PRG ed in buona parte già realizzato con un'ampia sezione, viene a dotarsi, in progetto, di attrezzature con numerose aree di parcheggio, calcolate in modo da sopperire definitivamente al fabbisogno attuale e futuro. In tal modo esso diventa la spina dorsale del sistema e, con il suo andamento pressoché parallelo all'arco della costa, diventa anche un riferimento formale ben preciso.

La seconda importante scelta progettuale risiede nella pedonalizzazione del lungomare e della Piazza Mondello, con l'istituzione di un sistema di bus navetta.

La circolazione risulta necessariamente rivoluzionata, permettendo una strada di ritorno sull'asse di via Palinuro e ipotizzando un collegamento carrabile a monte della piazza.

Con tale collegamento o (in alternativa) con la costruzione di un tunnel dal lato mare, si riesce a conciliare la pedonalizzazione della piazza con la possibilità di garantire un accesso alle aree ed alle attrezzature insediate oltre la stessa piazza (ville, hotel, riserva di Monte Gallo).

Sempre nell'ottica di decongestionare il lungomare e di agevolare uno spostamento più a monte del suo baricentro, il progetto prevede la creazione di un grande parco nell'area libera tagliata dal viale Galatea.

Sul versante di una riqualificazione per l'espansione edilizia recente, sono stati individuati quattro ambiti per i quali l'intervento risulta indispensabile:

di nuove strade nell'area di Valdesi;
 - nuova strada a monte della piazza Mondello e/o tunnel da via Teti a piazza Piano Gallo;
 - risistemazione del lungomare, con abolizione permanente delle recinzioni e delle cabine ad uso balneare.
 Nei paragrafi che seguono vengono fornite indicazioni più dettagliate sulla strategia generale e sulle singole aree di intervento.

Accessibilità e parcheggi

Come già accennato, è nei fatti evidente come il problema prioritario di Mondello sia quello relativo all'accesso, ai relativi parcheggi e alla regolamentazione della circolazione. Mondello infatti da tempo non è più un luogo di sola villeggiatura per i palermitani. Preliminarmente va pertanto chiarito cosa sia Mondello in relazione a cosa è diventata Palermo. Essa è infatti una grande e continua struttura metropolitana che si estende, quantomeno, da Termini a Terrasini. Rispetto a questa vasta area antropizzata, Mondello continua ad essere un luogo di villeggiatura, ma diviene soprattutto un punto geograficamente nevralgico dell'ampia struttura metropolitana, un punto dove particolari qualità geografiche si concentrano e divengono, in una realtà di grande mobilità, disponibili per una popolazione territoriale.

Da questo punto di vista è prioritario curare il rapporto tra Mondello e la rete infrastrutturale. Tale rete potrà considerare la possibilità di un attraversamento del parco della Favorita soltanto una fra le tante vie di accesso. Il collegamento "storico", attraverso la Favorita e poi Viale Regina Margherita (che era dei tram e ora è carrabile), pensato come era solo in funzione di Palermo, appartiene ad un'ottica oggi non più praticabile.

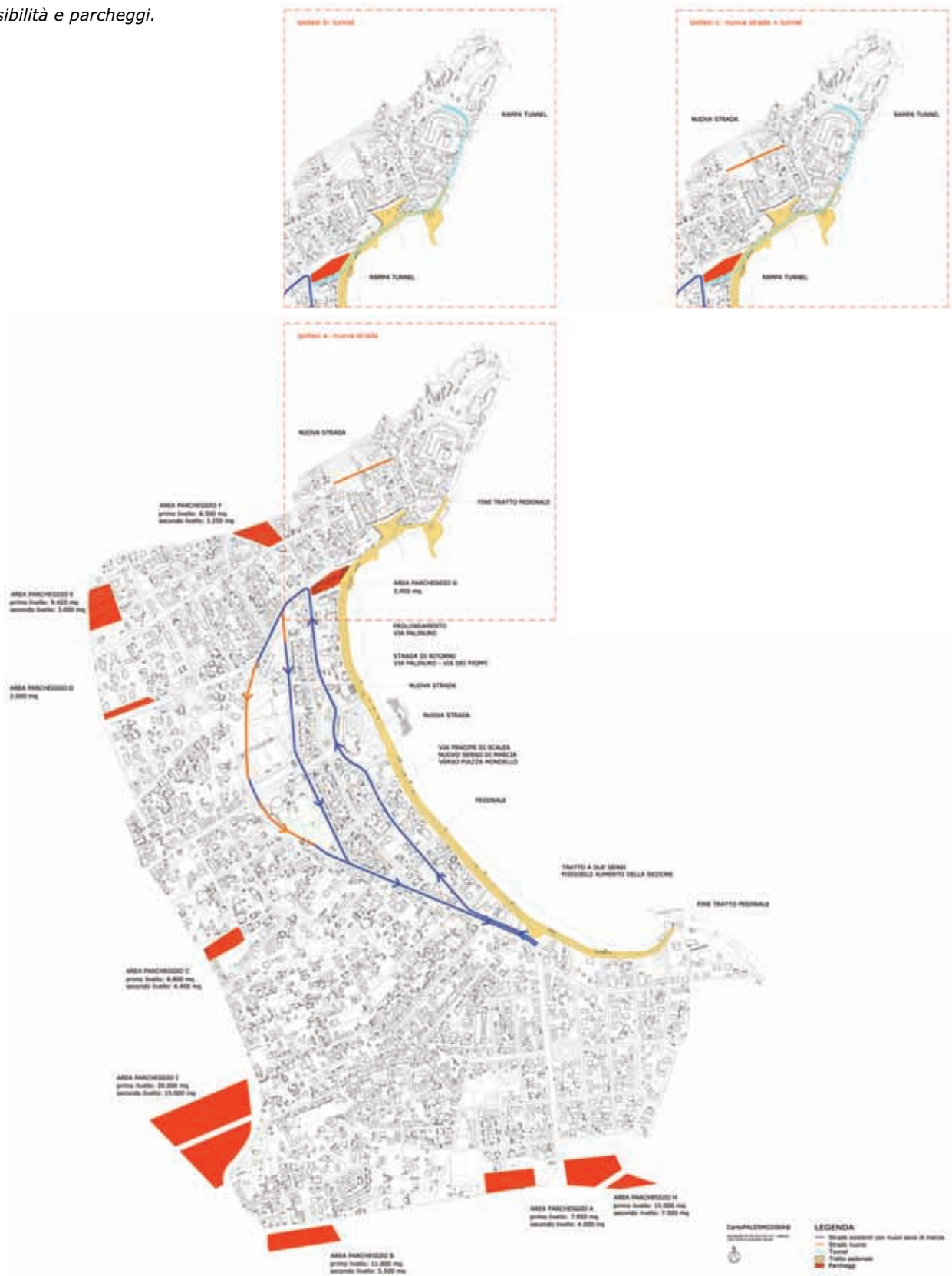
In realtà, guardando dall'alto l'ampia struttura metropolitana, l'arteria di collegamento a cui bisogna riferirsi è soprattutto l'autostrada e quindi la circonvallazione di Palermo che ne è parte.

Solo in questa dimensione più ampia si comprende come il primo vero problema di Mondello sia quello di drenare l'afflusso di migliaia di veicoli, prima che questi arrivino sul lungomare. Colonna vertebrale del progetto è quindi la strada perimetrale di Mondello costituita, in larga parte, dalla Via Venere, dalla via Mattei e dalla Via Tolomea. Su questo arco, che ricalca l'arco dell'arenile e collega la borgata di Mondello con Punta Celesi si innestano le vie di penetrazione territoriali. In progetto, su questo percorso perimetrale, si prevede di disporre una dotazione di parcheggi che sia realmente in grado di assorbire sia l'afflusso consistente di veicoli che si riversa su Mondello nei fine settimana invernali sia quello ancora più consistente dei mesi estivi.

Questi parcheggi saranno serviti da un sistema di bus navetta, articolato in tre percorsi, che consentirà di raggiungere agevolmente il lungomare e la borgata.

A partire dall'anello perimetrale, l'accesso carrabile sarà consentito a tutti, con alcune opportune limitazioni orarie, e impedito nelle aree esclusivamente pedonali (lungomare e piazza Mondello). Il flusso carrabile sarà prevalentemente quello dei residenti perchè i bagnanti, i visitatori occasionali e i turisti, non avranno

Accessibilità e parcheggi.



molte occasioni di parcheggio una volta oltrepassata la cintura costituita dalla strada perimetrale.

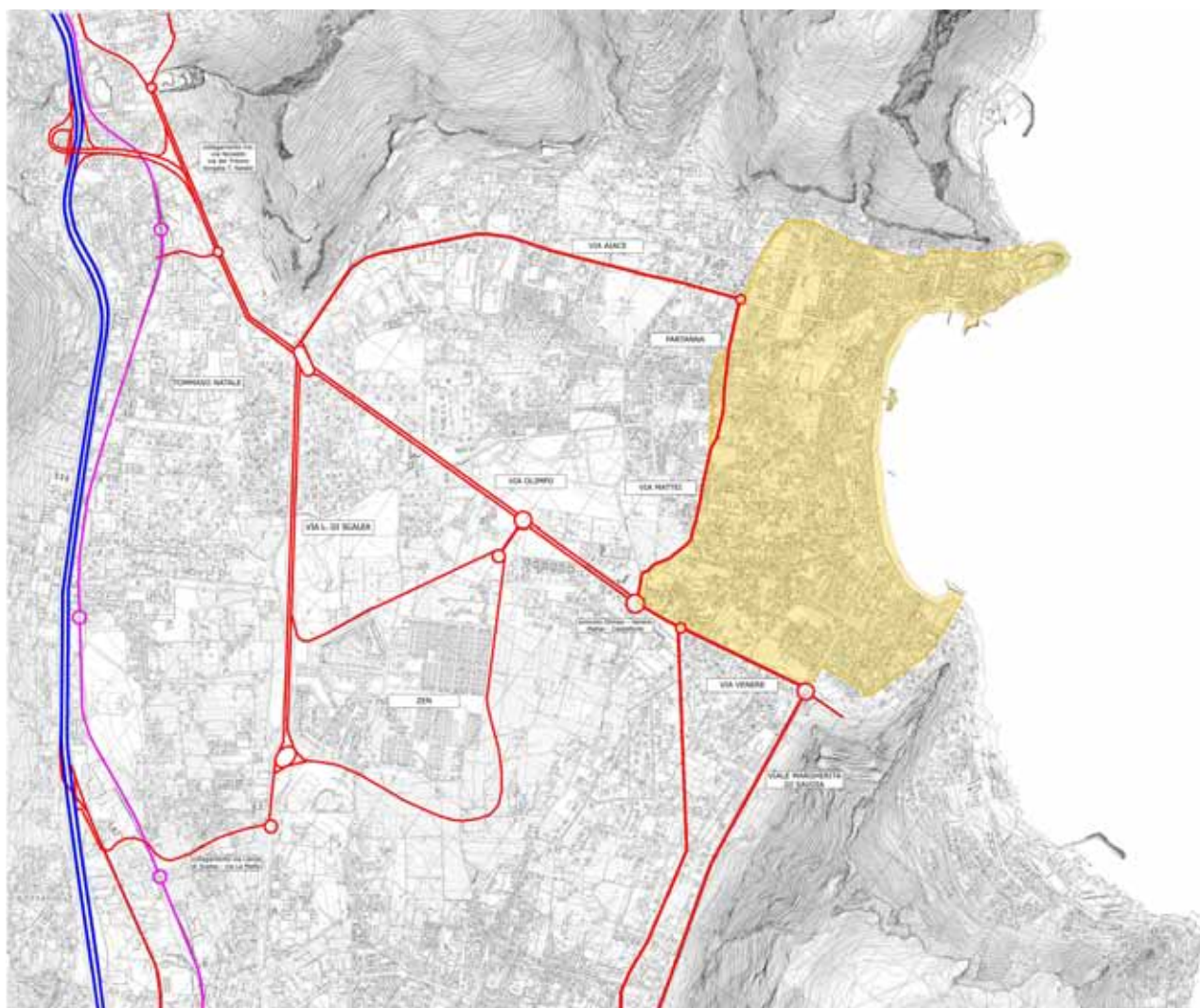
Ogni parcheggio disposto sulla via Venere e sulla via Mattei avrà una dotazione di spazi commerciali, bar, tabaccherie, punto di informazioni e servizi igienici, in modo tale da configurare il parcheggio non solo come luogo di sosta degli autoveicoli ma come centro di servizi e cerniera fra il sistema metropolitano e il sistema locale.

