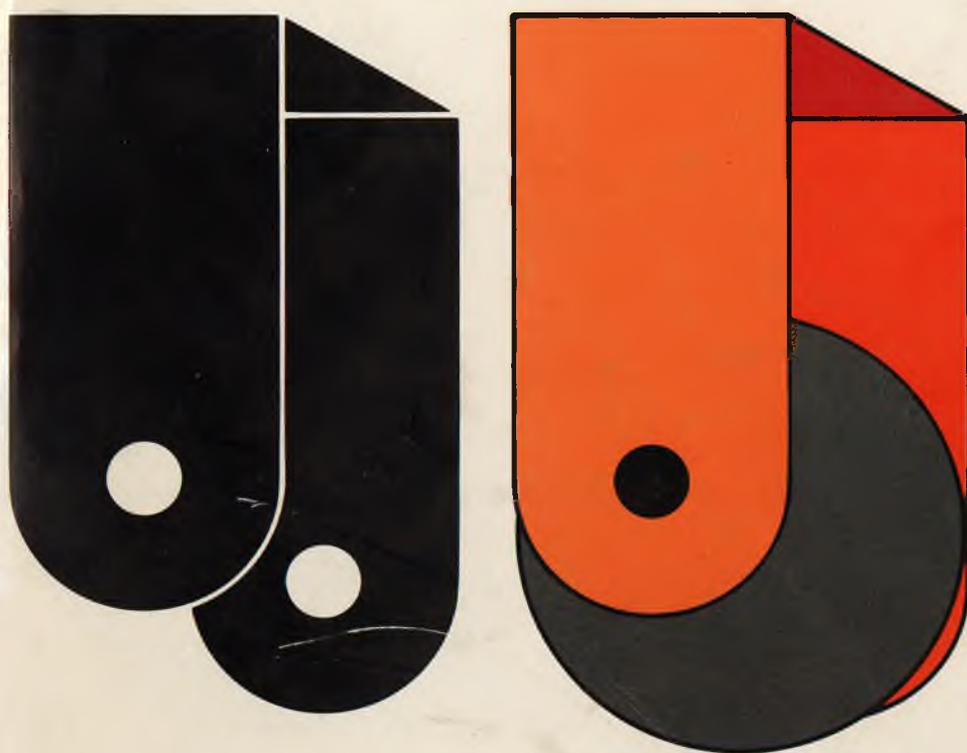


# QUADERNI DELLA CASSA PER IL MEZZOGIORNO

1



SA PER  
ZOGIORNO

---

mez XV

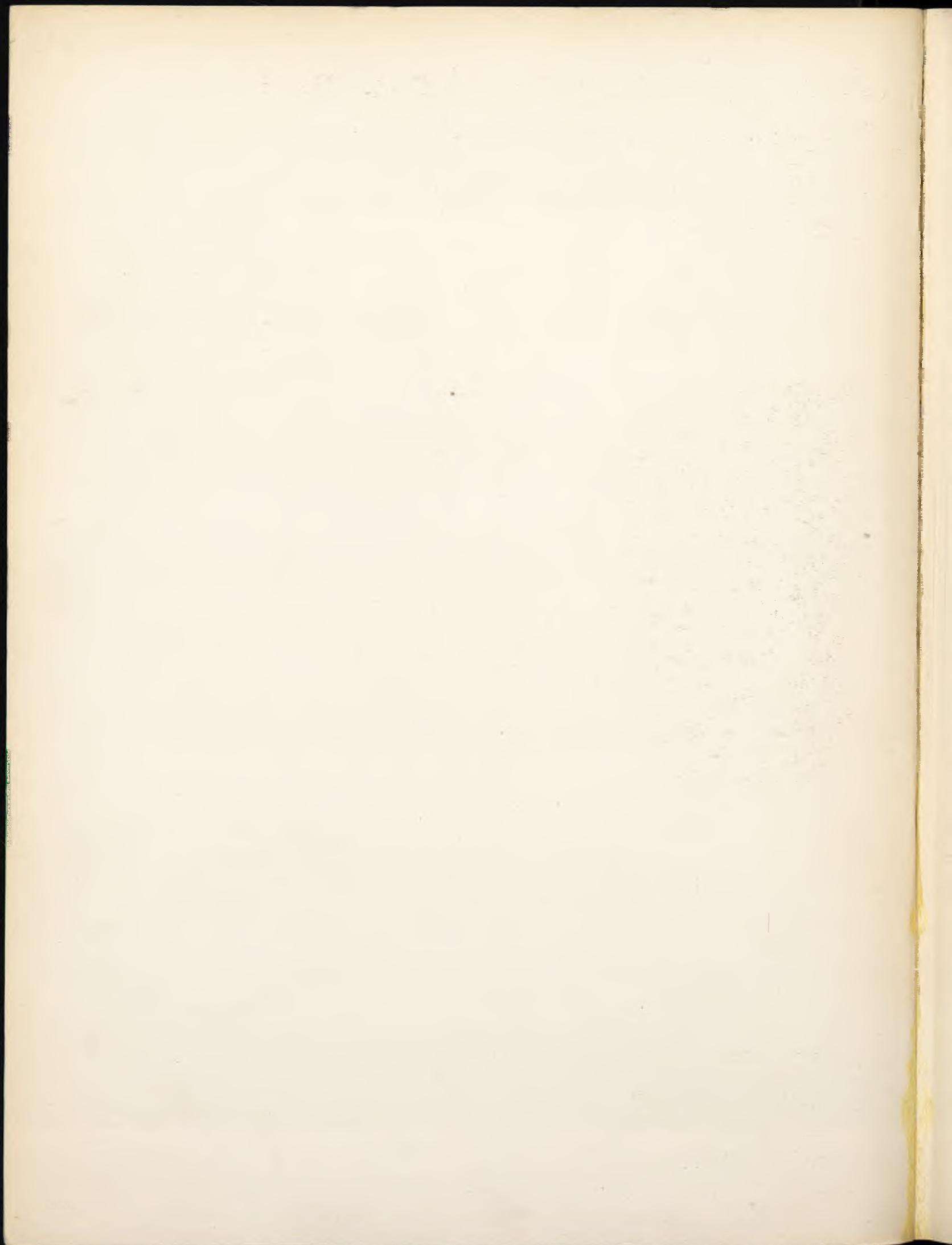
---

bis

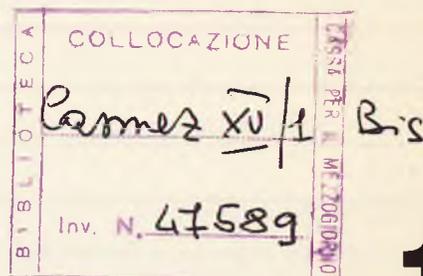
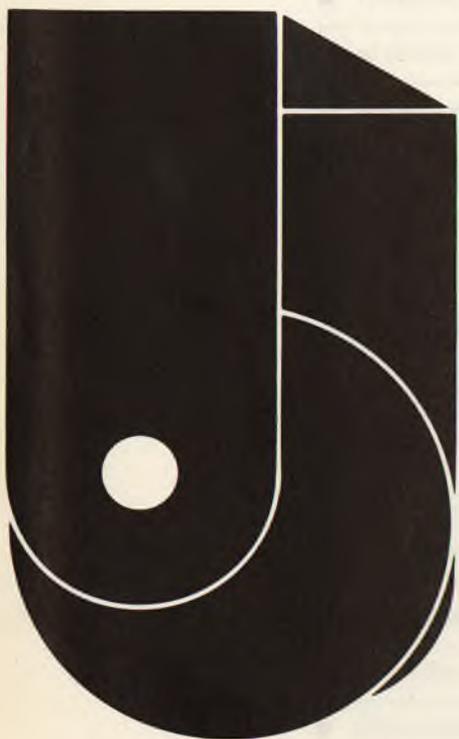
---

OTECA





# Area metropolitana di Palermo Presupposti per l'elaborazione progettuale e tecnica del progetto speciale



- 4 NOV. 1980

Hanno collaborato al «Quaderno»:  
Gaetano Argento, Gerolamo Colavitti, Giuseppe Consiglio,  
Mario D'Erme, Enzo Gambino,  
Ercole Incalza, Gino Lo Giudice, Ugo Possenti,  
Serenella Romeo, Alfonso Silipo.

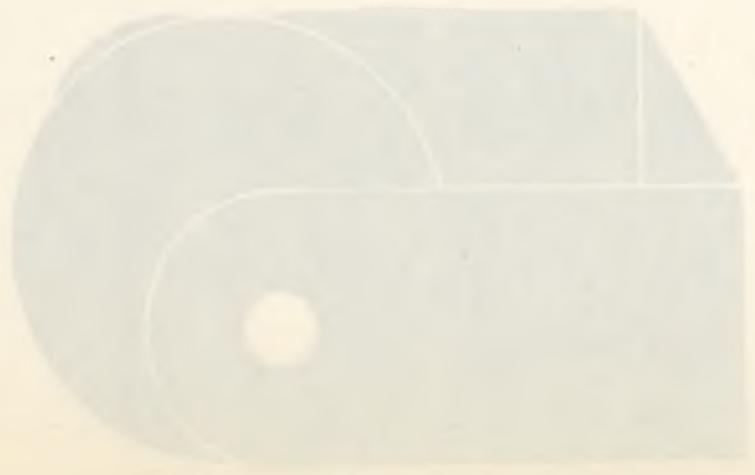
Copertina di Michele Spera

Edito dalla Cassa per il Mezzogiorno  
Piazza Kennedy, 20 - 00144 Roma - Tel. 59911

Stampa: Grafiche Magliana - Roma - 1980

omnielapq ib snstiloqortem serA  
anoizstrodsl'e'i req itsoqquasapq  
bcincet e elauttegorq  
elbicapq ottegorq leb

1980  
1/10/80  
10/10/80



Small, faint text at the bottom left of the page, likely a footer or contact information.

## sommario

<b>presentazione</b>	5
<b>1 descrizione del progetto</b>	9
■ lo stato attuale	11
■ le priorità	11
■ l'ambito di riferimento	11
■ gli obiettivi	12
■ le previsioni di intervento	12
■ i sistemi di interscambio	14
■ il sistema di approvvigionamento idrico ed energetico	15
■ la ristrutturazione e l'adeguamento dei servizi civili	15
<b>2 documenti</b> riferimenti di carattere generale nel loro processo di formazione	17
■ antecedenti del progetto speciale - 1975	19
■ primi lineamenti generali - 1977	20
■ documenti preliminari alla definizione dei criteri di avvio del progetto - 1977-1978	21
■ criteri per l'elaborazione progettuale e tecnica e per l'avvio di alcuni interventi - 1978	44
<b>3 le proiezioni operative nei programmi annuali</b>	47
■ sintesi degli indirizzi relativi ai programmi annuali	49
■ schede sull'attuazione del programma annuale 1978	50
<b>4 gli studi</b>	55
■ finalità e linee metodologiche degli studi	57
■ studio socio-economico	58
■ piano per la razionalizzazione del settore commerciale	61
■ piano dei trasporti	64°
■ piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico	66
■ piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano	68
■ piano per la razionalizzazione del settore industriale	70
<b>5 atlante</b>	73
■ le immagini dell'area metropolitana	75
■ le cartografie	79

Introduction

1. The purpose of this study is to...

2. The study was conducted over a period of...

3. The results of the study are as follows...

4. The study was limited by the following factors...

5. The study was supported by the following...

6. The study was conducted in a laboratory setting...

7. The study was conducted in a laboratory setting...

8. The study was conducted in a laboratory setting...

9. The study was conducted in a laboratory setting...

10. The study was conducted in a laboratory setting...

11. The study was conducted in a laboratory setting...

12. The study was conducted in a laboratory setting...

13. The study was conducted in a laboratory setting...

14. The study was conducted in a laboratory setting...

15. The study was conducted in a laboratory setting...

16. The study was conducted in a laboratory setting...

17. The study was conducted in a laboratory setting...

18. The study was conducted in a laboratory setting...

19. The study was conducted in a laboratory setting...

20. The study was conducted in a laboratory setting...

21. The study was conducted in a laboratory setting...

22. The study was conducted in a laboratory setting...

23. The study was conducted in a laboratory setting...

24. The study was conducted in a laboratory setting...

25. The study was conducted in a laboratory setting...

26. The study was conducted in a laboratory setting...

27. The study was conducted in a laboratory setting...

28. The study was conducted in a laboratory setting...

## presentazione

La Cassa per il Mezzogiorno, con i primi riferimenti sul Progetto Speciale per l'Area Metropolitana di Palermo, riprende in nuova forma l'attività di informazione specialistica sui temi di propria competenza, mediante la pubblicazione di una serie di Quaderni.

Con questi, si intende dare divulgazione ad elaborati di varia natura, direttamente connessi con i compiti svolti dall'Istituto.

I Quaderni conterranno documentazioni, studi, indagini e metodologie teorico-pratiche, con cui si ritiene di poter contribuire ad una più ampia conoscenza delle modalità e dei contenuti degli interventi in atto.

L'Istituto si propone, così, di rendere disponibile per gli operatori uno strumento di consultazione dal quale emergano gli elementi più significativi di questi interventi. Ciò per quanto attiene sia al loro processo di definizione, sia alle modalità con le quali essi sono stati resi operativi.

Ampio e complesso è il campo di azione demandato alla Cassa; per questa ragione i materiali di lavoro che confluiranno nella serie potranno avere, da Quaderno a Quaderno, caratteristiche differenti.

In alcuni casi, infatti, saranno documentati — in sintesi o per fasi fondamentali — i contenuti, le modalità, l'assetto organizzativo e finanziario di uno specifico intervento.

