



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



Comune di Palermo
Assessorato all'Urbanistica

Progettare Mondello

a cura di:
Emanuele Palazzotto
Michele Sbacchi
Andrea Sciascia





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

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:

- l'isolato su piazza Valdesi;
- l'isolato su via Teti, per i quali si propongono demolizioni e ricostruzioni;
- il complesso dell'*Ashur*, per il quale ci si limita a modificare l'esteso muro di recinzione;
- l'area di Valdesi, tra via Mattei e via Saline (la più degradata), dove si propongono ampliamenti della sede stradale, riallineamenti e creazione di piazze.

Può dirsi pertanto che il progetto si muove nell'ottica di rendere Mondello sempre più funzionale, anche in una condizione di grande afflusso nel presente come nel futuro.

In sintesi, l'ipotesi progettuale consiste nei seguenti interventi:

- nuove aree di parcheggio lungo il bordo dell'area di piano (arco vie Cerere/Venere/Mattei/Diomede/Tolomea);
- nuovo parco urbano nell'area di Via Galatea;
- ridefinizione del percorso del traffico, con pedonalizzazione del lungomare e della Piazza Mondello;
- rifacimento degli isolati su piazza Valdesi e via Teti/via Mondello;
- interventi vari di ampliamento della sede stradale o di creazione



Perimetrazione delle aree di progetto.

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.

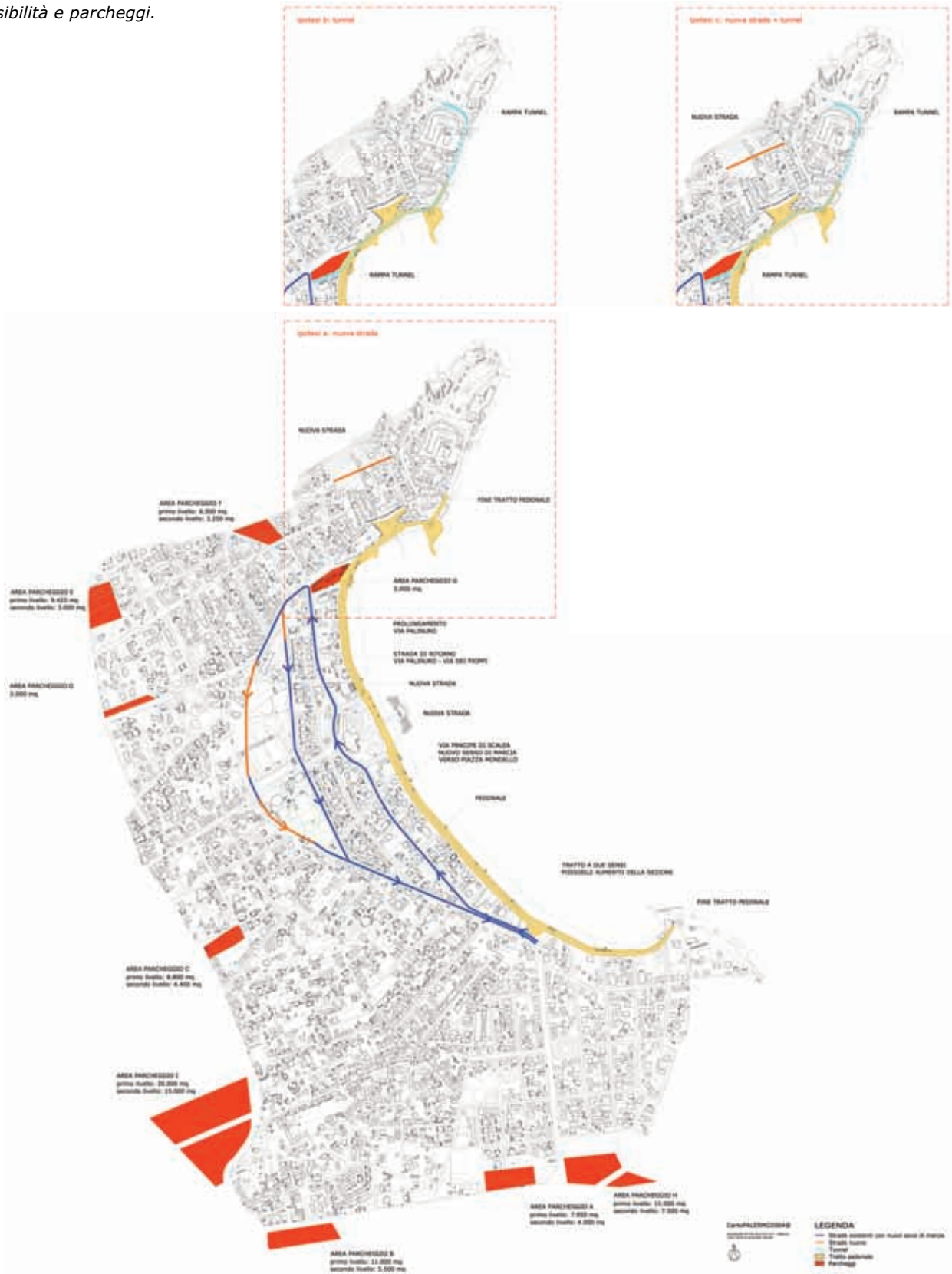
In realtà, guardando dall'alto l'ampia struttura metropolitana, l'arteria di collegamento a cui bisogna riferirsi è soprattutto l'autostrada e quindi la circonvallazione di Palermo che ne è parte.