Tale ipotesi richiede però una quantificazione precisa. Al fine di potere calcolare il reale fabbisogno di parcheggi si è proceduto a partire dai dati già acquisiti nei paragrafi precedenti, ossia i parcheggi secondo le prescrizioni derivanti dagli standard urbanistici, e i parcheggi come da PRG.

Si è ritenuto però anche utile procedere al calcolo di una ulteriore quantità: la disponibilità di parcheggi su strada in questo momento esistenti.

Infine, a partire da questi tre dati, si è proceduto al calcolo dell'effettivo fabbisogno di parcheggi.

Viabilità.



Calcolo parcheggi esistenti

Si considera che la reale possibilità di posteggio in senso longitudinale sui due lati sia ridotta del 50% per via della presenza di numerosi passi carrabili.

Sono state considerate tutte le strade dove il parcheggio sia possibile senza intralcio del traffico:

via Mattei	= mq 8.500
via Galatea	= mq 2.500
viale Aiace (entro perimetrazione del PP)	= mq 2.500
viale Giunone (solo un lato)	= mq 1.250
via Cloe	= mq 1.500
via Ciane	= mq 1.500
via Dafne	= mq 1.000
via dei Pini	= mq 1.000
via Pindaro	= mq 3.000
via Miseno	= mq 1.000
via Principe Umberto	= mq 3.750
via Principessa Iolanda	= mq 3.750



Parcheggi previsti dal P.R.G..

via Principessa Mafalda	= mq 3.750
via Principessa Giovanna	= mq 3.750
totale	= mq 38.750

È da notare che tale quantità, come da esplicita prescrizione di legge (art. 3 del D.M. del 1968), non può comunque essere computata nel calcolo dei parcheggi secondo standard. Come illustrato precedentemente, i parcheggi necessari secondo il D.M. del 1968, risultano pari a mq 25.000 ed i parcheggi previsti dal PRG risultano pari a mq 63.000.

L'effettivo fabbisogno di parcheggi

In considerazione delle particolari condizioni di utilizzo di Mondello e la estrema variabilità dell'affluenza che abbiamo già descritto, nel presente studio si è assunta la quantità di mq 25.000, prevista dalla normativa, come insufficiente, quando nei giorni festivi e comunque per quasi tutto il periodo estivo, si registrano affluenze notevolmente copiose di visitatori.

Costituisce peraltro un dato di fatto, che non necessita di alcuna dimostrazione, come gli attuali parcheggi su strada, seppur ammontanti a mq 38.750, risultino oggi del tutto insufficienti.

Ci è apparso allora indispensabile potere quantificare, con una certa precisione, l'effettivo fabbisogno di parcheggi anche nelle condizioni di picco e quando si registra l'afflusso massimo dei giorni festivi e dei mesi estivi.

Per tale calcolo si è proceduto quantificando preliminarmente l'affluenza numerica degli utenti. A partire da questo dato si sono poi dedotte le altre quantità.

Al fine di quantificare il numero degli utenti si è proceduto ipotizzando le condizioni di affollamento massimo della spiaggia. Il calcolo è riassunto nella tabella che segue:

Calcolo dimensionamento parcheggi visitatori

- Affollamento spiaggia	= 1 pers./2 mq
- Superficie spiaggia: m 30 x 1500	= mq 45.000
- Numero persone in spiaggia (45.000/2)	= n. 22.500
- Altre persone non in spiaggia	= n. 7.500
- Totale affluenza Mondello	= n. 30.000
- Percentuale di residenti sulla affluenza totale	= 25%
- Totale affluenza visitatori: (30.000 x 0,75)	= n. 22.500
- Affluenza con mezzi diversi dall'auto (a piedi, mezzi pubblici e moto)	= 1/3
- Totale visitatori senza auto: (22.500 x 0,33)	= mq 7.425
- Affluenza in auto	= 2/3
- Totale visitatori con auto ¹	= mq 14.850
- Persone per auto	= n. 2,4

- Totale auto (14.850/2,4)	= n. 6187,5
- Superficie necessaria per auto	= mq 25
- Totale superfici parcheggio (mq 25 x 6.187,5)	= mq 154.687

Risulta quindi che l'effettivo fabbisogno di parcheggi (mq 154.687) non viene soddisfatto dalla dotazione prevista in PRG, seppur aumentata con i parcheggi su strada:

Parcheggi su strada	= mq 38.750
Parcheggi da PRG	= mq 63.000
Totale	= mq 101.750

Risulta un fabbisogno insoddisfatto di (154.687,5 - 101.750) = mq 52.937,5

Calcolo dimensionamento parcheggi secondo lo *Studio di inquadramento territoriale*

Da quanto risulta nei calcoli precedenti, si è proceduto ad un dimensionamento di parcheggi per un totale di mq 154.687, in modo da colmare la quantità residua di mq 52.937.

Aree parcheggio (primo livello):

area a	= mq 7.950
area b	= mq 11.000
area c	= mq 8.800
area d	= mq 3.000
area e = (scuola 3 + parcheggio 14)	= mq 9.425
area f	= mq 6.500
area g	= mq 3.000
area h	= mq 15.000
area i	= mq 35.000
totale	= mq 99.675

Aree parcheggio (secondo livello):

area a	= mq 4.000
area b	= mq 5.500
area c	= mq 4.400
area e	= mq 3.000
area f	= mq 3.250
area h	= mq 7.500
area i	= mq 15.000
totale	= mq 42.650

totale parcheggi di progetto
(99.675+ 42.650) = mq 142.325

Surplus di parcheggi rispetto a quelli previsti in PRG di (142.325 - 63.000) = mq 79.325

Tale quantità oltrepassa ampiamente il fabbisogno insoddisfatto, quantificato in mq 52.937,5 (calcolato al paragrafo precedente), e, come si può notare, risulta molto vicina al fabbisogno assoluto totale. Potrebbe così essere attuato anche un divieto assoluto di parcheggio su strada.

Accesso dal mare

A questo sistema di accesso terrestre è complementare un sistema di approdo dal mare che permetta di raggiungere il molo di Mondello Paese da vari punti di Palermo.

Per tale sistema di trasporto si è adottato quanto previsto nello *Studio di fattibilità per la Chimica Arenella* (elaborato nel 2001, su commessa del Comune di Palermo, da Gregotti Associati International, Studio Cangemi ed altri) nel quale si prevedeva un sistema di trasporto nautico su catamarano, con vari approdi nei golfi di Palermo e di Mondello.

È da aggiungere che un'ulteriore articolazione del sistema potrebbe prevedere una fermata a Punta Celesi sul molo antistante il Club Lauria.

Bisogna precisare, comunque, che gli accessi dal mare vengono assunti nella nostra ipotesi solamente come aggiuntivi. Pertanto l'accessibilità, in termini di strade e parcheggi, viene calcolata senza tenere conto della possibilità che durante i mesi estivi (a seconda delle condizioni climatiche anche per un periodo più esteso, fino a 6 mesi), l'accesso terrestre possa essere "alleggerito" da una percentuale di fruitori che usufruirebbero dell'accesso via mare.

Il lungomare e la spiaggia

Lungomare e spiaggia costituiscono un'unità inscindibile, parti complementari di una realtà con cui si identifica l'intera Mondello. Essi costituiscono la maggiore risorsa di Mondello e pertanto il loro assetto è cruciale per qualunque ipotesi di riqualificazione.

Per tale area la scelta di base risiede, come già detto, nella pedonalizzazione del lungomare da una estremità all'altra (dal circolo Lauria sino alla Piazza di Mondello). L'uso pedonale comporterà un nuovo disegno, che vedrà diminuire la sezione carrabile (necessariamente prevista, anche se solo per usi transitori e trasporti speciali) in favore di un ampliamento di quella pedonale. Verranno inoltre sfoltiti gli arbusti e la vegetazione bassa che occulta la vista continua del mare.

Si prevede, inoltre, la rimozione della cancellata, ancora oggi stagionalmente eretta sul bordo della spiaggia.

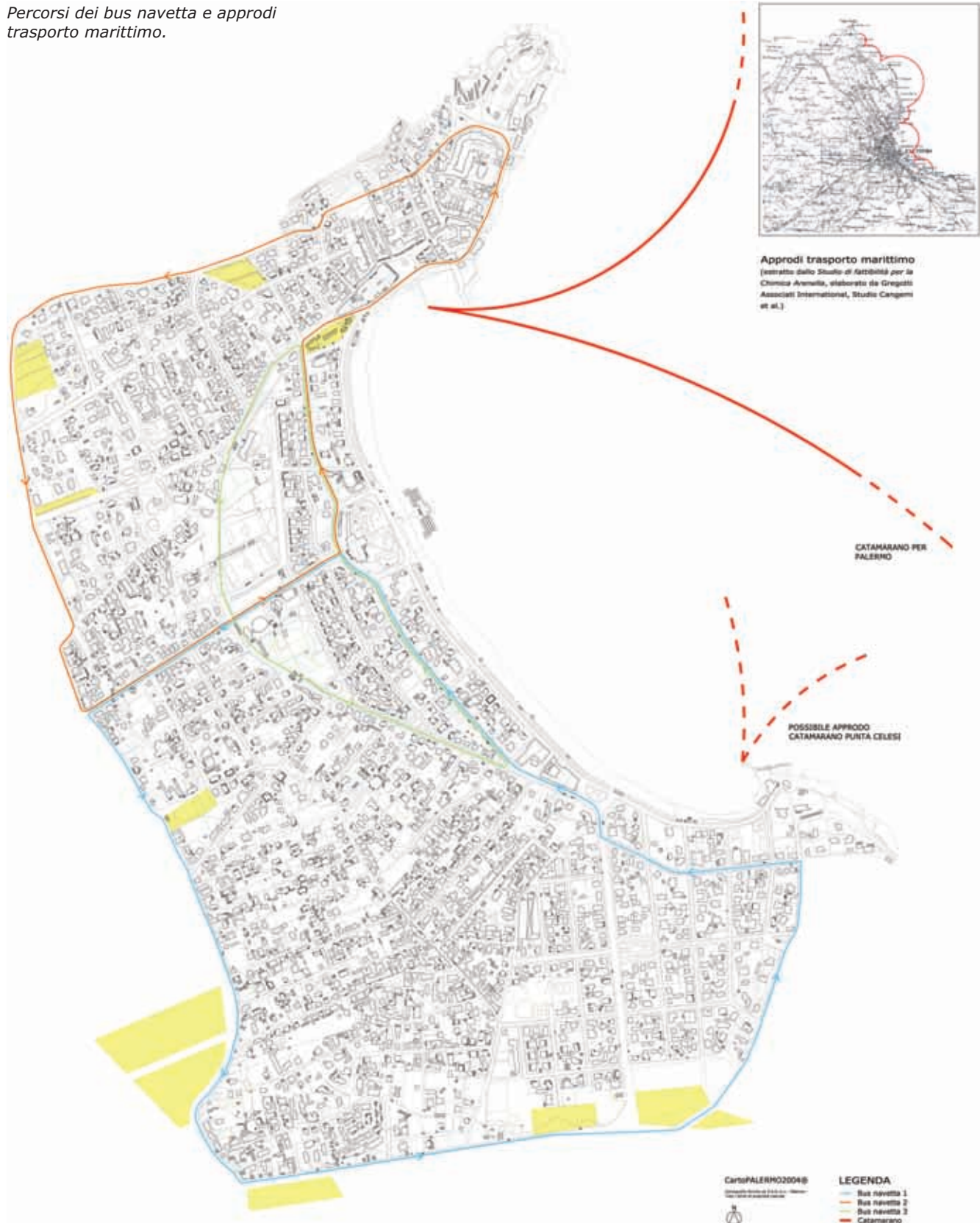
Un ulteriore cambiamento riguarda la sostituzione delle cabine ad uso privato, che attualmente occupano la spiaggia, con stabilimenti centralizzati, concentrati in punti specifici del litorale.

