

prio progetto da parte del consiglio comunale; in altri casi, i privati, scoraggiati da tempi così lunghi, hanno preferito abbandonare le opportunità offerte dal Prusst decidendo di investire altrove.

A scoraggiare ulteriormente gli investitori privati ha influito la decisione dell'amministrazione comunale, che con deliberazione di Gm 480/2002, ha determinato un non previsto contributo straordinario minimo, in aggiunta agli oneri concessori di cui alla legge 10/77, ovvero al costo di tutte le opere di urbanizzazione funzionali all'intervento proposto, da far corrispondere a ciascun privato, a seconda dell'entità e della natura degli interventi proposti in variante.

A distanza di un triennio si iniziano a vedere completati solo una decina dei 64 interventi pubblici inseriti nel Prusst di cui, è bene precisare, alcuni erano già in fase di realizzazione prima ancora dell'attivazione di tale programma e ultimati grazie alle risorse finanziarie messe a disposizione dal ministero competente. E' il caso, ad esempio, dei tormentati lavori relativi al restauro del complesso conventuale di S. Anna ricadente nel Mandamento Tribunali, finalmente ultimati dopo un iter progettuale durato più di vent'anni. Per quanto riguarda invece lo stato di attuazione degli interventi privati, la situazione appare più sconcertante. Su 77 interventi privati, 14 sono stati ritirati dai proponenti, dei restanti, ad oggi, ne sono stati approvati meno della metà, e non ne è stato realizzato nessuno.

Tale esperienza ha comunque messo in luce, in primo luogo, l'impreparazione degli uffici tecnici comunali nel gestire dal punto di vista organizzativo e progettuale un nuovo modello di pianificazione negoziata e complessa come il Prusst, ma soprattutto l'arretratezza culturale della classe imprenditoriale palermitana che di fatto ha interpretato e tradotto il Prusst in un'operazione di valorizzazione immobiliare senza precedenti, come si evince da molte proposte pervenute presso gli uffici della Ripartizione urbanistica, in cui vengono ipotizzati gli interventi più fantasiosi e remunerativi per il privato ma nell'assoluto dispregio di uno ipotetico "sviluppo sostenibile" del territorio. Tra gli

esempi più eclatanti si può citare la proposta della Curia di Palermo che ha espresso la volontà di realizzare la nuova sede della Facoltà Teologica con annesso campus universitario in un'area periferica del tutto inadeguata ricadente in pieno verde agricolo.

A seguito della constatazione che ben 14 proponenti privati, si rifiutavano di dare corso alle procedure tecnico-amministrative per l'approvazione degli interventi, il Comune di Palermo si è trovato costretto a notificare le relative determinazioni dirigenziali di presa d'atto della rinuncia. Ma dal punto di vista finanziario, procedendo a una verifica e a un confronto tra gli importi relativi al totale degli interventi pubblici e a quello degli interventi privati non risultava più rispettato il rapporto richiesto dal bando allegato al Dm 1169/98 in cui è specificato che gli investimenti per interventi privati devono coprire almeno un terzo dell'investimento complessivo. Di conseguenza l'Amministrazione comunale rischiava di dover procedere alla restituzione del finanziamento concesso a suo tempo dal Ministero dei Lpp, in relazione al punteggio acquisito per la sua collocazione nella graduatoria nazionale, pari a circa 7 miliardi delle vecchie lire. Per ovviare a tale inconveniente il Comune di Palermo non ha potuto far altro che predisporre, attraverso una delibera di Giunta (n. 31 del 15/02/06) un nuovo avviso pubblico per il reperimento di nuove iniziative private. L'esperienza maturata dal Servizio Prusst in questi ultimi anni ha permesso di mettere a punto un avviso ben strutturato, che nel porre una serie di paletti a garanzia di tutta l'operazione, mira a scoraggiare eventuali proposte da parte di imprenditori improvvisati, come ad esempio che *"possono partecipare al programma i soggetti che intendono attuare l'intervento proposto dalla fase di realizzazione alla fase di gestione per un periodo di almeno dieci anni"*, e allo stesso tempo opera una prima selezione tra i diversi soggetti proponenti ammettendo solo quelli che rispondono a determinati requisiti.