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.

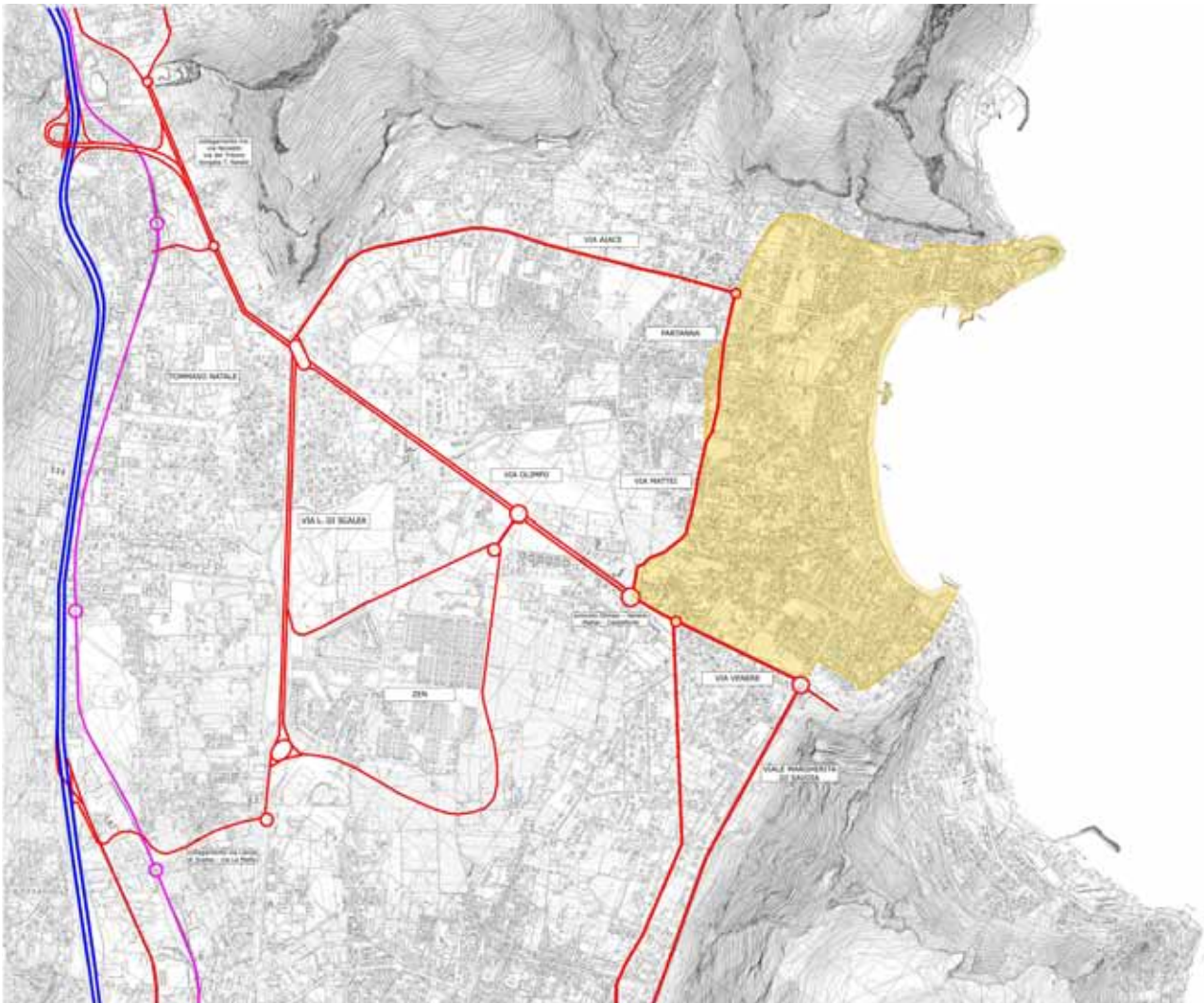
Ogni parcheggio disposto sulla via Venere e sulla via Mattei avrà una dotazione di spazi commerciali, bar, tabaccherie, punto di informazioni e servizi igienici, in modo tale da configurare il parcheggio non solo come luogo di sosta degli autoveicoli ma come centro di servizi e cerniera fra il sistema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