Nella situazione balneare del 2008 la spiaggia è stata infatti occupata da 48 file di 28 cabine ciascuna, per un totale di 1344 cabine.

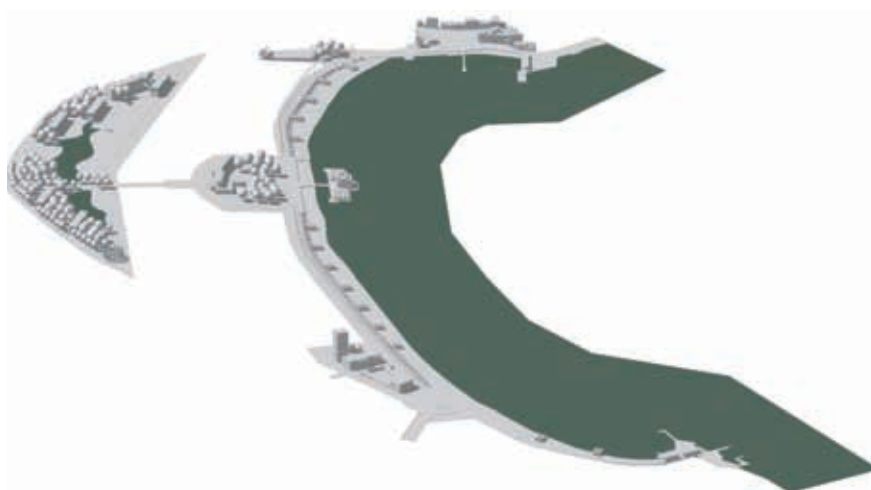
La superficie media delle cabine è di mq 4 e pertanto lo spazio occupato è pari a mq 5.376.

Gli stabilimenti verrebbero disposti perpendicolarmente al lungo-

Percorsi dei bus navetta e approdi trasporto marittimo.



Vista generale di progetto.



mare, ad ampi intervalli e conterrebbero servizi e spogliatoi comuni. Le dimensioni di tali stabilimenti, ed in particolare le superfici di spogliatoio, sono stati calcolate come segue:

I nuovi stabilimenti

Il dato di partenza assunto per questo calcolo deriva dalla superficie della spiaggia.

Superficie spiaggia: m (30 x 1500) = mq 45.000

Il secondo dato è il rapporto tra la superficie della spiaggia e quella degli spogliatoi necessari. Questo è un parametro che non esiste nella manualistica; pertanto, in assenza di parametri specifici e consolidati, si è proceduto con cinque calcoli distinti. Tali calcoli hanno fornito un risultato simile, da cui si è poi derivata una percentuale media.

- Il primo calcolo assume, dal *Manuale dell'architetto* (Ed. CNR) l'indice di affollamento ed il rapporto tra spazi e spogliatoi delle piscine. Esso risulta il dato più vicino e pertanto assimilabile a quello relativo alle spiagge:

Affollamento nelle piscine di 1 persona/2mq, da cui deriva che, ad esempio, per una vasca di mq 420 e conseguentemente mq 840 di superficie servita (pari al doppio), gli spogliatoi risultano pari a mq 20.

Da ciò si deduce un rapporto superficie utilizzata/spogliatoi pari a $840/20 = 2,3 \%$.

- Il secondo calcolo è stato eseguito ragionando sul funzionamento del Club "Lauria", dove uno spogliatoio di 90 mq serve uno spazio di spiaggia e terrazza pari a 1800 mq.

In questo caso il coefficiente è = 5%.

- Il terzo calcolo è stato fatto sul Circolo Telimar

Superfici spogliatoio (180 + 160 + 20)	=	mq	360
Area servita	=	mq	11.600
Coefficiente	=		3 %

- Il quarto calcolo è stato fatto sul *Lido di Naxos* a Giardini Naxos

Superfici coperte	=	mq	400
Area servita	=	mq	20.000
Coefficiente	=		2 %

- Il quinto calcolo è stato fatto sul lido *Sabbia d'oro* a Giardini Naxos:

Superfici coperte	= mq	20
Area servita	= mq	2700
Coefficiente	=	0,8 %

A ciò si potrebbero aggiungere alcuni coefficienti decisamente bassi derivabili dai lidi della costa sud della Sicilia (S. Leone, Portopalo).

La media dei coefficienti (2,3%, 5%, 3%, 2%, 0,8%) è 2,62 e si è pertanto assunto un coefficiente del 2,5%.

Superficie spogliatoi necessaria ($45.000 \times 0,025$) = mq 1.125

Ipotizzando coppie di due stabilimenti con 70 mq di spogliatoio ciascuno: numero stabilimenti necessari: $\text{mq } (1.125 : 140) = 8,03$

Si assume quindi il dato di 8 stabilimenti ai quali se ne aggiunge uno riservato ai circoli nautici.

Questo numero contenuto di stabilimenti consentirebbe di contemperare l'esigenza di servizi sufficienti con il minimo occultamento della vista del mare. Questi sarebbero costituiti da padiglioni dalla pianta rettangolare, di circa mq 140, disposti con il lato maggiore perpendicolare alla linea di costa. I padiglioni assolverebbero alle stesse funzioni delle cabine (spogliatoi, servizi igienici, piccoli depositi), occupando però un terzo della loro superficie. La planimetria generata dai nuovi padiglioni suddivide l'arenile, lungo circa un chilometro e mezzo, in 10 ampi cortili, lasciando quindi in buona parte visibile il golfo. Essi saranno intervallati da zone di spiaggia libera.

Nel lungomare, al di là degli interventi già descritti riguardanti punti specifici, non si prevede l'inserimento di altre funzioni, in quanto, negli anni, la pedonalizzazione implicherà la trasformazione degli usi prevalentemente abitativi degli edifici che costituiscono il fronte a mare in funzioni commerciali. Questa modificazione si è, in parte, già verificata nel tratto di lungomare che va dalla piazza di Valdesi sino al circolo Lauria, dove alcune case sono state trasformate in sede di altri circoli, dando alla strada una vitalità in parte negata dall'uso esclusivamente residenziale.

Interventi sulla piazza Mondello

La pedonalizzazione del lungomare trova il suo naturale completamento nella pedonalizzazione della piazza.

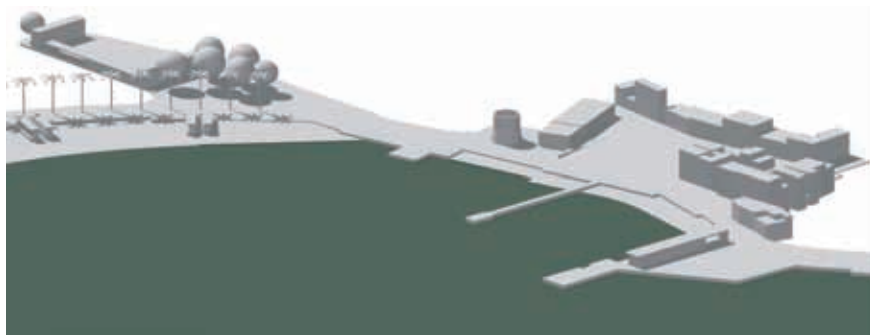
Per la circolazione nella piazza si prevedono tre distinte ipotesi. Queste si devono intendere fuse nel progetto complessivo di circolazione che considera il lungomare interamente pedonale, la Via Principe di Scalea interessata dal traffico verso la piazza di Mondello e la Riserva di Capo Gallo e la via Palinuro che assorbe il flusso di traffico in direzione opposta.

Le tre ipotesi consistono in:

- a - nuova strada a monte, in prosecuzione della via Pindaro, con ritorno nella parte alta della piazza;
- b - tunnel, che accoglie al suo interno tutte e due le direzioni di marcia, dalla via Teti sino a piazza Piano Gallo in



Via Teti/via Mondello/piazza Mondello.



Via Teti/via Mondello/piazza Mondello.

prossimità dell'albergo La Torre;
 c - tunnel, a partire dalla via Teti sino a piazza Piano Gallo
 in prossimità dell'albergo La Torre e realizzazione della
 nuova strada a monte.

Per tutte e tre le ipotesi il traffico sarà limitato ai soli residenti, agli ospiti dell'albergo e agli utenti di quelle attività interne alla Riserva di Capo Gallo (circolo Costa Ponente e Motomar).

Da sopralluoghi effettuati risulta, infatti, che con l'abbattimento di tre case, il cui costo sociale ed economico non si intende qui comunque sottovalutare, è possibile tracciare una strada a monte e permettere l'accesso carrabile ai servizi e alle residenze esistenti oltre la piazza.

Strada a monte della piazza

L'uso esclusivamente pedonale implica la realizzazione di una nuova pavimentazione e una più corretta distribuzione delle quote, in relazione ai diversi ambiti della piazza, che potrà essere qualificata da alcuni interventi scultorei e da elementi di arredo fisso. Il progetto della piazza deve includere il ridisegno dei prospetti degli edifici esistenti e, in particolare, dovrà essere ripensata in modo unitario la parte basamentale, attualmente occupata da tettoie e verande di vario tipo. Lo stesso principio varrà per la parte del coronamento. Complessivamente, quindi, nel ridisegno dei prospetti saranno ammesse parziali demolizioni e un regolamento puntuale della cartellonistica pubblicitaria.