In attesa di conoscere l'esito di tale iniziativa si resta comunque scettici nel credere che possano essere molti gli imprenditori interessati ad affrontare

un iter privo di tempi certi come si è rivelato quello relativo all'attuazione del Prusst di Palermo, nonché ad effettuare chissà quali investimenti in un contesto territoriale in piena crisi economica come appare quello palermitano e siciliano in genere, con l'aggravante della costante presenza della mafia, che condiziona pesantemente qualunque attività.

** Dottore di ricerca in Pianificazione urbana e territoriale, Università degli Studi di Palermo.*

Una Stu per l'Albergheria

Benedetto Romano*

Le Società di trasformazione urbana sono nuovi strumenti di urbanistica operativa che gli enti locali hanno a disposizione per intervenire nelle aree urbane consolidate, in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. Ad oggi sono diverse le Stu costituite e già operative in Italia e una soluzione del genere potrebbe essere seguita per riqualificare l'Albergheria, quartiere storico di Palermo che da diverso tempo vive una situazione di degrado edilizio e sociale, individuando una modalità di utilizzo residenziale di diversi immobili dell'area particolarmente degradati, abbandonati o caratterizzati da un'esigua presenza di residenti stabili, per destinarli a due categorie di utenti: gli studenti universitari fuori sede e gli anziani autosufficienti. Nonostante i recuperi edilizi attuati dai privati in questi anni grazie ai contributi a fondo perduto (ex Lr 25/93) erogati dal Comune, rimane ancora oggi molto alto il numero di immobili che attendono di essere riqualificati ed è grazie all'inserimento della nuova utenza di studenti e anziani che il processo di recupero, specialmente lungo l'asse di via Albergheria, che attualmente presenta numerose unità edilizie in stato di avanzato degrado, può prendere slancio. La maggiore dotazione di parcheggi pubblici, di verde pubblico e di attrezzature per attività socio-culturali non può che favorire l'appetibilità della zona e migliorare la qualità della vita degli abitanti stabili e prevedere un'in-

teressante integrazione sociale tra i “nuovi” e i “vecchi”. In questo modo l’obiettivo della Stu sarebbe quello di interrompere il processo di abbandono da parte dei residenti e la condizione di disaffezione da parte dei proprietari degli immobili dell’Albergheria, da parecchio tempo in atto. Le variabili legate ad un’importante trasformazione della città, che potrebbe diventare un esempio per l’intero ambito urbano, sono numerose e il loro possibile campo di variazione è eloquente. I soggetti coinvolti nella trasformazione dell’area possono essere divisi nelle seguenti categorie: le amministrazioni pubbliche, le aziende pubbliche e i privati proprietari degli immobili. Il progetto deve essere guidato dal settore pubblico e il Comune deve giocare un ruolo fondamentale nella pianificazione, nella progettazione e nella realizzazione dell’intervento. Le prime valutazioni sul valore degli investimenti pubblici e privati attivabili dal progetto potrebbero fornire un ordine di grandezza dell’interesse che potrebbero avere i promotori privati nell’ambito di questo processo di trasformazione urbana. Si prevede che i promotori privati e/o i proprietari degli immobili coinvolti nel progetto entrino nel capitale sociale della costituenda Stu insieme al Comune di Palermo; ciò comporterebbe il vantaggio di una riduzione dei capitali necessari alla riqualificazione dell’area in quanto le aree sarebbero conferite senza che alla società spettino alcun onere. In tal modo i proprietari degli immobili avrebbero un ruolo anche nelle scelte gestionali del soggetto incaricato della trasformazione (controllato a maggioranza pur sempre dal Comune). Appare opportuno coinvolgere la proprietà fondiaria privata attraverso il dispositivo della perequazione urbanistica oppure attraverso l’ingresso della proprietà fondiaria nella società di trasformazione urbana. In entrambe le soluzioni, la proprietà avrebbe la possibilità di ricavare un importante *capital gain*, alla fine della trasformazione delle aree e non all’inizio, con un notevole beneficio per la Stu in termini di gestione del debito e del rischio del progetto. Un secondo aspetto rilevante per l’efficacia della riqualificazione dell’Albergheria risiede nel ruolo economico del soggetto gesto-