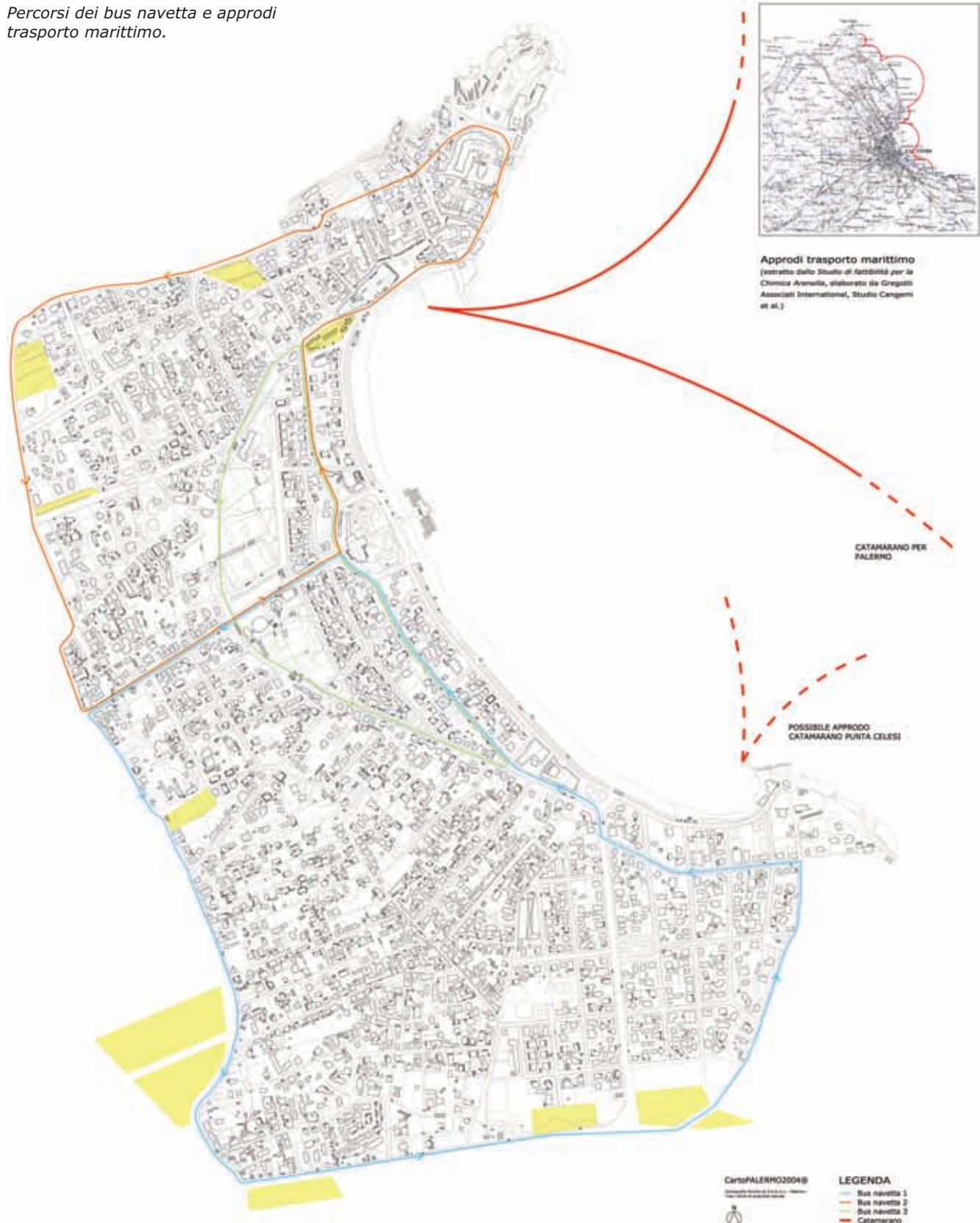
Un ulteriore cambiamento riguarda la sostituzione delle cabine ad uso privato, che attualmente occupano la spiaggia, con stabilimenti centralizzati, concentrati in punti specifici del litorale.