Dovrà essere oggetto di intervento anche il molo dove oggi è situato l'edificio della cooperativa pescatori. Il progetto si svilupperà dopo avere individuato il diverso carattere dei due lati del molo: quello rivolto verso la piazza apparterrà alle logiche progettuali e quindi al disegno unitario che si propagherà dalla piazza stessa; il lato opposto, invece, si presenta come la naturale prosecuzione della scogliera e quindi luogo di belvedere e di sosta dei visitatori. Sul molo, in relazione ai due diversi caratteri, si ipotizza la costruzione di un corpo di fabbrica ad una sola elevazione, disposto perpendicolarmente alla linea di costa; questo integrerà la funzione esistente con alcune altre attività utili a decentrare il sovraffollamento che spesso caratterizza la piazza.

L'isolato compreso tra la piazza Mondello e la via Mondello deve essere interamente riqualificato, liberato dalle superfetazioni e reso accessibile al suo interno per quanto possibile, proseguendo l'azione di valorizzazione, già in corso, con il restauro della torre

e delle ultime tracce della preesistente tonnara, memoria storica della borgata.

Isolato tra Via Mondello e via Teti

L'isolato fra via Mondello e via Teti è uno dei quattro ambiti in cui ci si propone di intervenire con l'intento di riqualificare l'espansione edilizia recente.

L'isolato è attualmente in parte ineditato ed in parte occupato da un edificio di poca qualità, in contrasto con la posizione di cerniera tra lungomare e costruito. Si prevede pertanto l'esproprio e la demolizione di questo unico edificio presente in testata. L'isolato, reso libero, sarà destinato a parcheggio di interscambio e ad eventuale ingresso per il tunnel carrabile previsto dalle ipotesi di circolazione.

La parte terminale dell'isolato – area triangolare – in prossimità del lungomare sarà destinata a verde.

Piazza piano Gallo

La piazza piano Gallo è attualmente definita da cortine casuali e disomogenee e le quote di calpestio non hanno alcuna relazione con il panorama che si apre a sud-est. Peraltro su essa insiste il complesso residenziale dell'*Ashur* che viene individuato, come già detto, come uno dei quattro ambiti di espansione edilizia recente per i quali si propone l'intervento. In questo caso però la demolizione appare improponibile e ci si deve necessariamente limitare ad un intervento sul muro esterno.

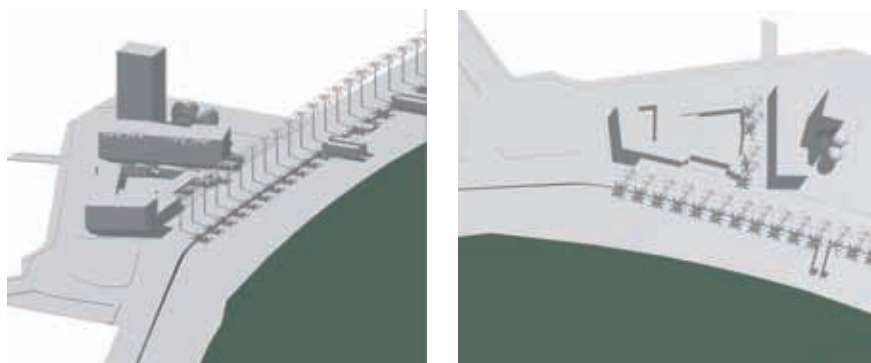
Per quanto attiene le cortine e in particolare per il muro di recinzione dell'*Ashur* e di recinzione e contenimento dell'Hotel La Torre, sarà utilizzato un unico materiale simile al materiale di pavimentazione della piazza mentre le quote dovranno essere ripensate in relazione alla vista del golfo.

La seconda parte della piazza, cioè quella in prossimità dell'ingresso della Riserva di Capo Gallo (attualmente occupato da un parcheggio di autobus e pullman), dovrà essere ripensata come spazio destinato a verde, caratterizzato da una quinta che completi e si integri al sistema di bordi già menzionato, ottemperando due obiettivi: separare lo spazio urbano dall'edilizia privata che in maniera casuale costituisce il fondale della piazza e segnare l'ingresso della Riserva.

Isolato su piazza Valdesi

L'isolato che costituisce una cerniera fra il viale Regina Margherita e il lungomare verrà riconfigurato. Esso è occupato, attualmente, dal complesso della "Sirenetta" e da un alto condominio. Il volume dell'edificio è pari a mc 38.343 per il condominio "Amore di mare" e mc 18.439 per il complesso della "Sirenetta", per un totale di mc 56.782.

La riconfigurazione potrà prevedere la sostituzione totale, con il mantenimento del volume totale anche trasferendolo su altre aree, secondo la procedura prevista dall'art. 11 della legge 71/78. Tale nuova edificazione dovrà tenere conto del fronte su piazza Valdesi e del possibile arretramento a ovest in previsione del dop-



Isolato su piazza Valdesi.

pio senso di marcia su strada.

In alternativa, si potrà procedere ad una demolizione parziale che comunque garantisca la risoluzione formale di un isolato fortemente compromesso dalla presenza del grande edificio condominiale.

Parco su viale Galatea

L'area libera a monte dell'albergo "Palace" e tagliata dalla via Galatea ospiterà, secondo il PRG, oltre ad un ampio parcheggio sul bordo della via Galatea, verde sportivo (destinazione V2) ed aree attrezzate a parco (destinazione V4). Partendo da queste previsioni il progetto complessivo ridisegna l'intera area, rispettando le destinazioni a verde attrezzato e a parco del P.R.G. e aggiungendo a queste altre funzioni (bar, ipermercato, negozi, tabaccherie), in modo tale da trasformare l'area in un fulcro complementare alle piazze Valdesi e Mondello.

Le aree a parco e a verde sportivo sono modulate e ritmate dalla presenza di alcuni padiglioni, che introducono nel sistema a verde le funzioni sopracitate. Le estremità dei padiglioni lambiscono un ampio specchio d'acqua che consentirà la navigazione di piccole barche a remi.

Il parco, grazie alla sua dotazione di attrezzature commerciali e ricreative, servirà, oltre che come polo alternativo a quello delle piazze, come abituale spazio di sosta e di ricreazione per chi vorrà percorrere pedonalmente la distanza che intercorre fra alcuni parcheggi, disposti lungo la via Mattei, e il Lungomare. Si tratterà di uno spazio verde di mediazione fra la dimensione metropolitana, che dovrà assumere la via Mattei quale strada perimetrale all'insediamento di Mondello e il mare fulcro, di attrazione principale della borgata per molti mesi all'anno.



Parco urbano su viale Galatea.

Area di espansione recente via Mattei/via Saline

L'ambito compreso fra le vie Mattei, Galatea e Principe di Scalea, che ha il suo baricentro nella via Saline, necessita di una riflessione complessiva indispensabile per ridare un significato e un ordine urbano ad un'area costruita senza alcuna regola.

Esso è uno dei quattro ambiti individuati in questo progetto come aree di riqualificazione. Rispetto agli altri tre, che consistono in singoli edifici od isolati, essa è una area molto estesa.

Escludendo, quindi, interventi sul costruito, la riqualificazione avverrà sulla rete viaria esistente e, ove possibile, mediante l'ampliamento e la rettifica della stessa e in particolare delle vie Scudieri, Iside, delle Viole, Melpomene, Clio, Lillà.

Si prevede inoltre il tracciamento, per alcuni brevi tratti, di nuove strade di collegamento. In alcune aree pubbliche si propone di sostituire ai parcheggi esistenti, piazze alberate. Queste avranno un carattere coerente al tessuto minuto al quale appartengono. Nei casi in cui il prolungamento delle strade non è fattibile si realizzeranno dei *cul de sac*, per consentire alle automobili una manovra di inversione più agevole.

La strategia della redistribuzione delle funzioni e, quindi, delle aree alberate, delle scuole e dei parcheggi rientra nel progetto generale che prevede l'ubicazione di ampie aree di sosta attrezzate lungo l'anello di via Mattei.



Riqualificazione espansione recente via Mattei/via Saline.

Note

¹ Si è assunto un coefficiente di utilizzo dell'auto (2,4 persone per auto) che è il doppio del coefficiente di 1,2 persone per auto utilizzato per spostamenti urbani abituali (casa-posto di lavoro, casa scuola etc.).

² Si può riscontrare che il dato desunto di 6187 auto al giorno verifica lo standard di 1000 veicoli/h per corsia che è la portata massima.

Poiché le vie di accesso sono tre (Viale Regina Margherita, Viale Galatea, Lungomare Cristoforo Colombo) si può calcolare una affluenza massima come segue:

Corsie totali = 4

Ore di affluenza = 5

Affluenza max oraria per corsia = 1000 veicoli

Calcolo veicoli $(1.000 \times 5 \times 4) = 20.000$

Bibliografia

R. Agnello, *Album Mondello*, Palermo 2001.

AA. VV., *Palermo, Architettura tra le due Guerre (1918 -1939)*, Palermo 1987.

A. Bottone, *Una città balneare per il tempo libero: Mondello* 1995.

F. Bonasera, *Un interessante centro composito: Mondello, sul litorale siculo nord occidentale*, Palermo 1964.

E. Calandra, a cura di, *La tonnara di Mondello: un carteggio recuperato: sec. XVII-XX: fonti storico - documentarie*, Palermo 2001.

L. Collura, *Saluti da Mondello*, s.d., s.l..

L. Crimi, R. Zappulla, *Mondello. Sviluppo storico urbanistico e analisi delle architetture del primo '900*, Palermo 1991.

A. M. Fundarò, *Mondello. Cento anni di storia*, Palermo 1996.

S. M. Inzerillo, *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo*, in Quaderno 9, Istituto di Urbanistica e Pianificazione Territoriale della facoltà di Architettura di Palermo, Palermo 1981, pp. 60-86.

P. Lo Cascio, *Mondello tra torri e pirati*, Palermo 1995.

V. Lo Jacono, *Mondello e dintorni*, Palermo 1996.

G. V. Ugo, *Il piano regolatore di Mondello, del Monte Pellegrino e della Favorita*, in «Casa Nostra», 7-9, 1954, pp.32-35.

R. La Duca, *Il cantiere navale di Mondello*, in *Id.*, *La città perduta*, Napoli 1976, pp. 8-10.

L. Scaglia, *Per il radicale rinnovamento di Palermo*, Palermo 1923.

Emanuele Palazzotto
Andrea Sciascia

Il lungomare di Mondello. Tra sabbia e città

Nell'utilizzazione degli esiti del concorso, l'elemento che definisce il tema portante dell'intera operazione è indubbiamente costituito dall'ampio golfo che include tutte le soluzioni specifiche proposte anche per le piazze Valdesi e Mondello.