Sarà questo, ad esempio, il caso di Quaderni monografici di documentazione delle linee generali, che caratterizzano i Progetti Speciali.

Altri Quaderni, invece, saranno rappresentativi dei risultati delle indagini e degli approfondimenti inerenti questioni particolari di natura tecnica o specialistica, siano stati questi sviluppati nell'ambito delle varie fasi di progettazione, ovvero durante il corso operativo degli interventi.

Da tempo le azioni pubbliche investono una sfera assai ampia e si esprimono attraverso vari adempimenti, di rilievo interno ed esterno alle singole strutture operative, spesso notevolmente differenti l'uno dall'altro, nei contenuti.

In questo quadro, l'attività della Cassa per il Mezzogiorno è per molti aspetti significativa della evoluzione che tali azioni hanno avuto negli ultimi decenni.

Anche per questo, allora, l'Istituto ravvisa l'utilità di ampliare le occasioni di conoscenza su quanto è emerso durante lo svolgimento dei propri compiti.

D'altra parte, il fatto che il Mezzogiorno sia oggi riconosciuto come una regione europea, accentua la necessità di una azione articolata e complessa.

Di qui la difficoltà di rappresentare questa attività in termini finanziari, con cui si omette di considerare quegli aspetti o quei «benefici» che non sono quantificabili attraverso i volumi di spesa.

Questi Quaderni, naturalmente, potranno rispondere solo in parte alle varie esigenze conoscitive, che si manifestano attualmente sugli argomenti legati allo sviluppo del Mezzogiorno.

Non è certo, infatti, la forma dei Quaderni, quella che consente di poter rappresentare l'intero ambito delle esperienze e dei temi inerenti lo sviluppo del Mezzogiorno.

Né, d'altronde, le competenze della Cassa esauriscono tale ambito.

Né, infine, esse racchiudono tutte le relazioni che si esprimono attorno alla crescita sociale ed economica delle Regioni meridionali.

È, comunque, già di per sé motivo di una appropriata informazione conoscitiva il fatto che la Cassa espliciti le proprie funzioni verso una pluralità di interlocutori.

Estendere l'interesse al funzionamento dell'attività dell'Istituto anche al di là dell'ambito specialistico di quanti sono, di volta in volta, investiti da singoli adempimenti, può incidere sull'efficacia degli stessi interventi in corso.

Anche perché non appare ancora sufficientemente diffusa e compiuta la conoscenza di alcuni aspetti del processo di attuazione dell'Intervento Straordinario.

Il patrimonio tecnico e scientifico e di metodologie operative, accumulato durante questo processo, rappresenta, inoltre, una utile base di riferimento per i futuri indirizzi dell'azione pubblica nel Mezzogiorno e, in definitiva, per lo stesso sviluppo del Paese.

I Quaderni conterranno, in una prima fase, prevalentemente le documentazioni con un compiuto grado di interesse per il dibattito culturale sul Mezzogiorno.

L'Istituto intende, comunque, procedere con frequenza periodica alla pubblicazione degli argomenti legati alle proprie attività,

tenendo conto sia delle esperienze già compiute, sia di quelle che potranno emergere durante la diffusione dei primi numeri.

Gli apporti alla redazione potranno anche per questo variare da Quaderno a Quaderno.

In questo primo numero, ad esempio, hanno avuto uno spazio evidentemente limitato alla semplice organizzazione della lettura di atti e di dati.

Nei numeri successivi potranno invece apparire contributi originali di diversa natura e provenienza.

La serie dei Quaderni della Cassa per il Mezzogiorno cercherà dunque di corrispondere alla varietà di esigenze conoscitive di cui si è detto,

sia attraverso la scelta degli argomenti, sia attraverso le diverse caratteristiche redazionali.

Il lavoro che prende avvio con questo Quaderno rappresenta, infine, per lo stesso Istituto uno strumento di aggiornamento culturale.

Si tratta, infatti, di rappresentare l'esperienza di un'attività nel corso del suo stesso svolgimento e mantenere, quindi, ancorati i riferimenti su di essa

anche alle prospettive con cui i temi inerenti lo sviluppo del Mezzogiorno vengono, nei tempi recenti, affrontati in sede culturale e di ricerca.

Questo Quaderno raccoglie gli atti delle decisioni assunte — secondo i rispettivi ambiti di competenza — dal CIPE, dal Ministro per il Mezzogiorno e dal Consiglio di Amministrazione della Cassa, sul Progetto Speciale per l'Area Metropolitana di Palermo.

Una sintesi descrittiva della situazione e dei problemi prioritari dell'Area, precede la documentazione sui modi di formazione e sui criteri di operatività di questo complesso sistema di interventi.

Come si vedrà, il Progetto Speciale è ancora nella fase di definizione.

Non sono, infatti, ancora compiutamente determinate le linee generali di intervento.

Tali linee, a norma dell'art. 47 del vigente Testo Unico delle Leggi per il Mezzogiorno, saranno sviluppate nella elaborazione progettuale e tecnica e, quindi, tradotte nei definitivi indirizzi del CIPE.

Il rilievo dei problemi dell'Area Metropolitana di Palermo ha comportato un avvio della fase progettuale dell'intervento, che è contestuale alla realizzazione di alcune infrastrutture già fin d'ora indirizzate alla funzionalità ed agli obiettivi dell'intervento stesso.

Per questo motivo, si riportano, nella terza e quarta parte del Quaderno, anche alcuni sintetici elementi di conoscenza su quanto si è reso necessario per far fronte tempestivamente alla emergenza della situazione socio-economica.

Al di là delle caratteristiche specifiche dell'Area Palermitana, per questo Progetto Speciale è da porre in evidenza la metodologia di azione, che recentemente, per la sua novità, ha interessato anche gli organismi comunitari.

Con l'esperienza avviata nell'Area Metropolitana di Palermo, ed analogamente in quella di Napoli, si concretizza, infatti, un diverso indirizzo per la soluzione dei problemi che sono propri dei sistemi metropolitani.

Nel primo nucleo di decisioni programmatiche, che si raccolgono in questo Quaderno, appare evidente come il problema del riassetto dei sistemi metropolitani venga affrontato con un disegno concettuale ed operativo che non ripercorre le precedenti esperienze.

La letteratura della pianificazione degli anni sessanta interpreta il territorio, ed in particolare gli ambiti metropolitani,

«come luogo fisico in cui immettere azioni di sviluppo e quindi risultato di politiche economiche».

È a partire dagli anni settanta che il territorio viene, invece, definito come risorsa da gestire e come luogo di dinamiche sociali.

In quest'ultimo periodo, una impostazione più analitica e volta alla conoscenza specifica delle risorse e della loro potenzialità, assume rilevanza al di là dell'ambito scientifico, ed influenza altri settori di scelta, quali quelli legislativo, amministrativo, ecc.

Si affina la ricerca di tecniche di analisi quantitativa, elaborate nel contesto di una valutazione del complesso sistema urbano-territoriale,

e di ipotesi di razionalità progettuale; di ipotesi, cioè, tendenti ad un rapporto ottimale fra finalità e strumenti.

In tale prospettiva, i beni territoriali acquistano il carattere di «risorse scarse», da gestire oculatamente nelle reciproche interrelazioni.

Non può sfuggire la differente impostazione che negli anni sessanta si è data alla gestione dei beni territoriali;

ciò quando era prevalente sia la tesi del territorio come luogo dell'agricoltura (era una fase di teorizzazione delle vie naturali allo sviluppo)

e sia quella che vedeva il territorio come «luogo dell'urbano» e della produzione industriale.

Si assumevano, allora, indirizzi teorico-pratici

orientati o solo verso settori di azione, o solo verso spazi circoscritti, oppure

strumenti di intervento che non consentivano di «apprezzare» le risorse presenti in precisi ambiti territoriali.

È, invece, al nuovo e più complesso orientamento politico-culturale affermatosi negli anni settanta che si ispira il Progetto Speciale per l'Area Metropolitana di Palermo.

Il mutamento è chiaramente espresso nel Programma Quinquennale per il Mezzogiorno, laddove, a proposito delle Aree Metropolitane di Napoli e di Palermo,

si riconosce la validità delle più recenti analisi sulle origini dell'arresto dello sviluppo in presenza di fenomeni di abnorme congestione

e si individua nella rimozione di alcuni punti di crisi la funzione specifica del Progetto Speciale.

Si indicano, dunque, nel Programma i problemi prioritari e si ravvisa la necessità di avviare con il Progetto stesso, un processo di pianificazione, all'interno del quale siano identificati i soggetti di attuazione, le risorse disponibili, i tempi necessari e le modalità operative.

Al livello degli orientamenti programmatici appare, dunque, la consapevolezza della scarsità delle risorse e, quindi, della necessità di far ricorso ad un'impostazione metodologica che tenga conto di una gerarchia nelle scelte.

Gli obiettivi del Progetto non sono generici e affrontano solo una parte delle problematiche che gravano sull'Area.

Di qui il fatto che la soluzione di alcuni problemi prioritari rappresenta il fondamentale impegno del Progetto Speciale. Si assume, pertanto, in sede di indirizzo politico,

l'orientamento degli anni recenti, per il quale l'equilibrio in un ambito metropolitano non lo si ottiene intervenendo su tutti i settori, ma privilegiandone

e facendone interagire solo alcuni.

Quelli, cioè, che offrono maggiori garanzie di coerenza alle direttrici di sviluppo scelte per l'ambito territoriale considerato.

È evidente che, con questi brevi cenni, la portata delle questioni affrontate viene solo suggerita all'attenzione del lettore,

perché possa valutare la complessità dell'esperimento avviato con questo Progetto Speciale.

In tale esperimento la Cassa è investita

tanto della definizione compiuta della nuova metodologia di intervento,

quanto della sua applicazione operativa a servizio dell'Area Metropolitana di Palermo.

L'efficacia dell'azione dell'Istituto è legata, comunque, ad un ampio concorso di altri soggetti, ed agli orientamenti espressi dalle componenti politiche, sociali ed economiche interessate allo sviluppo del territorio.

Tutti questi elementi hanno una determinante influenza per la definizione dell'elaborato progettuale e tecnico, nel quale, peraltro,

si intende evitare la rappresentazione di un disegno astratto.

L'elaborato finale sarà, infatti, uno strumento cui dovranno fare riferimento tutte le sedi competenti a determinare le linee di sviluppo dell'Area.

Il Progetto Speciale per l'Area Metropolitana di Palermo non assorbe, però, né il quadro di assetto e sviluppo,

né le politiche di promozione e gestione dell'Area stessa.

A tale quadro il Progetto concorrerà, invece, entro i limiti temporali, spaziali, funzionali e finanziari che, secondo i criteri dettati dal CIPE,

saranno propri dell'elaborato progettuale e tecnico e in esso stabiliti per il raggiungimento degli obiettivi assegnati.



# 1 descrizione del progetto

- lo stato attuale
- le priorità
- l'ambito di riferimento
- gli obiettivi
- le previsioni di intervento
- i sistemi di interscambio
- il sistema di approvvigionamento idrico ed energetico
- la ristrutturazione e l'adeguamento dei servizi civili

# 1 descrizione del progetto

- lo stato attuale
- le priorità
- l'ambito di intervento
- gli obiettivi
- le previsioni di intervento
- i sistemi di interscambio
- il sistema di approvvigionamento idrico ed energetico
- la ristrutturazione e l'adeguamento dei servizi civili

## Progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo

### Lo stato attuale

Tra le grandi città del Mezzogiorno, Palermo è forse quella il cui tessuto civile ed economico appare più disgregato e dove maggiormente si avverte la mancanza di servizi qualificati, di centri di produzione, di consumo e di scambio; cioè di quell'ampia gamma di funzioni reciprocamente integrate che rappresenta la caratteristica essenziale di una città moderna ed attiva.

In questo senso Palermo è un esempio del fenomeno che gli economisti chiamano di «crescita senza sviluppo», tipico di molte realtà urbane meridionali.

Ne risulta una città chiusa, dove l'aumento della popolazione avviene quasi esclusivamente all'interno del perimetro metropolitano; sempre più luogo di addensamento umano e sempre meno centro di organizzazione del territorio circostante. Rispetto a quest'ultimo l'area urbana, invece di costituire un fattore propulsivo, rappresenta un elemento di frattura e un ostacolo allo sviluppo.

Di qui la necessità di un intervento che non si limiti ad affrontare, come spesso è stato fatto in passato, soltanto alcune delle cause che hanno portato alla crisi attuale, ma consideri il problema nella sua interezza, con un'azione globale e programmata che rimuova gli ostacoli che condizionano l'assetto e bloccano il progresso socio-economico dell'area metropolitana.

Da questo punto di vista, il progetto speciale di cui la Cassa per il Mezzogiorno ha provveduto ad elaborare le linee generali, d'intesa con la Regione siciliana, in base alle direttive fissate dalla legge 2 maggio 1976, n. 183, e dai conseguenti atti programmatici, rappresenta una novità di grande rilievo.

Esso, infatti, è concepito come un insieme di interventi organici strettamente coordinati con l'azione regionale e con quella delle altre amministrazioni locali, finalizzati al raggiungimento di precisi obiettivi sociali ed economici, utilizzando tutti gli strumenti e le risorse disponibili.

In particolare, il progetto individua nel grave deficit di posti di lavoro stabili, nella drammatica carenza di case e di servizi civili, nella insufficienza e nella disorganicità delle infrastrutture (trasporti, porto, aeroporto, ecc.), nell'arretratezza acuta nei settori dei servizi, della distribuzione, del turismo e del tempo libero, i fattori principali che hanno determinato la progressiva degradazione dell'area di Palermo.