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.

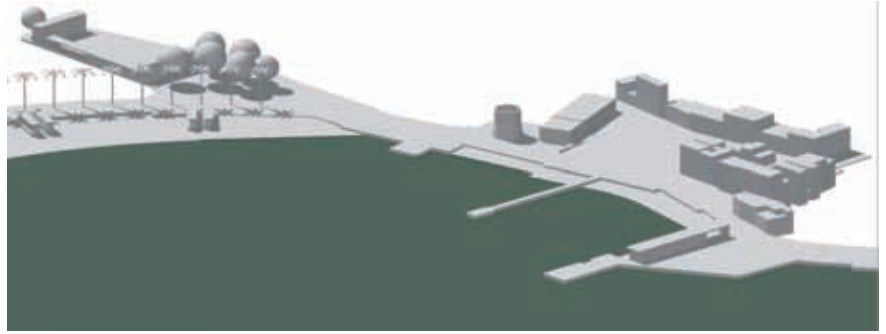
Per la circolazione nella piazza si prevedono tre distinte ipotesi. Queste si devono intendere fuse nel progetto complessivo di circolazione che considera il lungomare interamente pedonale, la Via Principe di Scalea interessata dal traffico verso la piazza di Mondello e la Riserva di Capo Gallo e la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

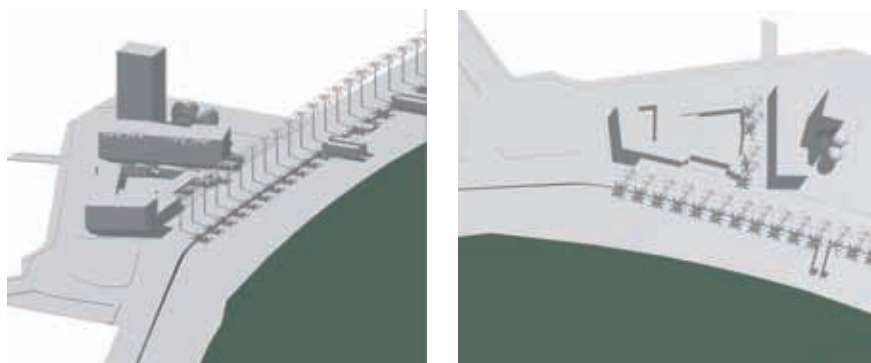
Per quanto attiene le cortine e in particolare per il muro di recinzione dell'*Ashur* e di recinzione e contenimento dell'Hotel La Torre, sarà utilizzato un unico materiale simile al materiale di pavimentazione della piazza mentre le quote dovranno essere ripensate in relazione alla vista del golfo.

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 x 5 x 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.