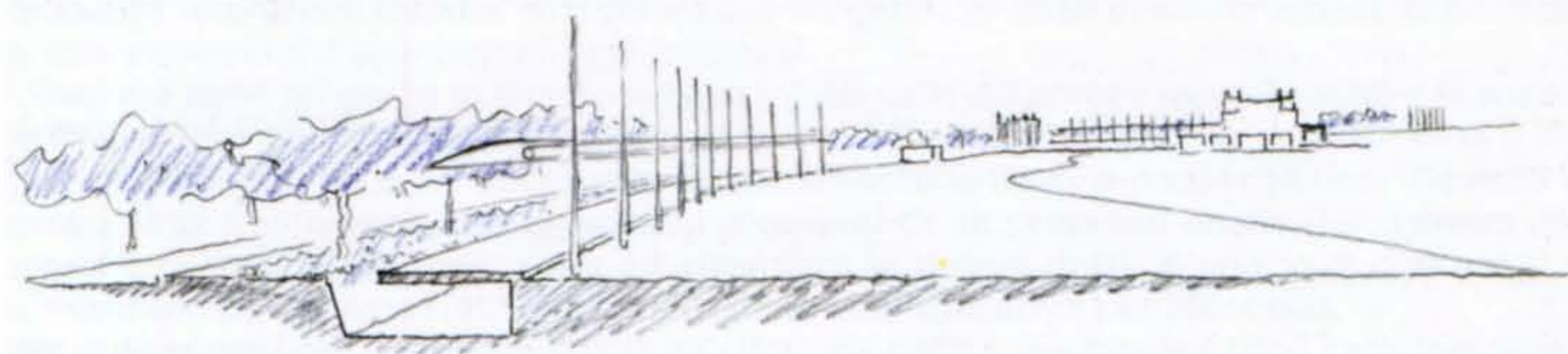
La sua specificità ha generato, prima del concorso ed evidentemente, ancor prima del piano particolareggiato, alcune soluzioni "tampone", come ad esempio la rimozione della recinzione dell'arenile nei mesi invernali e una progressiva riduzione delle cabine. La spiaggia, quindi, sembra essere l'unico luogo per cui, nonostante la complessiva disattenzione nei confronti di Mondello, si sia registrato qualche concreto avanzamento, seppur molto parziale, come se ancora a circa cento anni dalla bonifica, l'arenile, costituisse l'unica risorsa turistica della borgata marinara.

In realtà, come per l'isolato di Valdesi, bisogna interessarsi a risolvere i problemi specifici legati alla balneazione ma è necessario sapere vedere la spiaggia e il lungomare anche in uno spessore amplificato. A questa dimensione ampia fanno riferimento molti dei progettisti che dilatano, grazie alla conversione pedonale del lungomare, l'area attrezzata a servizio della spiaggia per diversi metri oltre quella soglia di cemento che la divide, in maniera netta, dallo spazio attualmente ristretto riservato ai pedoni. Questa nuova profondità è il tema centrale della riflessione sul lungomare che, come si vedrà, passando in rassegna alcune delle proposte più interessanti, si ripropone con una certa frequenza.

L'ampio golfo di Mondello trova, nei progetti vincitori e in quelli segnalati, un'unica fondata soluzione che lo vede libero da quella coltre di cabine balneari (capanne) che, durante la stagione estiva, occludono il rapporto tra insediamento e mare.

Da questo punto di vista quindi, se gli esiti del concorso devono proporre proiezioni per concrete soluzioni, l'indicazione appare univoca, quasi senza eccezioni, da parte dei concorrenti.

Si iniziano ad intravedere soluzioni diverse se si sceglie come punto di osservazione la linea che marca il confine tra la spiaggia e il lungomare. Ripercorrendo con una matita questa linea, potrebbero tracciarsi tante soluzioni quanti sono i progettisti, ed è palese che non tutte appaiono realmente plausibili anche se tutte



si pongono problematicamente la coniugazione tra il lungomare, il paesaggio e la spiaggia. La difficoltà maggiore consiste, come già evidenziato nello studio d'inquadramento generale, nel trovare un'opportuna sistemazione per i servizi e per quelle attrezzature (sdraio, ombrelloni...) necessari per la balneazione.

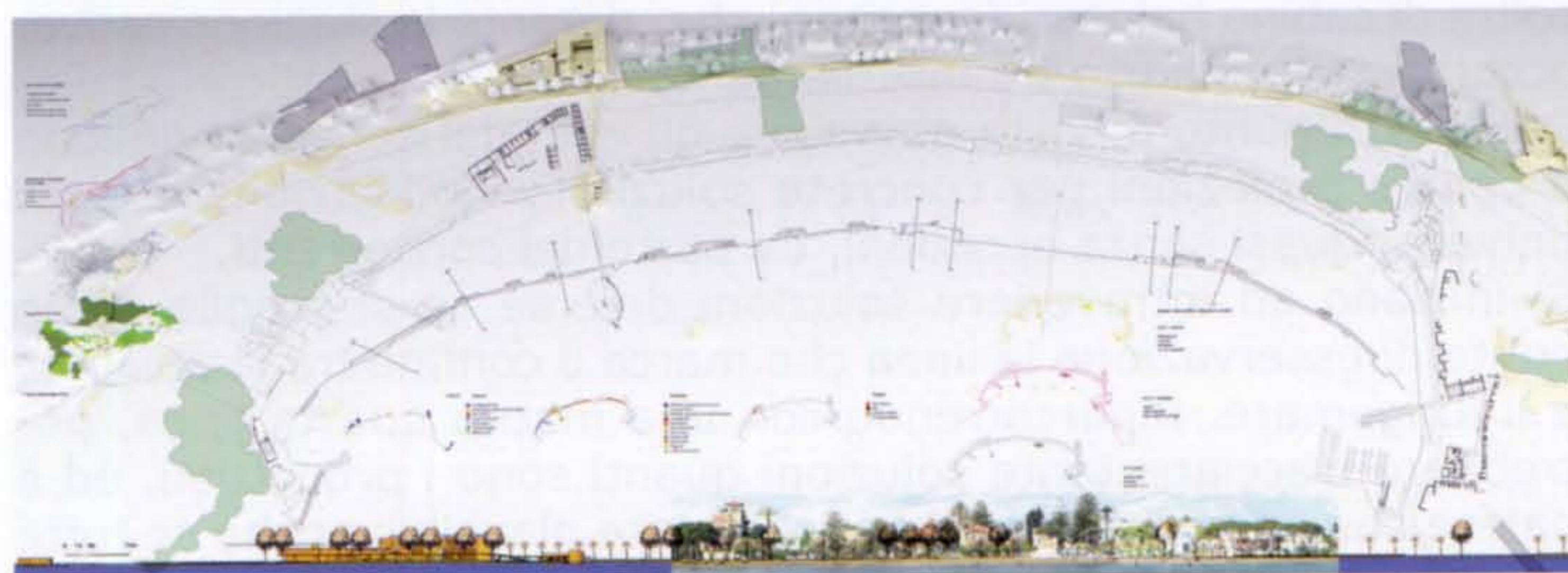
I progetti sembrano potersi includere in tre famiglie principali che prendono corpo se, insieme al ridisegno della linea longitudinale di confine tra lungomare e spiaggia, si prende in considerazione anche la sezione trasversale che, dal mare, risale verso le case che prospettano sul viale Regina Elena. Mettendo insieme questi due disegni, le differenze risultano immediatamente evidenti, restituendo quella divisione che facilita la descrizione e consente una più facile utilizzazione ed interpretazione dei progetti stessi. Entrando nel merito dei progetti, sono apparentemente simili le proposte dei gruppi Taormina e Marsala: entrambe individuano, infatti, in un solco inciso nel terreno, in prossimità del limite tra spiaggia e lungomare, quei luoghi utili a soddisfare le necessità primarie e stabili della balneazione.

Sottolineata questa analogia, si devono però immediatamente marcare le differenze: mentre il gruppo Taormina fa prevalere sulle scelte progettuali una continuità di vista assoluta tra il lungomare e la spiaggia, escludendo qualsiasi ostruzione visiva, per il gruppo Marsala, la linea di sezione trasversale sembra assimilabile ad un'onda rivolta verso il mare; questa scelta evidentemente, comporta, per alcuni tratti, un leggero innalzamento del suolo, presentandosi così con un andamento articolato che consente la variazione in quota dei punti di vista.

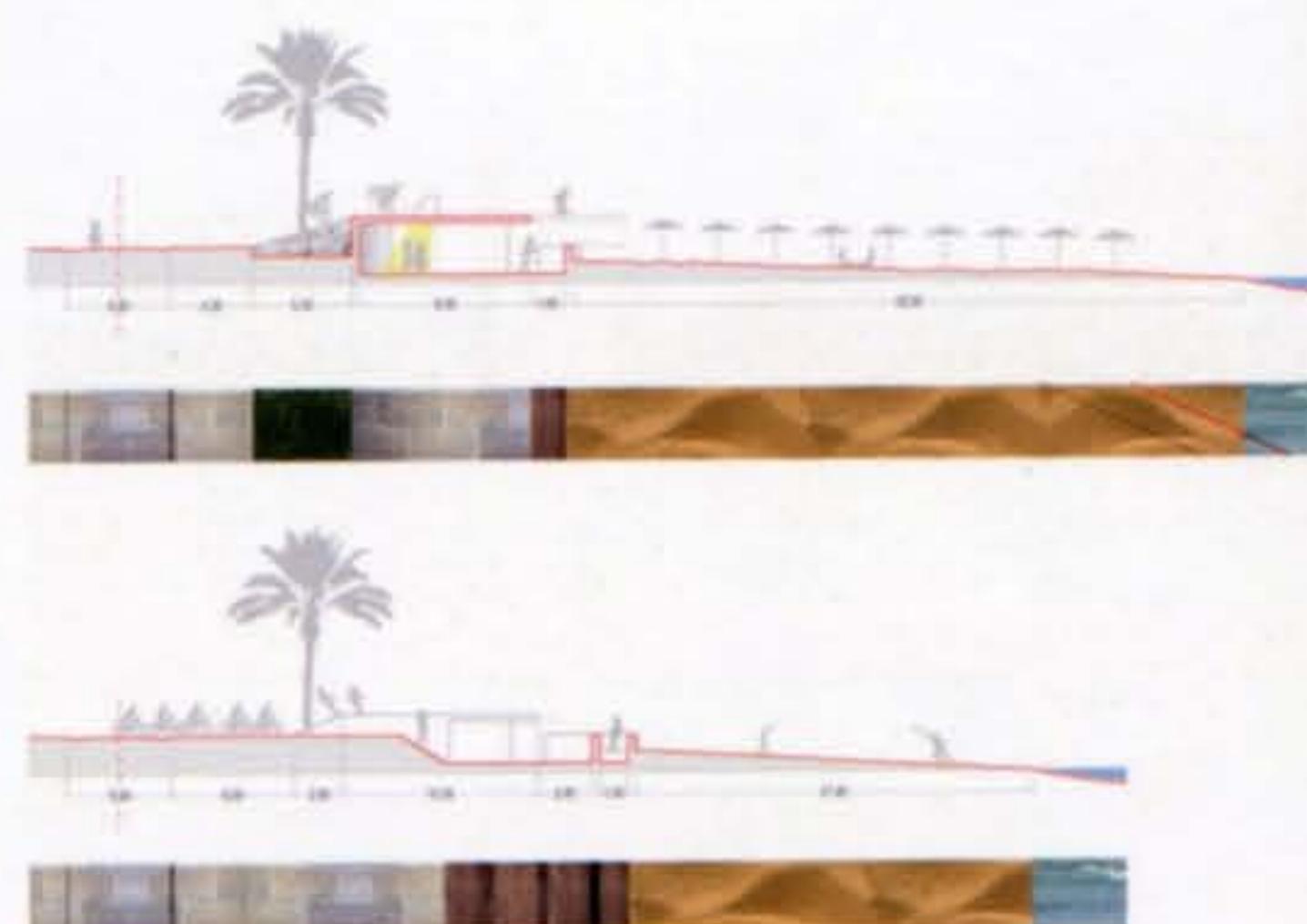
Entrambe le soluzioni, comunque, si pongono anche il problema del depauperamento dell'arenile e quindi le due incisioni, forse in maniera più decisa nella proposta Marsala, si prestano a contenere la continua erosione per trasporto della sabbia.