re dell’operazione rispetto al resto degli operatori privati interessati. La Stu avrebbe come scopo la realizzazione di un nuovo Piano Particolareggiato Urbanistico elaborato dal Comune, dal momento che il precedente è scaduto nel 2003. La sua missione può essere interpretata in due modi: in un primo caso, la società procede ad acquisire gli immobili e le aree del progetto, a renderli idonei alla riqualificazione urbanistica, e infine a realizzare gli immobili destinati alla commercializzazione e alla comunità; una simile soluzione avrebbe il vantaggio di un maggiore controllo sulla realizzazione del progetto e l’aumento della quota di valore prelevata dai promotori del progetto da parte della Stu; la seconda possibilità prevede un ruolo più limitato della società nell’ambito delle sole fasi di acquisizione e riqualificazione degli immobili e, in questo caso, il progetto potrebbe essere realizzato attraverso un processo meno omogeneo e la società cederebbe gli immobili agli operatori privati. Nel caso in questione si preferisce la prima ipotesi, cioè quella della Stu come soggetto del mercato immobiliare. In questo modo la società acquisirebbe gli immobili da riqualificare direttamente dai privati proprietari che entrerebbero a fare parte della composizione societaria, facendo confluire gli immobili in conto capitale. La Stu si occuperebbe quindi anche della realizzazione e della vendita degli immobili trasformati agli utenti, o direttamente, tramite imprese edili facenti parte del capitale sociale, o tramite operatori esterni da selezionare preferibilmente con gara ad evidenza pubblica, come è successo a Macerata nel caso della Stu “Nuova via Trento s.p.a.”. In questo modo la Stu permetterebbe di superare l’inerzia dei proprietari, coinvolgendoli fattivamente nel progetto, e consentirebbe il recupero edilizio e sociale dell’Albergheria, attraverso interventi unitari e contestuali di dimensioni medio-grandi che sappiano manifestare le qualità abitative e ricettive dell’intera area, migliorando i servizi e le attrezzature presenti e garantendo, nello stesso tempo, una qualità della vita superiore per i residenti.

* *Ingegnere.*

Mobilità sostenibile e qualità ambientale in Sicilia

*Ferdinando Corriere**

Le condizioni di inefficienza e di diffusa criticità che penalizzano oggi i trasporti terrestri, marittimi e aerei in Sicilia, l’elevato livello di inquinamento ambientale loro connesso e l’alto costo degli spostamenti di persone e merci impongono ormai urgenti miglioramenti dei trasporti collettivi, un’opportuna opera di risanamento e ottimizzazione della rete esistente (valorizzazione delle attuali “risorse”), e l’attuazione di interventi strategici di integrazione delle diverse modalità di trasporto.

Rete stradale

I volumi di traffico si concentrano soprattutto lungo le autostrade e nei tratti di strade statali prossimi alle tre aree più urbanizzate (Palermo, Messina e Catania) e nelle zone costiere. Per il trasporto passeggeri, nella Regione circola l’8% dei veicoli circolanti in Italia, di cui l’82% composto da autovetture, il 7% da motocicli e solo lo 0,2% da autobus. Insieme alla Sardegna, la Sicilia è la regione con maggiore aliquota di traffico su strada, interno della Regione stessa, connotandosi chiaramente come “sistema chiuso”. I chilometri mediamente percorsi per il trasporto merci interno sono 175,4. Numerose le soluzioni di continuità fisiche della rete, e vi sono aspetti critici anche riguardo l’accessibilità dei nodi principali e la ridefinizione, in termini di sicurezza e potenziamento, di importanti arterie statali come la Palermo–Agrigento e la Caltanissetta–Gela. Già il Piano generale dei trasporti (Pgt) segnalava che le tratte della rete Snit (Sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto) siciliana, formati da strade a due corsie, avevano tutti caratteristiche molto scadenti, evidenziando le principali criticità in termini di pericolosità e grado di saturazione, in particolare sul tronco stradale Catania–Augusta. In generale, si evidenzia che le tratte stradali che connet-