### Le priorità

In questo quadro i problemi prioritari da affrontare riguardano:

- l'occupazione industriale, da incrementare con la realizzazione di programmi promozionali di ristrutturazione del tessuto industriale (rilievo prioritario assume, in questo quadro, la complementarità e l'interdipendenza strutturale e mercantile fra i diversi settori e con l'obiettivo del riequilibrio territoriale);
- il potenziamento infrastrutturale rivolto all'adeguamento delle strutture portuali e del sistema dei trasporti (ferroviario e viario);
- la riorganizzazione e il potenziamento dei servizi, mediante la realizzazione di strutture specializzate di mercato opportunamente accorpate e dislocate per la grande distribuzione;
- la ristrutturazione e la riorganizzazione del settore delle abitazioni e dei servizi civili, con interventi diretti al risanamento urbanistico e igienico-sanitario del centro storico.

Il progetto speciale considera, altresì, gli strumenti necessari per il raggiungimento dei diversi obiettivi, nonché i soggetti responsabili dei singoli interventi, i costi relativi e i tempi necessari per la loro realizzazione secondo un ordine di priorità.

### L'ambito di riferimento

Il progetto prende in considerazione anche quei sistemi produttivi che, pure ubicati spazialmente all'esterno dell'area palermitana, presentano con questa forme di interrelazione.

È un ambito dunque molto vasto che considera all'incirca tutto il territorio che si estende, ad occidente, da Palermo a Cefalù e, ad oriente, da Palermo a Castellammare del Golfo, oltre alle zone gravitanti sui grandi invasi idrici esistenti o in via di realizzazione (Scanzano, Jato, San Leonardo).

In tale area figurano centri che presentano forme conurbative di discrete proporzioni, come Cefalù; e territori in cui sono in atto fenomeni produttivi, industriali, agricoli e turistici, che già oggi determinano il tessuto economico gravitante sulla città di Palermo.

Vi sono, inoltre, alcune zone interne, caratterizzate da fenomeni di abbandono e di spopolamento, le quali, pur essendo vicine al centro urbano, non sono attualmente con esso adeguatamente collegate, ma presentano buone prospettive di sviluppo, specialmente nel settore primario, fino ad oggi sottodimensionato per la mancanza di raccordi con i mercati di consumo.

**Gli obiettivi** Gli obiettivi che il progetto speciale si propone di raggiungere sono i seguenti.

Sul piano sociale:

- la riqualificazione del tessuto urbano per migliorarne il livello civile;
- la redistribuzione del carico di popolazione tra il nucleo urbano di Palermo e gli altri centri compresi nella zona «primaria» di intervento e nelle altre in cui si verranno a creare fenomeni produttivi indotti (attualmente il nucleo urbano di Palermo, che si estende su un'area di 40 Km<sup>2</sup>., con una popolazione residente di circa 690.000 abitanti, ha una densità di 4.280 abitanti per Km<sup>2</sup>., con una distribuzione media di 20.000 abitanti per Km<sup>2</sup>. nei mandamenti urbani e di 2.480 abitanti per Km<sup>2</sup>. in quelli suburbani. Il tasso di incremento annuo, pari al 2% a fronte della media nazionale dell'1%, risulta maggiore di quello delle città meridionali ed inferiore solo a Roma, Milano e Torino);
- una maggiore efficienza delle strutture amministrative competenti nella gestione del territorio, al fine di evitare forme disarticolate e frantumate di intervento.

Sul piano economico:

- l'aumento dell'occupazione sia nel settore industriale, sia nel settore agricolo, con il trasferimento in tali settori di parte dell'occupazione del terziario.  
Gli occupati nel nucleo urbano di Palermo sono circa 177.000, pari al 26,6% della popolazione residente (media nazionale 36,1%). La distribuzione percentuale risulta del 5% nel settore primario, del 26% nel secondario e del 69% nel terziario. Per il periodo 1971-77 si registra per il Comune di Palermo un decremento dell'1% in agricoltura e del 9,1% nell'industria, a fronte di un incremento dell'11,9% nei servizi. Il settore terziario, in particolare, vede un consistente incremento di occupazione nel commercio al minuto, quindi nelle attività creditizie e assicurative, un massimo di concentrazione nella pubblica amministrazione e nei servizi (44% degli impiegati nel settore; 30% della popolazione occupata).  
Vanno, inoltre, ricordati alcuni dati che denunciano la particolare gravità della situazione palermitana. Tra le città italiane Palermo è al 7° posto per popolazione residente; al 62° posto per l'incremento del reddito annuo; all'83° per la dinamica dello sviluppo industriale; al 13° per il reddito prodotto; al 71° per il reddito pro-capite;
- il progressivo assorbimento della disoccupazione (55.079 iscritti al collocamento ordinario nel maggio 1979) e l'eliminazione del lavoro nero e precario, dando priorità all'occupazione giovanile (su 26.889 giovani iscritti nel 1976 alle liste speciali si registra al maggio 1979 un incremento di 3.113 unità), mirando al recupero dell'occupazione femminile, attualmente dequalificata e particolarmente contratta (9% rispetto alla media nazionale del 21,3%);
- il rinnovamento delle strutture produttive e distributive del settore agricolo per consentire alternative produttive che servano a ridurre gli attuali squilibri nel settore alimentare, nonché l'aumento dell'occupazione nelle campagne attraverso una coordinata combinazione tra produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti.

### **Le previsioni di intervento**

Per quanto riguarda i settori produttivi, gli interventi progettuali si articolano nel modo seguente:

#### **AGRICOLTURA**

Analogamente a quanto avviene nell'intero ambito regionale, il settore agricolo del sistema palermitano soffre di una crisi che si fa risalire non tanto alla insufficiente razionalizzazione dei sistemi produttivi, ma alla mancata interconnessione tra questi e le attrezzature idonee alla trasformazione e commercializzazione dei prodotti.

Occorre, quindi, assicurare alla produzione agricola dell'area una molteplicità di sbocchi, la regolazione delle oscillazioni dell'offerta sul mercato per evitare la concorrenza delle importazioni provenienti da altri paesi, la garanzia di conservazione del prodotto ed un'efficiente rete di trasporti. Vanno, in tal senso, ricompresi e connessi agli interventi per l'area metropolitana di Palermo anche quelli previsti nei progetti speciali per la produzione intensiva di carne, per l'agrumicoltura, per

l'irrigazione, per la forestazione a scopi produttivi, per la commercializzazione e la valorizzazione dei prodotti agricoli.

Questi ultimi, infatti, pur investendo l'intero Mezzogiorno, presentano una coincidenza di ambiti e di obiettivi con quelli del progetto speciale per l'area metropolitana, considerando anche la prospettiva di un inserimento organico delle produzioni agricole di tale area nei circuiti commerciali della comunità europea.

Si ricollegano, inoltre, alle iniziative previste dal progetto speciale le azioni pubbliche ordinarie che, costituendo il necessario completamento per lo sviluppo del settore, dovranno estendersi capillarmente a tutti i livelli operativi, sollecitando anche l'intervento attuativo e normativo degli Enti locali e promozionali.

## INDUSTRIA

L'attività industriale all'interno del sistema produttivo palermitano è concentrata principalmente nei cantieri navali e nelle aziende esistenti nelle aree di Brancaccio, San Lorenzo, Partanna-Mondello e Carini.

I cantieri navali costituiscono la maggiore industria della Sicilia Occidentale (1). Occupano 3.700 unità lavorative e dispongono di 4 bacini di carenaggio in grado di accogliere una gamma di navi da 450.000 a 20.000 tdw.

La capacità produttiva degli impianti, per la mancata soluzione del problema del porto e l'insufficienza di spazio, è attualmente sfruttata soltanto per un terzo. È perciò previsto il recupero delle aree contigue.

Il problema finanziario può essere invece risolto inserendo le attività dei cantieri nel quadro degli obiettivi previsti dalla politica marittima e cantieristica nazionale.

In sintesi, per i cantieri si tratta di superare la logica economica attualmente perseguita (che è quella della conservazione delle attuali forze di lavoro), con una visione programmatica sia dei vari settori operativi, sia dell'assetto urbanistico circostante.

Il sistema di piccole e medie industrie attualmente ubicate nelle aree di Carini, Brancaccio, Partanna-Mondello e San Lorenzo può essere fonte di occupazione permanente e può diventare fattore attivo della bilancia economica dell'area se potenziato e interconnesso con gli altri elementi generatori di processi produttivi, come le attività legate al porto e gli apparati commerciali. Questi ultimi, di origine spontanea e privi di vera autonomia produttiva (in quanto si tratta per lo più di unità di stoccaggio e di inserimento nel mercato di prodotti finiti e semilavorati provenienti da aree incluse in ambiti regionali diversi), non hanno finora avuto la forza di innescare processi economici di rilievo. Nell'ottica del progetto è pertanto prevista una riconsiderazione dell'intera questione degli agglomerati industriali e della loro interrelazione, in rapporto ai sistemi commerciali che saranno individuati, al prevedibile sviluppo dell'attività portuale, alla configurazione tipologica delle varie zone ed ai fenomeni indotti relativi alle aree esterne al sistema produttivo palermitano (quale, ad esempio, il nucleo industriale di Termini Imerese).

Per perseguire la razionalizzazione e lo sviluppo del sistema industriale il progetto indica i seguenti strumenti:

- la legge n. 675 del 1977 per la riconversione industriale e le conseguenti determinazioni che dovranno essere assunte dal Comitato interministeriale per l'industria (Cipi);
- il coordinamento tra gli incentivi previsti dall'intervento ordinario nazionale e regionale e quelli previsti dall'intervento straordinario nel settore dell'infrastruttura industriale;
- l'integrazione della normativa esistente con adeguate direttive del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica), che incentivino in misura maggiore le iniziative localizzate nell'area palermitana e in quelle in cui si inneschino fenomeni produttivi indotti.

## COMMERCIO

Nel campo commerciale si registra la presenza di un rilevante numero di attività di dimensioni economiche ridotte, che non hanno a monte un sistema di rilevanti proporzioni (supermercati).

Per normalizzare il settore si propone, da un lato, la razionalizzazione delle attuali strutture; dall'altro, l'inserimento di macrostrutture adeguatamente collegate ai vari sistemi di interscambio. Ad esempio, per quanto riguarda l'impianto portuale, si sottolinea la necessità che il suo sviluppo venga considerato nel contesto del sistema produttivo palermitano e in relazione agli altri sistemi di interscambio.

(1) Dati orientativi al 1977.

Più in generale il progetto richiede che, per la riorganizzazione della struttura commerciale, siano individuate e annullate le molte discrasie presenti nei vari sistemi del trasporto, della vendita e della distribuzione.

Nello stesso tempo il progetto per l'area metropolitana mette in evidenza come non basti, in una realtà agricola frantumata come quella palermitana, l'integrazione orizzontale delle imprese agricole mediante la creazione di cooperative. Tale strumento consente, senza dubbio, grazie alle economie di scala, di ridurre i costi unitari dei fattori della produzione. Tuttavia, per evitare che entri in crisi, è necessario inserirlo in un più generale e adeguato sistema di trasformazione e di distribuzione dei prodotti.

## I sistemi di interscambio

### IL PORTO DI PALERMO

L'attuale situazione di soffocamento del porto di Palermo è dovuta principalmente alla carenza di interventi organici e pianificati, atti a rendere adeguate le strutture alle crescenti esigenze del traffico marittimo, in continua evoluzione (attualmente il 90% delle importazioni e il 65% delle esportazioni nazionali si svolgono via mare).

È pur vero che Palermo, dopo la riapertura del canale di Suez, viene a trovarsi, al pari di ogni altro grande scalo marittimo mediterraneo, in posizione privilegiata nei confronti dei porti continentali. Tuttavia esso non riesce ad essere concorrenziale sotto il profilo tecnologico, in quanto gli stanziamenti concessi in questi anni sono stati appena sufficienti al mantenimento delle strutture attuali.

Il sistema di movimentazione dei containers ha raggiunto livelli discreti, tanto da fare rientrare il porto di Palermo, con i suoi 13.000 containers annui movimentati, fra i primi tre scali del Mediterraneo operanti in questo settore. Gli impianti sono, invece, carenti di silos per depositi di merci alla rinfusa, di carbone, di nastri trasportatori e, soprattutto, di aree attrezzate per rendere fluido e spedito il movimento mercantile.

Tali carenze acquistano maggior peso se raffrontate a quanto, a livello internazionale, si sta facendo per pianificare la politica portuale. È in atto, infatti, una vera e propria rivoluzione nella navigazione marittima che, utilizzando tecnologie avanzate, punta alla creazione di sistemi portuali integrati con tutte le altre forme di interscambio (stradale, ferroviario, aeroportuale).

In questa ottica il progetto speciale ipotizza un piano organico di infrastrutture stradali e ferroviarie, in grado di collegare rapidamente il porto alle grandi direttrici viarie (autostrade per Catania, Messina e Mazara del Vallo). Ciò non soltanto per realizzare livelli di servizio ottimali per il traffico urbano di Palermo, ma soprattutto per rendere minimi i tempi di collegamento (nel caso del trasporto di containers, la sosta comporta, infatti, forti diseconomie).

Interventi dello stesso tipo sono previsti per i collegamenti ferroviari, che oggi avvengono su una linea, la Palermo Notarbartolo-Palermo Marittima, da ristrutturare.

### LA RETE FERROVIARIA

Particolare attenzione il progetto riserva al piano delle ferrovie, da predisporre di concerto con le amministrazioni interessate. L'obiettivo è un sistema di collegamento su rotaia polifunzionale, sia per il traffico pendolare gravitante sull'area metropolitana, sia per il collegamento e l'interscambio delle merci fra gli ambiti industriali di Termini, Bagheria, Carini, Brancaccio e San Lorenzo.