Gruppo Taormina.



Gruppo Marsala.





Gruppo Sarro.



Gruppo Albiero.



Gruppo Tulumello.

Sempre nell'ottica di una concreta utilizzazione degli esiti, è ipotizzabile che la sezione ad onde, utile a segnalare in maniera più evidente l'ingresso alle attrezzature, possa poi proseguire in un solco interamente ipogeo, lasciando maggiore continuità visiva nella percorrenza del lungomare.

Si riferiscono ad un'ipotesi alternativa alla precedente, quelle proposte (Alessi, Sarro...) che, in un'ottica di più immediata realizzabilità e sempre nella più completa liberazione dell'arenile da sovrastrutture, scelgono di concentrare in edifici riconoscibili, ma molto limitati dimensionalmente, tutte quelle attrezzature che attualmente invadono l'intero litorale. Di grande interesse a partire da questa scelta è l'ipotesi avanzata dai gruppi Albanese, Melluso, e Sarro; in particolar modo quest'ultimo gruppo suppone di dividere queste attrezzature in due parti; la prima stabile e la seconda temporanea e smontabile che viene aggiunta soltanto nei mesi estivi. In questi ed in altri progetti, i nuovi stabilimenti, contenuti nelle loro dimensioni, punteggiano con discrezione la linea di costa e ne contraddistinguono alcuni punti notevoli.

Una terza proposizione progettuale può essere individuata in quelle ipotesi che hanno ridisegnato la linea di demarcazione tra lungomare e spiaggia proponendo, alternativamente, soluzioni assolutamente lineari o sfrangiate, attraverso una composizione di piattaforme (Albiero, Tulumello ...). In questi casi la fascia di confine si qualifica come un vero e proprio pontile che, talvolta è caratterizzato da strutture lignee (come nel caso del gruppo Tulumello), che assecondano la sosta con un materiale più "morbido" rispetto a quello utilizzato per le differenti percorribilità (pedonale, ciclabile e carrabile) che si allontanano dalla linea di costa. Il progetto del gruppo Fera che, sostanzialmente, resta incluso in quest'ultima famiglia di proposte, è tra i pochi a sottolineare il valore iconico della cabina e, quindi, oltre a ridefinire con chiarezza i percorsi del lungomare, preferisce, seppure riducendone in maniera significativa il numero, mantenere l'ipotesi e le cromaticità tipiche delle "capanne".

Altre considerazioni meritano, in maniera più trasversale, tutti quei progetti che approfondiscono il loro lavoro sulla vegetazione. Alcuni di questi, seppure apprezzabili per la cura con cui hanno selezionato le essenze arboree, sembrano spesso dimenticare il valore architettonico e gerarchico della vegetazione esistente. Questa ha, per lunghi tratti, l'identico valore storico - artistico delle migliori architetture di Mondello e allo stesso modo meriterebbe un cauto restauro, che può prevedere anche un rinfoltimento, senza tuttavia pregiudicare la sintassi delle successioni originarie. È quindi apprezzabile la lettura del gruppo Tulumello rispetto all'intero sistema ma forse una maggiore cautela dovrebbe influenzare le scelte sulla fascia costiera.

Quest'ultima viene aggettivata, nelle proposte (Albiero, Marsala...), di lunghi pontili posti in prosecuzione di architetture, di nodi o di assi stradali, spingendo oltre la linea di costa, verso il mare, alcune attività balneari e replicando l'attuale eccezione costituita dallo stabilimento dei primi del '900. Si proseguirebbe così

un modello di approccio già sperimentato con successo che priverebbe però la preesistenza del suo valore di eccezione.

Per tali interessanti soluzioni andrebbe, comunque, verificato l'impatto dei nuovi pontili in relazione alle correnti e ai flussi di movimento del fondo sabbioso.

Un altro punto di vista da cui osservare lo "spessore" del golfo è l'ampia losanga verde tagliata centralmente dal viale Galatea, posta al di sopra dell'Hotel Palace e ripensata come luogo strategico dallo studio di inquadramento. Tra questo nuovo importantissimo spazio e il lungomare si potrà sviluppare una sinergia fra spazi ricreativi, dando alla espressione "spessore della costa" un significato concreto. L'area a verde e il lungomare costituiranno così una sola grande unità, che avrà benefici effetti sulla borgata Mondello e su quella più vasta area che si definisce con lo stesso nome e che si propaga dalla fascia costiera sino alle frange della città compatta.

Il primo immediato effetto sarà quello di decongestionare lo spazio del lungomare, includendo in questo anche la piazza di Mondello e ampliando l'offerta ludica ben oltre il periodo estivo. Quindi se inizialmente, per la piazza Valdesi e poi per il lungomare, si sono estesi di gran lunga i margini, è altrettanto chiaro come l'includere lo spazio verde nel ragionamento sul perimetro del golfo significa anche proiettare questo nella dimensione metropolitana alla base dello studio di inquadramento e del successivo bando di concorso.

Traggono nuova forza da questo ampliamento tutte quelle linee di connessione trasversali che irrorano biunivocamente la spiaggia e la nuova area a verde attrezzato.

Da questa nuova ampia prospettiva bisognerà saper guardare, nella fase di pianificazione, quegli altri temi che, nelle relazioni dei progetti di concorso, si inseguono o si sovrappongono in riferimento ad un approccio ecologico che sappia estendersi dal mare verso l'entroterra e dal sistema urbano, sostanzialmente ripensato, verso la costa. Questo approccio non riguarda soltanto la tutela dei beni vegetali, minerali o paesaggistici, ma anche quelle attività che si riferiscono ad una ecologia "delle funzioni" richiamata da alcuni dei progetti (Melluso ...).

Sin dai suoi primi passi, il senso dell'organizzazione di questo concorso d'idee e l'impostazione dei suoi obiettivi non ha mai fondato le proprie ragioni sull'aspirazione ad ottenere dal singolo progetto di architettura una soluzione complessiva al problema Mondello; non ci si è mai nutriti dell'illusione che, per una realtà ampia e complessa come quella in questione, potesse essere sufficiente un qualsivoglia progetto esecutivo "cantierabile" che, per quanto di elevata qualità, riuscisse a soddisfare al suo interno tutte le molteplici e difformi esigenze di assestamento urbano, di accessibilità, di fruibilità, identità, relatività e di sviluppo che questa ampia e complessa parte di città manifesta con ineludibile chiarezza.

Si è immaginato, piuttosto, che fosse possibile percorrere una strada critica diversa che, applicando una riflessione in due tempi – un primo tempo a priori, di cui lo studio di inquadramento generale è il prodotto, e un secondo tempo a posteriori, con una verifica critica sul corpus delle migliori proposte di progetto – tracciasse con coscienza le principali direzioni verso cui orientare le modificazioni e lo sviluppo di Mondello per il prossimo futuro, facendo tesoro di tutte le enormi potenzialità latenti e sollecitando inedite ipotesi in un quadro di coerenza generale¹.

Il tentativo è quello di battere una strada metodologica non usuale nel nostro paese, un processo "aperto" in grado di tradurre gli sforzi compiuti da più soggetti sotto un unico obiettivo concordato: dal gruppo di lavoro che ha redatto il bando e lo studio di inquadramento generale, dai numerosi progettisti che hanno partecipato al concorso con i loro progetti, e dall'Amministrazione comunale che riconurrà i suoi esiti ad azioni di piano.

I primi risultati palesano interessanti strategie possibili e presentano proposte assai concrete che, ci si auspica, possano essere ampiamente recepite, riportandole entro un quadro di coerenze con un'analogia concretezza e traducendole poi in effettive previsioni e realizzazioni attraverso gli strumenti pianificatori².

Il progetto di architettura, nelle diverse ipotesi indagate e/o rivelate dai partecipanti al concorso, è così, ancora una volta, non solo meta conclusiva di una proiezione ideale verso la modificazione della realtà ma anche strumento di conoscenza, processo aperto

e tappa di un percorso sempre foriero di ulteriori passaggi, sia per chi lo redige sia per chi ne accoglie le acquisizioni.

Il progetto si rivela estremamente utile nel suo penetrare in profondità, dentro la materia dei luoghi, evidenziando le numerose potenzialità latenti e successivamente (se sottoposto ad un vaglio critico esterno, consapevole di tutto il percorso tracciato) trovando nel confronto tra metodologie, approcci e soluzioni differenti, quegli spazi di manovra entro cui si possono ancora oggi segnare alcuni punti fermi, tenendosi ugualmente distanti tanto da posizioni ideologiche unilaterali e illusoriamente omnicomprensive, quanto da visioni parziali, tendenziose o frammentarie.

La riflessione stimolata dal bando, pur individuando alcuni limiti fisici d'opportunità, utili alla gestione e al confronto dei risultati e perimetrando alcune aree d'intervento specifiche, ha mantenuto comunque salda la volontà di riferirsi ad un'idea complessiva di ciò che Mondello vorrà e potrà essere nel suo prossimo futuro³.

Lo studio d'inquadramento generale, ponendosi come base di partenza, generalmente accettata, da cui muovere per spingere avanti ulteriori ipotesi di riconfigurazione urbana, ha individuato ed esplicitato i principali problemi di ampio respiro, prefigurando alcune soluzioni possibili per una avveduta, non aprioristica e non ideologica riflessione pianificatoria. Alcuni importanti nodi progettuali affrontati nello studio di inquadramento (che avrebbero meritato anch'essi un rigoroso approfondimento di natura architettonica) sono stati poi estrapolati dal bando di concorso (tra questi: il sistema dei parcheggi esterni, la riqualificazione del piano del Gallo, il Parco urbano centrale di viale Galatea) per evitare il rischio di allargare eccessivamente lo sguardo progettuale e accentuare le difficoltà di controllo, nei limiti delle potenzialità dello strumento del concorso di architettura. Nonostante ciò, molti dei progetti più interessanti hanno ugualmente manifestato l'esigenza di coinvolgere tali ambiti urbani nelle proprie riflessioni progettuali complessive (seppure senza approfondirne la struttura architettonica). Pur intendendo qui procedere per fuochi di progetto, che coincidono poi con le distinte aree sottoposte alle progettazioni specifiche previste nel bando di concorso, non è pertanto certamente possibile non rimandare ad alcuni temi e previsioni più generali che, inevitabilmente, coinvolgono un sistema ben più ampio di relazioni urbane.

Nel percorso di riflessione finora tracciato a partire dai circoli e da piazza Valdesi, andando da sud a nord lungo il fronte a mare, l'ultima importante tappa che ci si presenta nella successione degli ambiti di progetto è costituita dalle pendici urbanizzate che chiudono a settentrione l'arco del golfo e che segnano un luogo fondamentale e imprescindibile per qualsiasi ragionamento su Mondello. Dove mare e monte si avvicinano con decisione, stringendosi l'un l'altro e lasciando ben poco spazio disponibile prima di cambiare versante per volgersi poi, ripidamente a contatto, verso il mare aperto, è qui che si sovrappongono ancora oggi le principali identità di Mondello, la sua origine, le maggiori tensioni,



Gruppo Sarro.

i differenti usi, i flussi di percorrenza e di sosta più intricati. Il punto cruciale del riconoscimento dell'identità di Mondello (o quantomeno di una delle sue possibili identità) è senz'altro questa piazza: terminale dei flussi di percorrenza sul lungomare e luogo di accumulazione del radicamento ad una idea di centro, nonostante tutto, qui ancora oggi persistente.