### LA RETE STRADALE

L'inadeguata funzione svolta dall'attuale circonvallazione e la carenza di assi preferenziali di collegamento tra i vari punti di produzione e di commercio rendono l'area di Palermo un centro di arrivo e non di interscambio per il traffico gravitante sulle direttrici principali della rete stradale regionale.

L'asse di circonvallazione dovrà, pertanto, essere messo in grado di assolvere le seguenti funzioni:

- assicurare il collegamento veloce tra i piazzali di arrivo delle due autostrade Palermo-Catania e Palermo-Mazara del Vallo e della Palermo-Sciacca;
- servire da raccordo tangenziale alla città per tutte le direttrici non autostradali;
- servire da drenaggio per la viabilità esterna e di conseguente arroccamento di quella interna;
- collegare tra loro i quartieri esterni della città, dirottando dal centro il traffico di interrelazione;
- consentire, attraverso un asse preferenziale previsto dal piano regolatore generale, il collegamento diretto con l'impianto portuale.

Attualmente l'asse di circonvallazione, costituito da un'unica carreggiata della larghezza di 12 metri, sopporta un flusso di 10.000 veicoli l'ora: un dato che mette in evidenza la sua insufficienza.

Peraltro sono già disponibili l'intero progetto esecutivo per il raddoppio della circonvallazione, quello per la realizzazione di un asse sopraelevato veloce di raccordo delle autostrade Palermo-Catania, Palermo-Messina e Palermo-Mazara del Vallo e l'altro per il collegamento tra la circonvallazione e il porto.

Si è ritenuto, per quanto concerne l'impianto stradale, di prendere in considerazione la realizzazione di un asse di fluida percorrenza, trascurando i problemi relativi alla rete viaria interna e a quella capillare gravitante sull'intero sistema metropolitano.

In questo modo, infatti, si concretizzano ugualmente l'arroccamento della viabilità interna, il drenaggio di quella esterna e si riesce a dare al traffico autoveicolare un carattere centrifugo, contrastando le tendenze centripete e raggiungendo uno degli obiettivi di fondo del piano regolatore generale della città.

### **Il sistema di approvvigionamento idrico ed energetico**

Il soddisfacimento dei fabbisogni di acqua, attualmente prevedibili per l'area metropolitana di Palermo, potrà essere conseguito sulla base dello schema indicato nel progetto speciale elaborato dalla Cassa per il Mezzogiorno per l'utilizzazione intersettoriale delle risorse idriche della Sicilia.

Esso si basa su tre subschemi, facenti capo: al serbatoio Poma sullo Jato, al serbatoio Rosamarina sul fiume San Leonardo (già in fase di esecuzione) e al serbatoio Scanzano sul fiume Eleuterio. Ipotesi alternative sulla destinazione di queste acque, come pure sull'utilizzazione di altre eventuali risorse, potranno essere prese in considerazione dopo aver meglio determinato i fabbisogni complessivi dell'area metropolitana, sulla base dei reali sviluppi nei settori agricolo, industriale, turistico e dei consumi potabili.

Deve essere altresì approfondito lo studio del riciclaggio delle acque reflue, già previsto in linea di massima nello schema delle fognature di Palermo, in particolar modo per la localizzazione degli impianti e per la destinazione delle acque.

Il progetto prevede, infine, la revisione, previo rilevamento capillare, dell'intera rete distributiva della città e dintorni, al fine di individuare la effettiva portata delle perdite idriche segnalate, nell'ordine del 46%, dall'azienda municipalizzata e di eliminare questa grave disfunzione del sistema.

Per quanto concerne l'approvvigionamento energetico i problemi di Palermo non differiscono da quelli di ogni altra grande concentrazione urbana, la cui soluzione potrà avvenire solo attraverso piani settoriali completi.

### **La ristrutturazione e l'adeguamento dei servizi civili**

Per la sua dimensione e per l'innumerabile serie di problemi, il nucleo urbano di Palermo rappresenta un punto nodale dell'intera area per quanto riguarda il sistema dei servizi sociali.

In proposito si ricorda che, oltre agli interventi di emergenza determinati da alcune gravi calamità (terremoto e colera), lo Stato è intervenuto nel passato con due leggi speciali (nn. 18 e 28 del 1962) per il risanamento della città.

Tuttavia, l'obiettivo di tali provvedimenti era essenzialmente locale; non teneva conto, cioè, dei fenomeni di interrelazione tra l'ambito urbano e il resto del territorio. Di conseguenza, la semplice individuazione di determinate opere, da restaurare e da ristrutturare, non ha innescato processi risolutivi per superare l'arretratezza socio-economica di Palermo ed ha reso necessario prevedere in epoca più recente, con la legge n. 183, un finanziamento di 40 miliardi per avviare il risanamento del centro storico.

Infatti, la gravità della situazione presenta aspetti così critici da richiedere la concentrazione ed il massimo coordinamento di tutti gli interventi straordinari e ordinari dello Stato e della Regione nei settori delle abitazioni, delle strutture sanitarie, scolastiche, turistiche e del tempo libero.

Occorre, inoltre, affrontare decisamente i problemi determinati dalla pericolosa degradazione del sistema igienico, della rete fognaria e degli impianti di depurazione del nucleo urbano.

Per quanto concerne l'edilizia residenziale, il progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo tiene conto dei problemi di inurbamento che il nucleo urbano cittadino presenta per la particolare funzione che è costretto ad assolvere come centro di prima emigrazione per l'entroterra.

In tale ottica, per normalizzare il tessuto residenziale, si reputa necessaria, da un lato, la revisione del piano regolatore generale, che oltre a non individuare aree con le caratteristiche previste dalla legge n. 167, manca di piani particolareggiati, che consentano un uso definito e razionale del territorio; dall'altro, occorre un'attenta distribuzione delle abitazioni nell'intero ambito dell'area palermitana. Ciò può essere ottenuto solo con un organico piano del sistema dei collegamenti pendolari e con una efficiente rete di servizi.

Per quanto concerne le strutture sanitarie e scolastiche sembrano sufficienti i seguenti parametri: per il settore sanitario si ha una disponibilità attuale di appena otto posti-letto ogni 1.000 abitanti, da portare ad uno standard minimo di 12,75 posti letto per 1.000 abitanti; per quello scolastico, per la

provincia di Palermo, i dati previsionali al 1980 indicano un fabbisogno globale per la scuola elementare, media inferiore e superiore, di circa 3.800 aule. Per raggiungere tali livelli è necessario un più consistente intervento dell'amministrazione ordinaria nei due settori.

Un'attenzione peculiare va dedicata all'Università, caratterizzata da diversi fattori negativi, tra i quali figurano in primo luogo, il sovraffollamento, la carenza di alloggi e di servizi per gli studenti fuori sede.

Il settore del turismo, infine, ha registrato negli ultimi anni, soprattutto nell'ambito metropolitano, solo lievi incrementi (negli anni 1975/76/77 nella Provincia si registra un incremento di presenze negli esercizi alberghieri pari al 4,3%, peraltro nettamente inferiore a quello di altre province siciliane; l'indice di utilizzazione lorda dell'attrezzatura alberghiera scende nel periodo 1960/76 dal 70,9% al 32,6%). Le cause da rimuovere sono di diversa natura. Tra le principali è lo squilibrio tra domanda e offerta di impianti e posti letto in determinati periodi dell'anno, l'insufficienza o l'inidoneità delle tecniche promozionali, la necessità di riqualificazione delle strutture ricettive, della più complessiva dotazione del nucleo urbano e di una più adeguata situazione igienico-sanitaria.

Un discorso particolare merita lo schema della rete fognante — cui si è già accennato — che richiede anzitutto la soluzione dell'ubicazione dell'impianto di trattamento degli scarichi della parte nord-occidentale della città e, per la parte sud-orientale, il tempestivo proseguimento dei lavori inerenti la realizzazione dell'impianto di Acqua dei Corsari e la sistemazione degli scarichi a mare e nel porto.

A tali questioni e al più generale assetto delle dotazioni e degli impieghi idrici vengono finalizzati gli studi per la riutilizzazione delle acque reflue, con prevalente indirizzo nell'agricoltura, anche nella zona di Carini, dove inizialmente l'utilizzazione era prevista nel settore industriale. Un'ipotesi da verificare è, a tale proposito, quella del rimpinguamento della falda, a favore dell'agricoltura, consentendo così di restituire all'uso potabile le acque attualmente utilizzate ai fini irrigui.

## 2 documenti

riferimenti di carattere generale  
nel loro processo di formazione

- antecedenti  
del progetto speciale - 1975
- primi lineamenti generali - 1977
- documenti preliminari  
alla definizione dei criteri di avvio  
del progetto - 1977-1978
- criteri per l'elaborazione  
progettuale e tecnica e per l'avvio  
di alcuni interventi - 1978

Costo di costruzione di opere	L. 14.000.000.000
Costo di gestione	L. 12.000.000.000
Costo di manutenzione	L. 5.000.000.000
Costo di esercizio	L. 3.000.000.000
Costo di altri interventi	L. 2.000.000.000
<b>Totale</b>	<b>L. 36.000.000.000</b>

Costo di gestione di opere	L. 14.000.000.000
Costo di manutenzione di opere	L. 12.000.000.000
Costo di esercizio di opere	L. 5.000.000.000
Costo di altri interventi di opere	L. 3.000.000.000
<b>Totale</b>	<b>L. 34.000.000.000</b>

Il Ministero degli Interni ha approvato il progetto speciale per la costruzione di opere di pubblica utilità in Campania, Sicilia e Umbria, per un importo complessivo di Lire 306.000.000.000 (articolo 1175).

Il Ministero degli Interni ha approvato il progetto speciale per la costruzione di opere di pubblica utilità in Campania, Sicilia e Umbria, per un importo complessivo di Lire 306.000.000.000 (articolo 1175).

... un fabbisogno globale per la cui  
... raggiungere i livelli necessari  
... in due settori.  
... da diversi fattori negativi.  
... di lavoro e di servizi.  
... politico.  
... presenza  
... 1960-76 dal  
... lo squilibrio tra  
... o l'indio-  
... nel loro processo di formazione.  
... dei lavori  
... scarichi a n. 2  
... agricoltura, anche nella  
... antecedenti.  
... del progetto speciale - 1975

- primi lineamenti generali - 1977
- documenti preliminari alla definizione dei criteri di avvio del progetto - 1977-1978
- criteri per l'elaborazione progettuale e tecnica e per l'avvio di alcuni interventi - 1978

## Antecedenti del progetto speciale - 1975

*Un anticipo della necessità di provvedere con un progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo si trae dalla delibera assunta dal CIPE il 1° agosto 1975, riguardante la realizzazione di complessi organici di opere e servizi relativi alle attrezzature delle aree metropolitane di Napoli e Palermo, di cui si riporta il testo:*

**1 agosto 1975**  
**CIPE**

### IL CIPE

Visto l'art. 3, 1° comma, della legge 6 ottobre 1971, n. 853, sul Mezzogiorno;  
Vista la nota del Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno sul progetto speciale per la realizzazione di complessi organici di opere e servizi relativi all'attrezzatura delle aree metropolitane di Napoli e Palermo, con la quale, nelle more della formulazione ed approvazione del progetto speciale e al fine di affrontare alcuni problemi più urgenti la cui soluzione non è procrastinabile, si propone al CIPE di dare mandato al Ministro per il Mezzogiorno di autorizzare la «Cassa» ad avviare immediatamente a realizzazione alcuni interventi nel sistema portuale napoletano e nella grande viabilità di accesso e svincolo dell'area urbana di Palermo;  
Udita la relazione del Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno;

### DELIBERA

il Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno provvederà ad autorizzare la «Cassa» ad avviare immediatamente a realizzazione — previa verifica tecnico-economica e territoriale con le autorità competenti — le opere infrastrutturali, riguardanti il sistema portuale partenopeo e la grande viabilità di accesso e di svincolo dell'area urbana di Palermo, che risultino mature dal punto di vista dell'elaborazione progettuale e per le quali sono previsti i seguenti oneri finanziari:

### SISTEMA PORTUALE PARTENOPEO

Porto di Napoli	L. 18.800.000.000
Porto di Torre Annunziata	» 12.900.000.000
Porto di Torre del Greco	» 6.500.000.000
Porto di Castellammare di Stabia	» 3.000.000.000
Porto di Pozzuoli	» 3.150.000.000
Porto di Portici	» 2.500.000.000
<b>Totale</b>	<b>L. 46.850.000.000</b>

### PALERMO

Completamento raddoppio circonvallazione della città e sopraelevata nel tratto urbano	L. 44.000.000.000
Proseguimento della sopraelevata sulla copertura del fiume Oreto sino alla foce e risistemazione della viabilità sino all'ingresso del porto	» 12.000.000.000
<b>Totale</b>	<b>L. 56.000.000.000</b>

*Il Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno procede, quindi, con la seguente direttiva alla Cassa n. 5596 del 23 settembre 1975:*

**23 settembre 1975**  
**Direttiva**  
**Ministeriale**

Nel Mezzogiorno emergono alcune situazioni di degradazione urbana eccezionalmente gravi, dovute ad alti livelli di addensamento demografico e a scarsissima dotazione di servizi che destano le più fondate preoccupazioni: ci si riferisce alle zone metropolitane di Napoli e Palermo, le cui condizioni di depressione richiedono l'impostazione di un intervento organico che, puntando su obiettivi di sviluppo socio-economico, affronti i principali condizionamenti in materia di infrastrutture urbane e di servizi.

A tal fine, il CIPE, nella riunione del 1° agosto, ha espresso la opportunità di avviare un apposito progetto speciale, ai sensi della legge n. 853 del 6 ottobre 1971, che lo scrivente provvederà a formulare e a sottoporre all'esame del CIPE stesso.

Nelle more della formulazione ed approvazione di detto progetto speciale e al fine di affrontare alcuni problemi la cui soluzione si presenta con caratteri di assoluta urgenza, il CIPE ha deliberato, inoltre, di dare mandato allo scrivente ad autorizzare codesta «Cassa» ad avviare immediatamente a realizzazione alcuni interventi.

In ottemperanza a tale mandato, codesto Istituto è autorizzato ad avviare a realizzazione — previa verifica tecnico-economica e territoriale con le autorità competenti — le opere infrastrutturali, riguardanti il sistema portuale partenopeo e la grande viabilità di accesso e di svincolo dell'area urbana di Palermo, che risultano mature dal punto di vista della elaborazione progettuale e per le quali sono previsti gli oneri finanziari specificati nella allegata delibera del CIPE del 1° agosto 1975. Per la realizzazione di tali opere, che comporteranno una spesa di 102,8 miliardi, codesta «Cassa» è autorizzata ad assumere l'impegno di spesa sulle disponibilità già assegnate e destinate ad interventi di cui non siano disponibili le progettazioni esecutive.

*L'avvio a realizzazione degli specifici interventi non giunge a maturazione nel periodo antecedente l'approvazione della legge 2 maggio 1976, n. 183, mentre vengono solo successivamente a questa ridefinite le linee programmatiche più generali dell'intervento straordinario.*

## Primi lineamenti generali - 1977

*È con il programma quinquennale per il Mezzogiorno, approvato dal CIPE il 31 maggio 1977 che, entro gli indirizzi per tutti i progetti speciali, al capitolo II, punto 13, si danno le seguenti specifiche disposizioni relative all'area metropolitana di Palermo:*

### 31 maggio 1977 CIPE

Per quanto riguarda le aree metropolitane di Napoli e Palermo non vi è dubbio che la gravità della situazione socio-economica delle due maggiori aree urbane del Mezzogiorno renda urgente un intervento organico e straordinario, in forma coordinata e strettamente integrata con l'azione regionale.

Questi progetti speciali devono affrontare i punti nodali che costituiscono gli ostacoli strategici ad un razionale assetto ed allo sviluppo dell'area.

Il grave deficit di posti di lavoro stabili, la drammatica carenza dei servizi civili e lo squilibrio nella disponibilità delle residenze, l'insufficienza e la disorganicità delle infrastrutture (porto, aeroporto, ecc.), l'arretratezza acuta nel settore dei servizi, della distribuzione, del turismo, del tempo libero, rappresentano le caratteristiche emergenti di quel fenomeno di abnorme «congestione», nel quale tutte le analisi condotte hanno ritenuto di poter sintetizzare e riassumere la progressiva degradazione e l'arresto dello sviluppo, soprattutto per quanto riguarda la realtà napoletana.

Il riconoscimento di questi fenomeni di blocco dello sviluppo, che sono a base della degradazione in atto, suggerisce che i progetti speciali per le due aree metropolitane mirino per l'appunto, nell'ambito di un disegno organico, alla rimozione dei «punti nodali», utilizzando tutti gli strumenti e le risorse disponibili.

In questa prospettiva, i problemi prioritari da affrontare riguardano: a) la occupazione industriale, sia in ordine alla realizzazione di programmi promozionali di ristrutturazione del tessuto industriale (soprattutto in termini di complementarietà e di interdipendenza strutturale e mercantile fra i diversi settori e con l'obiettivo del riequilibrio territoriale), sia in riferimento alla eventuale delocalizzazione ed al riordino delle industrie di base, specie per l'area napoletana; b) il potenziamento infrastrutturale, rivolto all'adeguamento del sistema delle attrezzature portuali e, limitatamente a Napoli, anche delle attrezzature aeroportuali; e al coordinamento con l'azione straordinaria dell'intervento ordinario per la rete dei trasporti; c) la riorganizzazione e il potenziamento dei servizi attraverso la realizzazione di strutture specializzate di mercato opportunamente accorpate e dislocate per la grande distribuzione.

La risoluzione di tali problemi comporta l'avvio di un processo di pianificazione che, superando la logica dei disegni astratti, consti di definite modalità operative per aggredire i punti strategici di cui si è detto, attraverso una specifica indicazione dei soggetti responsabili, delle risorse disponibili, dei tempi necessari. Sotto questo profilo, attraverso l'intervento ordinario si provvederà anche alla ristrutturazione e alla riorganizzazione delle residenze e dei servizi civili, definendo ed avviando modalità di intervento sui centri storici, con priorità per quelli delle città di Napoli, Palermo e dei comuni più popolati, in uno con il completamento degli interventi diretti al risanamento igienico-sanitario (1).

*A partire dai contenuti e criteri così dati nelle linee fondamentali, prende avvio l'individuazione del metodo e dei campi di intervento propri di questo nuovo progetto speciale ed in particolare la fase di elaborazione progettuale e tecnica, per la quale il Ministro (2) emanando la direttiva n. 2885 del 4 luglio 1977, in attuazione di quanto assunto dal CIPE, così dispone:*

**4 luglio 1977  
Direttiva  
Ministeriale**

Il grave deficit di posti di lavoro, la carenza dei servizi civili, lo squilibrio nelle disponibilità di residenze, l'insufficienza e la disorganicità delle infrastrutture, la arretratezza dei servizi della distribuzione, del turismo e del tempo libero sono indicati dal programma quinquennale come «punti nodali» da rimuovere per la realizzazione di un disegno di sviluppo delle due aree.

Il programma prescrive, mediante l'avvio di un processo di programmazione, la definizione delle modalità operative, dei soggetti responsabili, delle risorse disponibili, dei tempi necessari per l'attuazione del progetto speciale.

La Cassa, unitamente agli Enti collegati, presenterà, entro il 31.7.1977, allo scrivente una proposta metodologica e organizzativa che preveda altresì la ricomposizione in un quadro unitario di tutti gli interventi in atto o previsti nell'ambito dei progetti speciali confermati e dei precedenti programmi e inoltre individui ai fini del necessario coordinamento i settori ed i soggetti dell'intervento straordinario e dell'intervento ordinario, statale e regionale. Lo scrivente sulla base di tale proposta, sentito il Comitato dei rappresentanti delle regioni meridionali, impartirà le opportune direttive ai fini dell'elaborazione progettuale e tecnica prevista dall'art. 8, terzo comma, della legge n. 183.

La Cassa, nelle more della definizione del progetto speciale, potrà comprendere nella proposta di programma annuale, gli interventi urgenti per i sistemi portuali di Napoli e di Palermo.

**Documenti preliminari  
alla definizione dei criteri di avvio  
del progetto - 1977-78**

*Per formulare la elaborazione progettuale e tecnica ai sensi della legge n. 183/1976, si prevedono pertanto alcuni adempimenti intermedi cui viene dato corso da parte della Cassa.*

*Di una preliminare nota metodologica (3), redatta nel novembre del 1977, il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto prende atto nella seduta n. 1240 del 15-12-1977, mantenendone il carattere di orientamento interno, in vista dei contatti che si decide di assumere con le amministrazioni regionale e comunale interessate, per discutere «le linee operative di base» del progetto «prima di formulare qualsiasi tipo di proposta». Nella citata deliberazione si prevede che, solo successivamente a tali incontri, debba scaturire un nuovo documento, per la cui redazione si istituisce una Commissione consiliare ad hoc, integrata da un gruppo di lavoro di funzionari dell'Istituto. Si perviene così alla redazione di un documento propedeutico per la redazione della proposta metodologica e del programma annuale 1978 (4) concordato e sottoscritto dai*

(1) Sia nel programma che nel testo di alcune direttive vengono congiuntamente trattati i due progetti speciali per le aree metropolitane di Palermo e Napoli; per comodità di lettura non si eliminano qui i riferimenti al secondo progetto.

(2) Per brevità con il termine «il Ministro», si intende il Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno.

(3) Tale nota costituisce allegato a) della deliberazione C.A. n. 1776/PS del 30-6-1977.

(4) Tale documento costituisce allegato b) della deliberazione citata.

rappresentanti della Regione Siciliana, del Comune di Palermo e della Cassa per il Mezzogiorno il 13 giugno 1978, dopo un esame congiunto in una riunione svoltasi il 2 giugno 1978 sotto la presidenza del Ministro. Sulle proposte di contenuti progettuali preliminari così costruitesi il Consiglio di Amministrazione della Cassa, assume la deliberazione n. 1776/PS. del 30-6-1978, il cui testo si riporta di seguito (5).

### 30 giugno 1978 Cassa per il Mezzogiorno

Il Consiglio di Amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno VISTO il programma di intervento straordinario nel Mezzogiorno per il quinquennio 1976-1980, approvato dal CIPE il 31-5-1977;  
VISTA la direttiva di attuazione resa dal Ministro per il Mezzogiorno il 4-7-1977;  
RICORDATO che nella direttiva anzidetta si prescriveva tra l'altro per il progetto speciale relativo all'area metropolitana di Palermo che la Cassa predisponesse:  
a - una proposta metodologica ed organizzativa;  
b - una prima proposta di interventi nel programma annuale 1978.  
VISTA la nota metodologica ed organizzativa predisposta dall'apposito Gruppo di lavoro che si allega al presente atto deliberativo sotto la lettera a);  
VISTO il documento propedeutico successivamente elaborato a cura della Commissione Speciale costituita dai Consiglieri Attaguile, Cottone e Lo Giudice e dai funzionari Frazzitta, Incalza e Merlino che si allega sotto la lettera b);  
UDITA la relazione della Commissione Consiliare sul risultato dell'esame congiunto dell'anzidetto documento, svoltosi sotto la presidenza del Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno, con la partecipazione dei rappresentanti della Regione Siciliana e del Comune di Palermo;  
PRESO ATTO della direttiva impartita dal Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno (6) relativa alla predisposizione di una «proposta di definizione dei criteri e dei settori di intervento per il progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo»;

#### DELIBERA

- 1 - di sottoporre al Ministro la proposta di definizione dei criteri e dei settori di intervento per il progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo allegata al presente atto deliberativo sotto la lettera c);
- 2 - di sottoporre altresì al Ministro per completezza di esposizione i documenti preliminari predisposti dalla Cassa per pervenire alla definizione dell'anzidetta proposta;
- 3 - di sottoporre al Ministro, ai fini della predisposizione del programma annuale 1978, e come elementi di base da offrire alla valutazione del Comitato dei Rappresentanti Regionali e successivamente alle decisioni ministeriali le opere contenute nel documento propedeutico citato in premessa perché esse siano tenute in conto nel quadro dei criteri e delle decisioni che saranno assunte sul programma annuale 1978.

#### ALLEGATO A NOTA METODOLOGICA

##### Metodologia progettuale

##### 1. Fasi evolutive del progetto speciale

Fasi logiche: dal punto di vista del metodo le fasi logiche del progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo possono individuarsi come segue:

**1.1.** Istituzione di un collegamento permanente tra le strutture della Cassa e della Regione a ciò delegate, allo scopo di predisporre gli adempimenti relativi a tutte le fasi operative.

**1.2.** Definizione degli obiettivi del progetto speciale ed identificazione dell'ambito di intervento nel rispetto dei criteri elencati in premessa.

In relazione agli indirizzi programmatici ed alle linee di carattere generale indicate in premessa, sembra opportuno individuare in questa sede quegli obiettivi che hanno una reale interrelazione sia con le esigenze dell'area metropolitana di Palermo, sia con quelle che in sede ministeriale si è ritenuto opportuno eleggere a livelli prioritari.

(5) Si precisa che i testi dei documenti vengono riportati eliminando aspetti formali e contenuti ripetitivi di termini già inseriti in altre citazioni testuali.

(6) Tale direttiva è stata impartita nel corso della citata riunione del 2 giugno 1978.

### 1.2.1. Obiettivi Sociali

a - Riqualificazione del tessuto urbano per ricondurlo a standards qualitativamente discreti. È sufficiente ricordare in proposito che, dalle ultime statistiche ISTAT '77, risulta una densità per il nucleo urbano di Palermo di 4046 ab./Kmq, il che giustifica un livello di servizi nettamente inferiore a quello minimo per nuclei urbani superiori ai 500.000 ab.

b - Ridistribuzione del carico di popolazione tra il nucleo urbano di Palermo e gli altri centri compresi nell'area «primaria» di intervento e nelle aree in cui si venissero a creare fenomeni produttivi indotti.

c - Efficienza delle strutture amministrative, caratterizzata dalla individuazione delle singole competenze che gestiscono il territorio, al fine di evitare forme disarticolate e frantumate di intervento.

### 1.2.2. Obiettivi Economici

a - Aumento dell'occupazione nei settori primari e secondari, con trasferimento di parte dell'occupazione terziaria nei suddetti settori.

È utile ricordare che i dati ISTAT '77 per il nucleo urbano di Palermo riportano la seguente situazione occupazionale:

— forze lavorative:	168.319
— addetti nel settore primario:	9.756
— addetti nel settore secondario:	56.170
— addetti nel settore terziario:	102.393

Vanno inoltre tenuti presenti alcuni dati ISTAT fondamentali che denunciano per Palermo la caratteristica di metropoli che non può contare su un retroterra economico e finisce col consumarsi nel proprio isolamento, determinando fenomeni di rendita parassitaria:

— incremento del reddito annuo:	62° posto (graduatoria nazionale)
— dinamica dello sviluppo industriale:	83° posto
— reddito prodotto:	13° posto
— reddito pro capite:	71° posto

b - Progressivo assorbimento dell'occupazione ed eliminazione del lavoro nero, con priorità all'occupazione giovanile e con recupero dell'attuale dequalificata occupazione femminile.