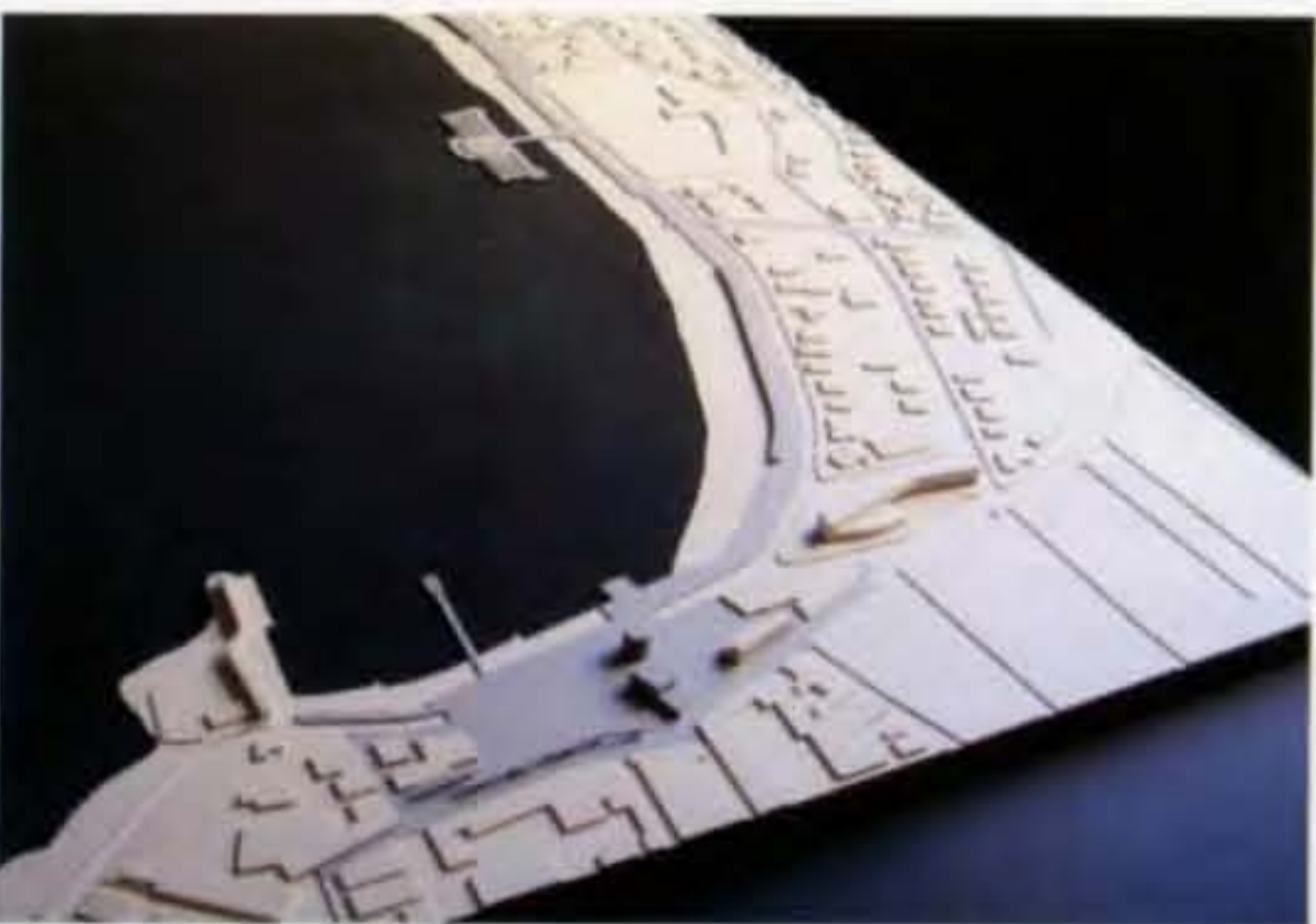
La soluzione al problema dei percorsi e del rapporto tra pedonalità e carrabilità è, qui più che altrove, quantomai pressante: l'orografia in questo luogo stringe tra mare e monte, in una morsa, lo spazio disponibile e lo condensa, rischiando di soffocare ogni aspirazione ed ogni respiro delle ipotesi. L'auspicata opera di "diluzione" appare qui ancor più urgente ed inevitabile, anche per le conseguenze che, a catena, da qui s'innescano sulla vita di tutta la borgata.

L'azione prioritaria può identificarsi, quindi, nel dare soluzione al pressante problema della viabilità e della sosta, controllabile solo in un quadro ampio di relazioni che assuma, come indifferibile, l'ipotesi generale della pedonalizzazione spinta del lungomare e dei suoi luoghi di testata e le conseguenze che tale scelta comporta. La realizzazione, prevista dallo studio di inquadramento, di un filtro progressivo alla penetrazione carrabile, reso possibile dal completamento dell'anello viario che include la borgata e dalla corona di parcheggi attrezzati d'interscambio posti lungo il suo confine, una volta completato, consentirebbe una progressiva riduzione nell'uso dell'autoveicolo privato nel percorso di avvicinamento al mare fornendo, al contempo, diverse alternative per raggiungere agevolmente le singole destinazioni.

Riconoscendosi in tale logica pressochè tutti i gruppi, vincitori o segnalati, hanno assunto come propria l'ipotesi viabilistica già avanzata. Questa, nello specifico della piazza di Mondello, prevede un breve passaggio sotterraneo nel senso di marcia verso nord, al di sotto della piazza, lasciando così dirette e indisturbate le importanti relazioni ancora instaurabili tra invaso e mare. Sul lato opposto, lungo il fronte a monte della piazza, gran parte dei progetti accentuano il carattere di unità tra le quinte costruite e



Gruppo Albiero.



Gruppo Taormina.

inibiscono del tutto, anche da questo lato, il passaggio carrabile (Albanese, Marsala, Sarro...). Altre proposte invece, adottando opportuni accorgimenti relativi alla sistemazione del suolo e delle pendenze, preferiscono mantenere la possibilità di una percorrenza carrabile, sebbene decisamente limitata (gruppi Albiero, Melluso, Taormina,...).

Altro importante momento, nel rispetto delle ipotesi di riconfigurazione complessiva delle percorrenze, riguarda l'isolato tra via Mondello e via Teti. Per garantire l'efficacia e la coerenza delle soluzioni il bando qui proponeva la demolizione dell'edificio oggi esistente su uno dei lati brevi e la localizzazione di un parcheggio di interscambio, con l'«eventuale ingresso per il tunnel carrabile previsto dalle ipotesi di circolazione»⁴.

Per una parte dello stesso isolato il bando inoltre suggeriva un appropriato utilizzo del verde, poi colto da alcuni progetti quale importante occasione per definire una «connessione tra la spiaggia e i sistemi vegetali», definendo «un edificio leggero e trasparente» che sfruttasse la «opportunità di dare continuità sino al mare al parco interno del vuoto del canalone previsto dallo scenario di concorso» (Marsala) o una piazza/giardino sopraelevata posta sulla copertura del nuovo parcheggio interrato (Albanese, Morana). Gran parte dei progetti hanno sottolineato il ruolo di "soglia" e di mediazione che è proprio di questo isolato, intendendo esaltare nella riconfigurazione il suo essere posto tra la piazza e il sistema a villini, tra mare e monte, tra spiaggia e verde, a cavallo tra maglie e direzioni insediative differenti (Albanese, Alessi, Marsala, Taormina...). Alcune proposte hanno anche raccolto l'esigenza di accentuare il legame instaurabile tra gli ambiti della piazza Mondello e l'isolato da ricostruire. A tale proposito, è interessante sottolineare l'intenzione che emerge, in alcuni progetti, di rafforzare quel rapporto di *vis a vis* che già oggi esiste tra molo e isolato/parcheggio, segnando una linea diretta di riferimenti geometrici, percettivi e fisici: si legherebbe così questa porzione di ambito costruito, alle cui spalle si eleva la perentoria massa orografica del ripido promontorio roccioso, allargandolo quale basamento tendenzialmente unico posto tra mare e monte (Alessi, Marsala).

Il progetto del gruppo Marsala ribadisce poi questo rapporto soprattutto a nord, alla radice del molo, insediandovi il corpo lineare del nuovo edificio della capitaneria di porto e rivolgendolo verso la via Teti, così come lo scavo di un vaso longitudinale a darsena qui realizzato. Altri progetti preferiscono invece disporre lungo il molo il nuovo edificio, seguendo la direzione prevalente dello stesso e ponendolo quale segno limite, utile a sottolineare la soluzione di continuità che qui vede un deciso cambio di paesaggio e di materia nel confronto tra terra e mare: dalla disponibilità "morbida" della bianca spiaggia, alla decisa durezza della scura scogliera (Catania, Melluso, Sarro, Taormina...).

Dalla parte della piazza opposta al molo e seguendo le indicazioni del bando, i progettisti avrebbero dovuto prevedere, per l'isolato compreso tra la piazza e la via Mondello, la sua liberazione «...



Gruppo Marsala.



Gruppo Morana.