Attualmente un dato macroscopico che denuncia l'aumento progressivo della disoccupazione della Provincia di Palermo, è quello relativo al passaggio da circa 122.000 unità lavorative disoccupate nell'aprile '77 a circa 192.000 nel settembre dello stesso anno (dati forniti dall'Assessorato Regionale al lavoro).

c - Rinnovamento delle strutture produttive e distributive del settore agricolo finalizzate alla soluzione dei problemi del rurale per consentire:

- alternative produttive in tale settore, riducendo così lo squilibrio nel rifornimento delle derrate alimentari;
- innesco di reali benefici in termini occupazionali attraverso una coordinata combinazione tra produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti.

### 1.2.3. Strumenti di base per perseguire gli obiettivi

Per quanto riguarda gli obiettivi sociali:

— Piano Regionale di sviluppo previsto dalla Legge 19-5-76, n. 355, sulla base del quale potranno essere predisposti i bilanci pluriennali necessari anche ai fini del riparto delle disponibilità del «fondo per i programmi di sviluppo regionale» previsti dall'art. 9 della Legge 16-5-70, n. 281.

— Revisione del Piano Territoriale di coordinamento al quale si dovranno uniformare le strumentazioni urbanistiche di livello inferiore e i vari piani settoriali.

— Acquisizione, revisione ed eventuale formazione dei piani urbanistici e di settore come quelli per il sistema commerciale, per le aree industriali, per l'agricoltura e per il turismo.

È bene ricordare che l'esistenza di un programma di sviluppo regionale rende innanzi tutto possibile la visualizzazione contestuale di tutte le problematiche settoriali che frenano ogni evoluzione positiva dello sviluppo della Regione; inoltre va precisato che il Piano, di per sé, essendo il risultato di una attenta analisi dell'esistente nella misura economica e produttiva, conduce alla rappresentazione delle possibili alternative di intervento ed alle relative quantificazioni dei costi, cioè rappresenta l'unica potenzialità di traslazione delle strategie politiche in precisi e ben definiti atti progettuali.

— Piano di fattibilità economica del Piano Territoriale di coordinamento, che tenga conto delle Leggi e degli apporti finanziari provenienti dall'intervento ordinario e straordinario e che identifichi la eventuale carenza di disponibilità economica.

— Schema pluriennale delle spese e loro attribuzione ai bilanci dell'intervento straordinario e ordinario, ripartito tra i diversi organi con autonoma capacità di spesa: Regione, Ministeri, «Cassa», Comuni.

Per quanto riguarda gli obiettivi economici:

— L'incremento del settore primario e di quello secondario attraverso: a) l'agevolazione infrastrutturale delle attività ad alta intensità occupazionale, mediante il rispetto delle linee generali di

ristrutturazione delle grandi attività industriali in stato di crisi: b) l'istituzione di un sistema di produzione e di distribuzione cooperativa, anche a livello capillare.

— L'identificazione delle cause che, a parità di altre, non rendono conveniente per le imprese e per le unità artigiane, la preferenziale occupazione giovanile, con successiva definizione di provvedimenti regionali atti ad equilibrare le convenienze dei datori di lavoro e quindi successivamente a privilegiare l'occupazione giovanile; ciò anche con piani di addestramento, formazione e riqualificazione professionale.

— La formazione di un piano organico di utilizzazione coordinata delle risorse e delle azioni previste dagli Organi straordinari, con particolare riferimento ai progetti speciali promozionali, a quello per la commercializzazione dei prodotti agricoli ed a quello per l'utilizzazione intersettoriale delle acque.

#### 1.2.4. Identificazione dell'ambito di intervento - definizione dell'area metropolitana di Palermo.

Dopo la individuazione, operata in sede regionale, dell'area primaria, nel rispetto di quanto detto al punto 4. della nota metodologica generale, occorrerà scegliere se considerare «l'area metropolitana» come area da riportare a livelli economici e sociali qualitativamente e quantitativamente discreti, creando solo fenomeni indotti nel nucleo urbano di Palermo; oppure considerare l'area metropolitana un ambito particolarmente nodale per l'economia siciliana e per l'economia nazionale nel Mediterraneo, tale da operare interventi la cui scala necessariamente lascia alle competenze regionali e degli Enti locali interessati la soluzione di tutti quei problemi che non rientrano nella logica della straordinarietà perseguita dal programma quinquennale.

Nella definizione spaziale dell'area primaria, senza dubbio dovranno prendersi in considerazione, oltre al nucleo urbano di Palermo, quei centri che già presentano macroscopiche forme conurbative ed inoltre quelle aree in cui sono presenti fenomeni produttivi, industriali, agricoli e turistici che attualmente, anche se a livello latente, determinano il tessuto economico del sistema gravitante sulla città di Palermo.

Definita l'area primaria e la sua funzione, bisognerà individuare quei sistemi produttivi che, anche se ubicati spazialmente all'esterno dell'area primaria, presentano forme di interrelazione con essa e pertanto possono essere oggetto dei fenomeni indotti generali dal processo speciale di intervento.

#### 1.3. Acquisizione dei dati reali relativi agli ambiti oggetto dell'intervento, con identificazione dei livelli di competenza in essi operanti.

L'acquisizione dei dati reali, inerenti all'area metropolitana individuata, dovrà interessare:

- gli strumenti pianificatori attualmente vigenti che rappresentano un vincolo nell'uso del territorio;
- la documentazione esistente da cui si possano rilevare il reale assetto socio-economico e i fenomeni demografici, occupazionali, residenziali, commerciali e produttivi;
- lo stato dei servizi (igienico-sanitari, trasporti, istruzione, assistenza, cultura, tempo libero), che caratterizzano l'evoluzione di tale assetto.

#### 1.4. Tipizzazione dell'intervento nell'ottica delle finalità da raggiungere, con identificazione di processi prioritari essenziali per un concreto avvio dell'intervento.

Riconosciuta la specifica finalità produttiva ed occupazionale del progetto speciale in oggetto, ne deriva che:

— L'impianto portuale, l'impianto dei cantieri navali, il sistema di piccola e media industria, l'impianto di commercializzazione dei prodotti agricoli dell'entroterra, rappresentano senza dubbio degli inneschi di processi produttivi ed occupazionali all'interno dell'area primaria; tuttavia riuscire a raggiungere obiettivi produttivi riqualificando l'impianto portuale vuol dire traguardare in modo prioritario il riassetto ed il potenziamento di tutte le reti di comunicazione, che allo stato attuale rendono Palermo un centro di arrivo e non di interscambio; un centro di arrivo dove la congestione urbana e l'assenza di assi preferenziali, sia viari, sia ferroviari, non consente una fruizione diretta delle attrezzature portuali.

— I cantieri navali in particolare rappresentano per la Sicilia occidentale l'industria con più alto numero di addetti (circa 3.700), ma la logica economica attualmente perseguita è quella della conservazione delle attuali forze di lavoro, senza la minima visione programmatica sia di sviluppo dei vari settori operativi, sia di un assetto urbanistico tra attuale ubicazione ed ambito urbano circostante.

— Il sistema di piccole e medie industrie attualmente ubicate nelle aree di Carini, Brancaccio, San Lorenzo, può essere fonte di occupazione permanente e può assurgere ad elemento attivo della bilancia economica dell'area se potenziato ed interconnesso con gli altri fattori generatori di processi produttivi, quali il porto e gli apparati commerciali.

— Per evitare processi di sclerotizzazione del sistema produttivo innescato nell'area «primaria», bisognerà interrelare i fattori determinanti tale sistema anche con quelli ubicati in aree che non hanno continuità geografica né fra loro né con l'ambito primario di intervento.

In tale ottica vanno presi in considerazione il nucleo di Termini Imerese, a specificazione industriale, le zone con spiccate caratteristiche idro-agricole, quali quelle dello Jato, di Partinico e del Corleo-

nese, la potenzialità generata dagli impianti portuali della Sicilia Occidentale a forte specializzazione peschereccia, quali Mazara del Vallo, Sciacca e Trapani, che attualmente non hanno forme di interrelazione con i processi produttivi della trasformazione e della commercializzazione dei prodotti, restando così allo stato latente, sia per ciò che riguarda l'occupazione, sia per i riflessi di natura economica.

— L'impianto dei mercati generali che ai vari livelli dovrebbe rappresentare un punto nodale per l'economia della città e dell'area metropolitana (si ricorda che più del 70% degli abitanti del sistema metropolitano è impiegato nel settore del terziario) è disarticolato e non ha nella sua attuale ubicazione alcuna possibilità di incrementare la propria funzionalità, se non per mezzo di un nuovo sistema di infrastrutture.

Va precisato inoltre che un sistema di commercializzazione deve necessariamente avere un entroterra organizzato sia sulla trasformazione e conservazione del prodotto, sia su un rurale riportato a livelli sociali ed economici competitivi.

**1.5. Definizione oggettiva e temporale dell'intervento attraverso la redazione di modelli, piani ed elaborazioni progettuali.**

Elemento essenziale per la validità e la continua verifica dell'intervento è la predisposizione di un quadro che contenga la previsione temporale entro cui si possono concretizzare le varie fasi operative. A tal fine sarà utile la formulazione di modelli che mettono in continua relazione e che verifichino le scelte operate.

L'impostazione di tali modelli in una realtà come quella palermitana dovrà necessariamente tenere conto dei tempi di attuazione che vanno articolati, in funzione degli obiettivi da perseguire, a breve, a medio e a lungo termine.

Nella fase a breve termine, potrebbero essere presi in considerazione quegli interventi già programmati con l'assenso delle autorità competenti e che risultino compatibili con gli obiettivi del progetto speciale. Va precisato che tali interventi dovranno essere inseriti non in una logica restrittiva, in quanto non è la concreta realizzazione di opere che va perseguita, ma l'innescare di fatti produttivi e quindi come tali generatori di occupazione permanente.

Nelle fasi a medio e a lungo termine, conseguenzialmente alla definizione del piano decennale di sviluppo e alle previsioni delle strumentazioni economiche ed urbanistiche operanti, potranno essere definiti interventi da attuare; questi ultimi dovranno risultare coerenti con quanto già realizzato nella prima fase attuativa e strettamente interrelati con gli altri apporti provenienti dall'intervento ordinario.

Gli effetti complessivi diretti ed indotti del progetto speciale potranno essere verificati esclusivamente a medio e lungo termine; ciò non toglie però che sin dalla prima stesura operativa dell'intervento vengano individuati tempi attuativi definiti.

## **2. Fasi operative del progetto speciale**

In esse vengono contemplate tutte quelle operazioni che temporalmente dovranno succedersi per l'attuazione concreta del progetto speciale nell'ottica della metodologia individuata nelle fasi logiche.

**2.1. Elaborazione di un rapporto preliminare che contenga:**

a - gli obiettivi specifici concordati in sede regionale e rispondenti alla individuazione del programma quinquennale denunciati nella parte generale del presente documento;

b - la serie di analisi, studi e documentazione indispensabile per la individuazione di un quadro organico di intervento che contempli le interrelazioni tra intervento ordinario e straordinario;

c - la verifica della compatibilità degli interventi in atto e programmati con gli obiettivi specifici concordati in sede regionale;

d - la precisazione degli spazi temporali entro cui l'intervento straordinario deve portare a compimento la sua azione con la individuazione di momenti di verifica per la continua rispondenza di quanto attuato agli obiettivi specifici;

e - la previsione della dotazione finanziaria necessaria ad attivare le analisi, gli studi e ogni forma di elaborazione progettuale necessaria per l'acquisizione di quanto detto al punto b).

È opportuno precisare che le fasi operative successive al rapporto preliminare sono strettamente conseguenziali, da una parte al contenuto ed alle proposte del rapporto stesso; dall'altra alle decisioni o scelte che saranno prese nelle sedi competenti.

## **3. Considerazioni sulle problematiche attuali gravitanti nell'ambito del sistema palermitano**

Al fine di poter supportare quanto fin qui detto, per innescare un reale processo operativo, si ritiene utile passare ad una sintesi delle problematiche in atto nel sistema palermitano in modo da fornire una base di raffronto per lo sviluppo dell'intervento nelle fasi temporali individuate ed uno strumento utile per il coordinamento immediato tra intervento ordinario e straordinario.

### 3.1. Settori produttivi

#### 3.1.1. Agricoltura

Analogamente a quanto avviene per l'intero ambito regionale, il settore agricolo attualmente soffre di una crisi che può farsi ascendere non tanto alla razionalizzazione dei sistemi produttivi ma alla mancata interconnessione tra questi e le attrezzature idonee alla conservazione, trasformazione e commercializzazione del prodotto.

Parlare di sviluppo dell'agricoltura nel caso specifico infatti deve significare assicurare alla sua produzione una molteplicità di sbocchi, la regolazione della oscillazione dell'offerta sul mercato (per evitare la concorrenza delle importazioni provenienti dagli altri paesi), la garanzia di conservazione del prodotto ed una efficiente rete di trasporti.

L'intervento straordinario attualmente interviene in tale settore tramite i seguenti progetti speciali:

Progetto speciale per la produzione intensiva di carne.

Progetto speciale per l'agrumicoltura.

Progetto speciale per l'irrigazione.

Progetto speciale per la forestazione a scopi produttivi.

Progetto speciale per la commercializzazione e la valorizzazione dei prodotti agricoli (Delibera CIPE 31-5-1977).