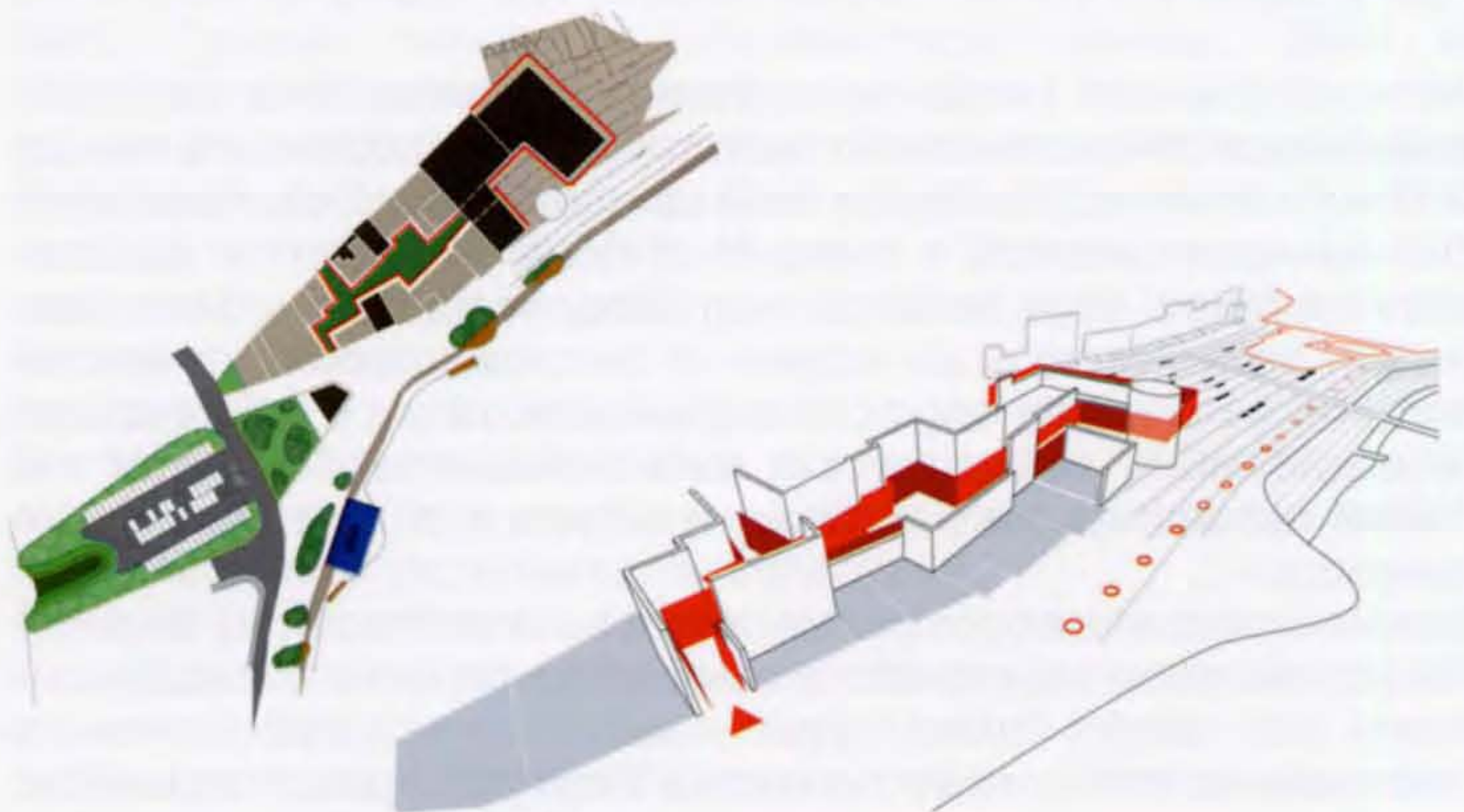


Gruppo Alessi.

dalle superfetazioni» rendendolo «accessibile al suo interno per quanto possibile, proseguendo l'azione di valorizzazione attualmente in corso con il restauro della torre della Tonnara, memoria storica della borgata»⁵. Tale indicazione, accolta da diversi partecipanti è stata sviluppata in maniera piuttosto originale soprattutto dal gruppo Catania, grazie alla previsione di un sistema di coerenze interne, reso possibile da una pannellatura metallica traforata, applicata su tutti i fronti dei nuovi spazi, ricavati grazie a misurate demolizioni, che definisce e unifica gli spazi stessi caratterizzandoli. Altri progetti hanno seguito invece un recupero più "radicale" che, attraverso demolizioni e ricostruzioni di nuovi edifici giunge ad isolare del tutto la torre cilindrica, accentuandone il ruolo di protagonista sulla scena della piazza (Albiero, Taormina)⁶.

Ulteriori soluzioni riguardano l'importante definizione del suolo della piazza e rivelano la preferenza espressa da molti progettisti (Catania, Marsala, Morana, Sarro, Taormina, Tulumello...) per il mantenimento del piano unico inclinato, vista come sola possibilità per tenere insieme l'unità dell'invaso della piazza e il suo rapporto diretto con il mare.

Il proiettarsi direttamente verso il mare rispettando la naturale orografia consente, peraltro, di ribadire un altro importante aspetto dell'identità del luogo che è anche legata ad antiche funzioni quando il piano unico era funzionale al dispiegamento continuo delle reti a partire dall'approdo e dove la torre di avvistamento segnava l'eccezione sul piano stesso e il cantonale d'angolo dell'invaso. Piani, pendenze, rialzi, nuovi livelli di percorrenza, sopraelevati o scavati, distinguono poi i flussi e individuano aree di sosta e di fruizione del paesaggio, talvolta relazionandosi alle attuali funzioni presenti negli edifici esistenti. Alcuni progetti (Albanese, Melluso) segnano il salto di quota tra il fronte edificato lato monte e il mare, accentuando lo stacco tra il percorso a monte attuale, tangente gli ingressi ai locali e il piano quasi orizzontale che prosegue la quota più bassa e sul cui limite si assestano nuovi corpi lineari edificati (Melluso) o semplici sistemi di seduta e bassa vegetazione (Albanese). Tutti i progetti



Gruppo Catania.

tendono, comunque, ad esaltare il rapporto di percezione con gli elementi naturali, soprattutto con il monte Pellegrino che, da questa parte, rivela tutta la sua monumentale presenza da dominatore assoluto del golfo. Orientati su questa linea, gran parte dei progetti prevedono un riposizionamento della fontana della "sirenetta", da spostare opportunamente rispetto al centro dell'invaso, lasciando il suo piano libero agli sguardi aperti verso il mare (Albanese, Catania, Melluso, Sarro). In tale specifica direzione punta anche la previsione avanzata dal gruppo Alessi, optando però per un corrugamento progressivo della piazza, una sua "esfoliazione", che l'avvicina ad un'idea di cavea gradonata, sempre totalmente vocata alla contemplazione e alla fruizione dello splendido paesaggio.



Gruppo Melluso.



Gruppo Tulumello.

Altra richiesta del bando riguardava la riqualificazione dei fronti sulla piazza. In tale direzione molti progetti rispecchiano la ricerca di una "normativa", costituita dalla composizione di elementi semplici da abaco, ripetuti e in grado di definire funzioni e destinazioni mutevoli degli spazi. Si potrebbe, in tal senso, senz'altro parlare della ricerca di un «codice di comportamento formale che non prefigura regole univoche e standardizzate» e risulta quindi "esemplificativo" della ricerca di scale dimensionali "conformi" «ai diversi indirizzi da dare al sistema urbano e alla natura del suo paesaggio»⁷.

Questo codice si traduce in indicazioni sulla monocromia degli intonaci, nel generale rispetto e mantenimento delle bucatore esistenti e degli infissi (pur nella loro ridefinizione o "normalizzazione"), nella ricorrenza di segni, ripetuti attraverso



Gruppo Tulumello.



Gruppo Marsala.

l'uso di determinati colori e nell'eliminazione o ripensamento del sistema di insegne. Prevale comunque l'accettazione delle discontinuità presenti e stratificate nello skyline dei fronti (Catania, Taormina, Tulumello). Utilizzando «... la frammentarietà rimescolando gli elementi in gioco, spazi per la pubblicità, possibili tetti giardino che fungano da connessione visiva con il verde retrostante e in ultimo con la montagna»⁸, si sottolinea così, opportunamente, anche l'importanza sostanziale del rapporto istituito tra gli edifici e lo sfondo della montagna retrostante e quindi del «... controllo di tutte le sopraelevazioni sovrastanti la piazza in ragione delle viste verso monte»⁹.

Dalla lettura dei migliori progetti emerge la ricerca di una "misura" corretta negli interventi, direttamente rapportabile all'esistente e al suo specifico carattere (Marsala, Sarro, ...).

La riorganizzazione dei piani terra e il loro rapporto con lo spazio della piazza resta il problema principale per definire i bordi dell'invaso. A tal fine alcuni progetti introducono la presenza di un portico o di un filtro a pergolato, da avvicinare o addossare alla cortina edilizia, configurando un primo piano di riferimento visivo e funzionale (Taormina, Tulumello). Secondo tale logica e proseguendo la strutturazione già da essi avviata per l'intero fronte a mare, anche per l'ambito di progetto in discussione, il gruppo Marsala qui dispone un'architettura leggera e "flottante", che prova a ricomporre differenti porzioni degli ambiti urbani e di paesaggio attraverso la definizione di una nuova quota di percorrenza. Questa si presenta differentemente a seconda degli elementi con cui si pone a contatto: diventa rampa, copertura e solaio, costruendo in maniera permeabile l'isolato su via Teti; procede come bordo permeabile tra via Teti e la piazza; si piega su se stessa divenendo portico sulla piazza, nuovo attacco a terra che segna l'invaso; si slancia, per ultimo, come pontile dirigendosi perentoriamente verso il mare e chiudendo lo specchio d'acqua di pertinenza del porticciolo.

Comunque la si pensi, alla luce dell'ampio panorama delle soluzioni poste in gioco, muovendosi e selezionando tra utopie e realismi, "giusta misura" e sbilanciamenti utopici, gradi di concretezza differenti, economie, strategie o impegni, è certamente ora possibile affrontare una riflessione inversa sul futuro di Mondello che parta dalle soluzioni progettuali, redatte con chiarezza in risposta alle questioni in gioco e certamente esplicitabili analizzando i migliori progetti, a prescindere dalla loro stretta posizione in graduatoria.

Per Mondello, e per la città di Palermo in generale, appare urgente che si faccia tesoro della carica, anche utopica, manifestata da queste proposte: nuove proiezioni, spesso non consuete, innovative e senz'altro estremamente sollecitanti.

A questo punto, affrontando una valutazione aperta sui principi di riqualificazione individuati e proposti dai gruppi partecipanti, attraverso le strategie di coerenza espresse dagli spazi e dalle forme dell'architettura, si tratterà di passare, con la medesima coerenza,

alle prossime scelte di pianificazione e di successiva trasformazione che definiranno la Mondello di domani. Quest'ultimo passaggio, forse il più difficile, potrà giovare però questa volta di un sostegno non consueto, garantito dalla solida consapevolezza che proviene dall'aver già percorso, nei passaggi attraverso le "visioni" proposte dai progetti, un ampio panorama del rapporto tra le scelte e i risultati possibili, tra le strade da imboccare e le loro fisiche e reali conseguenze.

Note

¹ «Il concorso, infatti, per sua natura, sollecita risposte e interpretazioni anche spregiudicate, diverse, pertanto, da quelle che possono fornirsi nelle ordinarie occasioni e procedure di gestione urbanistica: Al concorso internazionale parteciperanno, come ci si auspica – professionisti e studenti che guarderanno Mondello senza pregiudizi e potranno "leggere" ciò che sfugge allo sguardo abituale».

Cfr. *Concorso nazionale di idee per la riqualificazione urbana di Mondello*, Mondello, Palermo 2007, p. 7.

² Cfr. Art. 4 del bando: «L'amministrazione banditrice intende acquisire indicazioni progettuali che possano costituire guida per le future previsioni di trasformazione delle aree oggetto di concorso».

³ In questo senso il progetto vincitore coglie perfettamente la logica sottesa e la sviluppa in modo coerente e originale.

⁴ Cfr. Art. 6 del bando di concorso.

⁵ Ibidem

⁶ L'ipotesi è sostenuta da specifici riferimenti normativi: «La possibilità di demolire i fabbricati circostanti la torre della Tonnara e di ricostruirne i volumi a breve distanza (lungo via Mondello e nell'isolato su via Teti) è fornita dall'art. 11 delle Norme integrative e modificative della legislazione vigente nel territorio della Regione siciliana in materia di urbanistica (Legge del 27 dicembre 1978 n. 71), riguardante la Formazione dei comparti: si tratta della stessa norma che permette la ricostruzione richiesta per l'isolato su piazza Valdesi» Cfr. Relazione di progetto del gruppo Taormina.

⁷ Cfr. Relazione di progetto del gruppo Taormina.

⁸ Cfr. Relazione di progetto del gruppo Fera.

⁹ Cfr. Relazione di progetto del gruppo Taormina.