Bisogna rilevare che per i progetti speciali summenzionati, quali quelli relativi all'agrumicoltura, carne e forestazione, si è finora operato senza limitazione di ambiti territoriali; sarebbe utile invece che l'intervento straordinario operato tramite tali progetti venisse opportunamente finalizzato al raggiungimento degli obiettivi del progetto speciale per l'area metropolitana; in tal modo si potrebbero realizzare le auspiccate interrelazioni fra i fattori della produzione e ciò anche nell'ottica dell'inserimento organico delle produzioni agricole locali nei circuiti commerciali della comunità europea. All'intervento ordinario resterebbero affidati quei compiti che diventano il necessario completamento per lo sviluppo del settore; la complementarità fra intervento ordinario e straordinario dovrà estendersi capillarmente a tutti i livelli operativi anche sollecitando l'intervento attuativo e normativo degli Enti locali o promozionali.

#### 3.1.2. Industria

L'attività industriale all'interno del sistema risulta concentrata principalmente nei cantieri navali, nelle industrie site nelle aree di Brancaccio, San Lorenzo, Partanna-Mondello e Carini.

I cantieri navali costituiscono la maggiore industria della Sicilia Occidentale con le sue 3.700 unità lavorative; alla fine del '77 essi disporranno di 4 bacini di carenaggio che potranno ospitare una gamma di navi da 450.000 a 20.000 tdw e che costituiranno la capacità produttiva dell'impianto.

Detta capacità attualmente è sfruttata solamente per un terzo; pertanto l'utilizzazione di tali impianti potrà essere aumentata solo inserendoli in un discorso produttivo contestuale con la soluzione dei problemi dell'impianto portuale.

Il problema strutturale più urgente che assilla l'impianto cantieristico sta nel recupero di aree ad esso contigue, aree che attualmente creano seri vincoli a fasi espansionistiche ed evitano una piena funzionalità dell'intero impianto.

Il problema finanziario può essere invece sbloccato inserendo le attività del cantiere nell'ambito degli obiettivi traggurdati dalla politica marittima e cantieristica nazionale in corso di definizione.

Le attività industriali dislocate nelle aree di Brancaccio, San Lorenzo, Partanna-Mondello e Carini, sorte per fatti spontanei e quasi di supporto all'attività terziaria, non hanno innescato processi produttivi coerenti con i criteri filtro richiamati nella parte generale del presente documento, in quanto costituiscono per la maggior parte unità di stoccaggio ed inserimento nel mercato di prodotti finiti e semilavorati provenienti da aree, nella maggior parte dei casi, incluse in ambiti regionali diversi. Le suddette attività sono state pertanto trainate da processi di crisi determinati dalla situazione economica nazionale subendone indirettamente gli effetti in quanto prive di un'autonomia produttiva. Va inoltre evidenziato che, a causa della spontanea formazione delle industrie gravitanti in tali aree, non sono individuabili fatti di produzione specializzati e quindi caratterizzanti l'area stessa; a ciò si aggiunge l'attuale carenza dei sistemi di interscambio tra le varie aree; come risultato di quanto detto precedentemente si viene a disegnare nel territorio non un tessuto connettivo e articolato di attività industriali, ma un tessuto ricco di interventi puntuali e slegati.

Nell'ottica del progetto speciale dovrà essere pertanto ripresa in considerazione l'intera materia delle aree industriali, rapportandola ai sistemi commerciali che verranno individuati, allo sviluppo dell'attività portuale, alla realizzazione di una interrelazione tra i vari ambiti industriali, alla chiara configurazione tipologica delle varie aree e ai fenomeni indotti relativi alle aree esterne al sistema primario oggetto dell'intervento speciale, quale ad esempio il nucleo industriale di Termini Imerese; in tale nucleo ad esempio sarà opportuno operare un'attenta verifica tra le previsioni di Piano Regolatore Generale e l'attuale bilancio relativo alla produzione ed alla occupazione generale.

Gli strumenti per perseguire la razionalizzazione e lo sviluppo del sistema industriale sopra descritto vanno individuati:

— attraverso la normativa prevista dalla legge 675 del 1977, relativa alla riconversione industriale, e conseguenti determinazioni che in politica industriale saranno assunte dal Comitato Interministeriale per l'industria (CIPI);

- attraverso un coordinamento degli incentivi industriali previsti dalle normative nazionali e regionali con l'attività dell'intervento straordinario nel settore della infrastrutturazione industriale;
- attraverso l'integrazione della normativa esistente con opportune direttive del CIPE che incentivino in misura maggiore le iniziative dirette alla localizzazione sia nell'area primaria, sia in quelle aree in cui si innescano fenomeni produttivi indotti.

### 3.1.3. Commercio

Caratteristica basilare di tale settore è la presenza di un rilevante numero di attività minori con dimensioni economiche limitate che non hanno a monte un sistema di commercializzazione di notevole rilevanza territoriale, quale ad esempio potrebbero essere gli ipermercati.

La normalizzazione di tale settore va vista però non inserendo esclusivamente macrostrutture commerciali, ma da un lato razionalizzando le attuali strutture del commercio, dall'altro istituendo adeguati legami tra i vari sistemi di interscambio e le suddette macrostrutture.

Lo sviluppo dell'impianto portuale ad esempio non può essere visto se non in un contesto che tenga conto dei legami tra esso, i tempi della produzione e gli altri sistemi di interscambio.

Puntare su una organizzazione della struttura commerciale per un sistema metropolitano come quello palermitano, ubicato in una realtà territoriale quale quella siciliana, significa proprio individuare ed annullare la serie di discrasie presenti nei vari sistemi del trasporto, della vendita e della distribuzione; a tale proposito essenziale sarà il contributo che il «progetto speciale per la commercializzazione dei prodotti soprattutto agricoli» darà al settore; d'altra parte non è sufficiente, per una tipologia agricola frantumata quale quella del palermitano, che gli agricoltori realizzino solo una integrazione orizzontale mediante la istituzione di cooperative, perché tale strumento senza dubbio consente, attraverso le economie di scala, la riduzione dei costi unitari dei fattori di produzione, però, se non viene innescato un adeguato sistema di trasformazione e di distribuzione, tale strumento entra automaticamente in crisi.

## 3.2. Infrastrutturazione e attrezzature del territorio

### 3.2.1. Grandi sistemi di interscambio:

#### a - L'impianto portuale di Palermo.

L'attuale situazione di soffocamento e di non sviluppo del porto di Palermo è principalmente dovuta alla carenza di interventi organici e pianificati, atti a rendere adeguate le strutture del porto alle moderne esigenze del traffico marittimo sempre in evoluzione (attualmente il 90% dell'importazione ed il 65% dell'esportazione nazionale si svolgono via mare).

Inoltre, dopo l'apertura del canale di Suez, il porto di Palermo, come qualsiasi grosso scalo mediterraneo, viene a trovarsi in posizione privilegiata nei confronti degli scali continentali: posizione però poco concorrenziale, visti gli esigui stanziamenti per potenziare tecnologicamente le strutture; stanziamenti infatti, che si possono ritenere adeguati per la sola manutenzione.

Il sistema della movimentazione containers ha raggiunto livelli discreti, tanto da fare rientrare il porto di Palermo, con i suoi 13.000 containers movimentati, fra i primi tre scali del Mediterraneo per tale settore, mentre l'impianto portuale rimane carente di silos per depositi di merci in rinfusa, carbone, etc., di nastri trasportatori e soprattutto di aree attrezzate per rendere fluido e spedito il movimento ed il deposito delle merci.

Quanto sopra detto acquista maggiore rilievo se raffrontato a quanto, a livello internazionale, si sta facendo per pianificare la politica portuale; è in atto infatti una vera e propria rivoluzione del sistema della navigazione marittima che ormai, nel sistema avanzato delle tecnologie del trasporto, ipotizza la creazione di sistemi portuali integrati con tutte le altre forme di interscambio, quali il sistema stradale, ferroviario ed aeroportuale; ebbene, in tale ottica va inquadrato un piano organico di infrastrutture viarie e ferroviarie, in modo tale che il collegamento tra il porto e le grandi direttrici viarie, quali le autostrade per Catania, Messina e Mazara del Vallo, diventi fluido. Ciò non solo per tragguardare livelli di servizio ottimali per il traffico urbano di Palermo, ma soprattutto per rendere minimi i tempi di collegamento (nel caso del trasporto containers infatti, la sosta comporta sempre forti diseconomie).

Altrettanto va detto per quanto concerne i collegamenti ferroviari, che oggi avvengono su una linea, la Palermo Notarbartolo-Palermo Marittima, che va necessariamente ristrutturata.

#### b - L'impianto ferroviario.

Particolare attenzione va riservata al piano delle ferrovie, in fase di predisposizione, in modo da attuare, di concerto con tutti gli organi interessati, un sistema di collegamento su rotaia polifunzionale, sia per la pendolarità gravitante nell'area metropolitana (a tale proposito basterebbe utilizzare in modo adeguato l'asse Palermo-Trapani, nel tratto in cui attraversa il centro urbano di Palermo) sia per il collegamento e l'interscambio delle merci fra gli ambiti industriali di Termini, Bagheria, Carini, Brancaccio e S. Lorenzo.

#### c - L'impianto viario.

L'attuale sistema viario fa di Palermo, come già detto nel punto 1.4., un centro di arrivo e non di interscambio per il traffico gravitante sugli assi viari principali della rete regionale. Ciò è dovuto alla esigua funzione svolta dall'attuale asse di circonvallazione ed alla carenza di assi preferenziali di collegamento tra i vari punti di produzione e di scambio.

L'asse di circonvallazione dovrebbe in realtà assolvere alle seguenti funzioni:

- 1) assicurare il collegamento veloce tra i piazzali di arrivo delle due autostrade Palermo-Catania e Palermo-Mazara del Vallo e della Palermo-Sciacca;
- 2) servire da raccordo tangenziale alla Città per tutte le direttrici non autostradali;
- 3) servire da drenaggio per la viabilità esterna e di conseguente arroccamento di quella interna;
- 4) collegare tra di loro i quartieri esterni della Città, dirottando dal centro il traffico di interrelazione;
- 5) consentire attraverso un asse preferenziale previsto dal P.R.G., il collegamento diretto con l'impianto portuale.

Dalla quantificazione delle funzioni succitate scaturisce un flusso veicolare della 30<sup>a</sup> ora (valore del traffico che viene superato o eguagliato almeno 30 ore all'anno) di circa 10.000 veicoli l'ora. Quest'ultimo dato mette da solo in evidenza la carenza dell'attuale asse di circonvallazione fornito di un'unica carreggiata della larghezza di 12 metri.

A tale proposito va precisato che nella seduta n. 2250 dell'11-7-1975 il Consiglio di Amministrazione della Cassa ha approvato in linea tecnica l'intero progetto esecutivo relativo al raddoppio della suddetta circonvallazione e di un asse sopraelevato veloce di raccordo delle due autostrade Palermo-Catania, Palermo-Messina e Palermo-Mazara del Vallo e, nella stessa seduta, ha deliberato in linea economica anche un primo lotto per un importo di 12.450 milioni.

Va inoltre precisato che per il collegamento tra il suddetto asse di circonvallazione ed il porto si dispone di un progetto di massima relativo ad un asse che, nel rispetto della volontà di P.R.G., attraverso un tratto in sopraelevata raggiunge il porto.

Si è ritenuto opportuno focalizzare l'attenzione, per quanto concerne l'impianto viario, al suddetto asse e non alla rete viaria interna o a quella capillare gravitante nell'intero sistema metropolitano, in quanto con la realizzazione di un asse di fluida percorrenza, quale la circonvallazione, si concretizzano anche l'arroccamento della viabilità interna ed il relativo drenaggio di quella esterna e si riesce a dare al traffico autoveicolare un carattere centrifugo, a danno di quello centripeto, raggiungendo così uno degli obiettivi di fondo del piano regolatore generale relativamente alla viabilità urbana di Palermo.

### 3.2.2. Sistema di approvvigionamento idrico ed energetico

Mentre per quanto concerne l'approvvigionamento energetico i problemi sono quelli tipici delle grosse concentrazioni urbane e la cui soluzione potrà avvenire solo attraverso piani settoriali completi, per quanto concerne l'approvvigionamento idrico la situazione si presenta nei seguenti termini.

Il soddisfacimento dei fabbisogni idrici oggi ipotizzabili per l'area metropolitana di Palermo, potrà essere conseguito nel prossimo futuro, sulla base dello schema indicato dal progetto speciale n. 30 per l'utilizzazione intersettoriale delle risorse idriche della Sicilia.

Esso si basa su tre subschemi facenti capo: al serbatoio Poma sullo Jato, al serbatoio Scanzano sul fiume Eleuterio ed al serbatoio Rosamarina sul fiume S. Leonardo, quest'ultimo in fase di esecuzione.

Ipotesi alternative sulla destinazione di queste acque, come pure sull'utilizzazione di altre eventuali risorse, potranno essere prese in considerazione in sede di progetto speciale n. 30, dopo che saranno stati meglio determinati i fabbisogni complessivi dell'area metropolitana, sulla base dei suoi reali sviluppi, nel settore agricolo, industriale ed in quello dei consumi potabili, ivi compresi quelli richiesti dai centri di sviluppo turistico.

Deve essere ancora approfondito lo studio del riciclaggio delle acque reflue, già previsto in linea di massima nello schema della fognatura di Palermo, in particolar modo per la localizzazione degli impianti e per la destinazione delle acque.

È infine importante prevedere la revisione, previo rilevamento capillare, dell'intera rete distributiva della Città di Palermo e dintorni, anche per potere individuare il significato di quella perdita apparente, dell'ordine del 40%, che viene segnalata dalla documentazione dell'azienda municipalizzata sulla distribuzione e che è grave indice di disfunzione del sistema.

### 3.3. Ristrutturazione e adeguamento dei servizi civili

Per la sua dimensione e per l'innumerabile serie di problemi, il nucleo urbano di Palermo rappresenta un punto nodale dell'area primaria per quanto concerne il sistema dei servizi civili. A tale proposito è opportuno ricordare che, escludendo gli interventi di natura contingente (colera e terremoto) e cioè le Leggi 868 e 21, l'azione straordinaria dello Stato si è interessata con la stessa metodologia, ma con diverse finalità, di Palermo, nel gennaio 1962 con le Leggi 18 e 28.

Stesso metodo ma diverse finalità, perché anche nel 1962 i problemi della Città di Palermo sono stati considerati atipici e si è ritenuto necessario l'intervento speciale dello Stato; tuttavia gli obiettivi da raggiungere erano rivolti al risanamento ambientale e la scala d'intervento, fondamentalmente locale, non teneva conto dei fenomeni di interrelazione tra l'ambito urbano e il territorio. Soprattutto con la Legge speciale per Palermo, si riteneva che la semplice individuazione di determinate opere innescasse processi risolutivi per l'arretratezza socio-economica della Città. Ma ciò non è avvenuto e ancora oggi la Legge 183 ha dovuto prevedere un finanziamento di 40 miliardi per avviare il risanamento del centro storico della Città.

Ma i punti nodali, che oggi raggiungono livelli di rilevante gravità e la cui soluzione va perseguita non solo con l'intervento straordinario, ma anche e soprattutto con quello ordinario dello Stato e della Regione, sono quelli relativi alla residenza, alle strutture sanitarie, scolastiche, turistiche, del tempo libero.

A tali problematiche si aggiungono poi quelle che, in modo macroscopico, denunciano forme di pericolosa degradazione del sistema igienico, quali la rete fognaria e gli impianti di depurazione del nucleo urbano di Palermo.

Per quanto concerne il problema della residenza, esso va inquadrato in un'ottica che tenga conto dei problemi di inurbamento che il nucleo urbano di Palermo ha sempre avuto, per la sua particolare funzione di prima emigrazione per l'entroterra, e soprattutto non limiti l'intervento di risanamento al solo centro storico dell'ambito urbano.

Per raggiungere obiettivi di normalizzazione del tessuto residenziale, è necessaria da un lato una revisione del P.R.G. (che oltre a presentare carenze di aree connesse alla Legge 167, è privo di Piani Particolareggiati, che consentano un uso definito e razionale delle aree), dall'altro, un'attenta distribuzione della residenza nell'intero ambito del Palermitano, che può essere ottenuta solo con un organico piano del sistema dei collegamenti pendolari e con una valida rete dei servizi.

Per quanto concerne le strutture sanitarie e scolastiche, sono sufficienti i seguenti parametri: per il settore sanitario si ha una disponibilità attuale di appena otto posti letto ogni 1000 abitanti, di fronte ad uno standard minimo di 12,75 posti letto/1000 ab.; per quello scolastico, per la provincia di Palermo, i dati previsionali all'80 indicano un fabbisogno di aule globale per la scuola elementare, media inferiore e superiore, di circa 3800 aule. Questi dati evidenziano la necessità di uno sforzo dell'intervento ordinario nei due settori.

Un discorso a parte merita l'Università di Palermo, per una serie di problemi che la caratterizzano, tra i quali sono rilevanti quello del sovraffollamento e quello della carenza di alloggi e servizi per gli studenti fuori sede.

Il settore del turismo, infine, ha fatto rilevare negli ultimi 5 anni, soprattutto per l'ambito metropolitano, lievi incrementi. Le cause di questa relativa stasi sono di diversa natura; tra le principali è lo squilibrio tra domanda ed offerta di impianti e di posti letto, in determinati periodi dell'anno, come pure l'insufficienza o inidoneità delle tecniche promozionali.

Un discorso particolare merita lo schema della rete fognante, cui si è accennato. Deve ancora essere risolto il problema dell'ubicazione dell'impianto di trattamento degli scarichi della parte nord-occidentale della Città, mentre per la parte sud-orientale, vanno perseguiti ed accelerati i lavori inerenti alla realizzazione dell'impianto di Acqua dei Corsari ed alla sistemazione degli scarichi a mare e nel porto.

Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta infine agli studi per la riutilizzazione delle acque reflue, con prevalente indirizzo nell'agricoltura, anche nella zona di Carini, dove inizialmente l'utilizzazione era prevista nel settore industriale. Si potrebbe ad esempio studiare la possibilità di rimpinguamento della falda, a favore dell'agricoltura, consentendo così una possibile restituzione di acque, attualmente utilizzate in agricoltura, all'uso potabile.

## ALLEGATO B DOCUMENTO PROPEDEUTICO PER LA REDAZIONE DELLA «PROPOSTA» METODOLOGICA E DEL PROGRAMMA ANNUALE 1978 (7)

### Proposte preliminari

#### 1. Premessa

Dopo la prima riunione formale tra la Cassa, la Regione Siciliana ed il Comune di Palermo, avvenuta il 12 maggio 1978, si sono svolte una serie di riunioni (8).

In tali riunioni il gruppo di lavoro ha esaminato tutte quelle opere che possono essere inserite nel programma annuale 1978, sotto il profilo dello stato delle elaborazioni progettuali e nell'ottica dei criteri dettati dal Programma quinquennale e dalle direttive del Ministro del 4-7-77 e del 23-5-78, criteri d'altra parte richiamati nella nota metodologica predisposta dalla Cassa in data novembre 1977.

A tale proposito si ricorda che nella direttiva del 4 luglio 1977 il Ministro aveva espressamente indicato le operazioni propedeutiche per la redazione della proposta metodologica e organizzativa.

Con il presente documento si è in parte ottemperato ai criteri di tali direttive, avendo preso in considerazione le opere suscettibili di finanziamento attraverso l'intervento straordinario, ivi com-

(7) Dati i criteri assunti in sede di indirizzo programmatico non è possibile riportare il testo suindicato scindendo le ipotesi contingenti, formulate in vista del programma annuale 1978, dai criteri di intervento generali - n.d.r.

(8) Riunioni tenutesi al livello tecnico con la costituzione di un gruppo di lavoro Cassa-Regione-Comune.

prese alcune opere le quali, pure se inserite nel quadro generale del progetto speciale, potrebbero trovare, in alternativa, copertura finanziaria in altri programmi di intervento ordinario e straordinario.

La Giunta Regionale, da parte sua, con apposito Disegno di Legge che prevede uno stanziamento globale per l'intera isola di 550 miliardi, ha individuato gli interventi, per l'area metropolitana, che saranno finanziati con i propri fondi.

È opportuno infine precisare che le proposte formulate dai rappresentanti della Regione e del Comune sono già passate al vaglio delle forze sociali ed economiche operanti nell'area metropolitana.

## **2. Individuazione dei settori di intervento**

Per consentire una visione organica degli ambiti in cui collocare i vari interventi, si è ritenuto utile individuare e canalizzare in tre specifici settori, che si riportano di seguito, le varie opere:

### **2.1. Settori produttivi**

Tenendo presente la nota metodologica redatta dalla Cassa nel novembre '77, in cui venivano individuate le problematiche inerenti i settori produttivi relativi all'agricoltura, all'industria e al commercio, il gruppo di lavoro ha esaminato i progetti suscettibili di finanziamento in quanto ricollegabili alla logica dettata dal Programma Quinquennale e agli obiettivi sviluppati nella predetta nota metodologica.

#### **2.1.1. Agricoltura**

Il gruppo di lavoro, dopo avere verificato l'azione dell'intervento straordinario operante attraverso i progetti speciali di settore (Zootecnia, Forestazione, Agrumicoltura, Irrigazione, Approvvigionamento idrico e Commercializzazione), e analizzati gli interventi previsti nei Programmi di completamento della Cassa, ha proceduto alla specificazione dei sotto elencati criteri per la valutazione delle singole opere, la cui realizzazione è comunque avviabile in tempi brevi, utilizzando, ove possibile, le procedure di cui all'art. 8 della legge 183 o di cui alla legge 584.

Tali criteri possono così sintetizzarsi:

- coordinamento territoriale con gli interventi previsti dai progetti speciali promozionali, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi del progetto speciale;
- una razionale ed ottimale utilizzazione delle risorse idriche attraverso gli interventi previsti dai progetti speciali per l'irrigazione e per gli schemi idrici intersettoriali, con particolare riguardo alla riutilizzazione del refluo;
- un'adeguata utilizzazione degli strumenti straordinari, quali il progetto speciale commercializzazione, per innescare processi di trasformazione, conservazione e distribuzione dei prodotti in modo da lievitare gli attuali livelli occupazionali nel settore agricolo;
- la compatibilità con i programmi e gli obiettivi perseguiti dall'Ente di Sviluppo Agricolo della Regione Sicilia, nonché con le direttive programmatiche per l'attuazione della Legge Regionale n. 36 del 1976.

#### **2.1.2. Industria**

I criteri adottati per tale settore sono i seguenti:

- la opportuna interrelazione tra gli ambiti industriali gravitanti nell'area metropolitana ai fini di una loro adeguata tipizzazione;
- la rispondenza degli interventi proposti alle specifiche direttive del Programma Quinquennale, relative in particolare al perseguimento della occupazione permanente e del riequilibrio della bilancia dei pagamenti;
- la complementarietà tra i sistemi infrastrutturali presenti nelle aree e la infrastrutturazione generale del territorio;
- coordinamento degli incentivi di natura straordinaria ed ordinaria finalizzati agli obiettivi del progetto speciale, privilegiando gli insediamenti delle piccole e medie industrie oltre che le imprese di tipo artigianale; individuando in particolare per queste ultime modalità di intervento che risolvano gli attuali problemi inerenti la mancanza di idonei spazi operativi e di interrelazione produttiva.

#### **2.1.3. Commercio**

I criteri adottati per tale settore sono i seguenti:

- la rispondenza degli interventi alla logica dell'inserimento del sistema commerciale dell'area nell'ambito dei mercati regionali, interregionali e del bacino del Mediterraneo, tanto per la commercializzazione dei prodotti locali, quanto per il trasferimento e la distribuzione delle produzioni esterne sui mercati nazionali;
- la organizzazione delle strutture commerciali a scala urbana e regionale per perseguire l'obiettivo dell'abbattimento della intermediazione parassitaria, anche attraverso l'utilizzazione delle disposizioni legislative regionali che incentivano forme di vendita collettiva dei prodotti agricoli.

#### 2.1.4. Turismo

Il settore del turismo ha fatto rilevare negli ultimi cinque anni, soprattutto per l'ambito metropolitano, lievi incrementi. Le cause di questa relativa stasi sono di diversa natura; tra le principali vanno sottolineate: lo squilibrio tra domanda e offerta di impianti e posti letto in determinati periodi dell'anno, l'insufficienza o inidoneità delle tecniche promozionali, l'inquinamento del litorale ed una scarsa valorizzazione del patrimonio artistico, culturale ed ambientale. La Regione da parte sua con la Legge n. 78 del 1976 ha stanziato 70 miliardi per l'incentivazione del settore sia attraverso interventi diretti che attraverso opportune forme di ausilio finanziario che sono sfociate recentemente in un preciso programma contenuto nel Piano Regionale per lo sviluppo del turismo.

Alla luce di tali indicazioni il criterio adottato per tale settore è il seguente:

— la rimozione degli ostacoli di fondo che si frappongono ad un efficace sviluppo di tale attività traguardando tra gli obiettivi fondamentali la tutela e la valorizzazione di un ingente patrimonio artistico, ambientale, culturale e folkloristico fra i più notevoli d'Europa, nonché, in prospettiva, la tutela e valorizzazione di particolari aspetti tipici del territorio.

#### 2.2. Infrastrutturazione ed attrezzatura del territorio

In aderenza alle indicazioni del Programma Quinquennale e agli obiettivi specifici del progetto speciale che traguardano il potenziamento infrastrutturale, rivolto all'adeguamento del sistema delle attrezzature portuali, aeroportuali e al coordinamento con l'azione straordinaria dell'intervento ordinario, si sono individuati per la rete dei trasporti una serie di criteri di valutazione, utili sia per la stesura dell'ipotesi di Programma Annuale '78, sia per la redazione di un primo quadro di assieme delle attuali condizioni del sistema infrastrutturale. Tali criteri si possono così sintetizzare:

- la fluidificazione di tutti i sistemi di collegamento degli ambiti produttivi gravitanti nell'area e all'esterno dell'area;
- la razionale organizzazione delle infrastrutture portuali ed aeroportuali per esaltare le potenzialità attuali in modo da consentire il loro inserimento a scala nazionale ed internazionale;
- l'utilizzazione ottimale degli attuali sistemi viari e ferroviari attraverso la realizzazione di opere che migliorino gli attuali livelli di servizio ed abbattano contemporaneamente le forti diseconomie indotte nei sistemi di trasporto;
- la chiara differenziazione tra opere infrastrutturali con funzionalità urbane e regionali.

#### 2.3. Residenza e Servizi Civili

I criteri che si sono seguiti sia nella stesura dell'ipotesi del Programma Annuale '78 sia nella redazione del quadro generale dell'attuale situazione della residenza e dei servizi civili sono i seguenti:

- l'interrelazione tra la realizzazione di opere di approvvigionamento idrico di natura igienico-sanitaria e gli immediati riflessi da esse generati nel sistema produttivo (turismo, agricoltura, industria, ecc.);
- i vantaggi e le alte economie di scala ottenibili attraverso la ottimizzazione del sistema di approvvigionamento energetico a mezzo di gas metano;
- la complementarietà funzionale con i servizi esistenti per quanto attiene le grandi opere di adduzione, di convogliamento e di trattamento.

A tale proposito si ritengono coerenti con la logica dell'intervento straordinario quegli interventi la cui mancata realizzazione metterebbe in crisi la elaborazione tecnico-progettuale dei progetti speciali relativi agli schemi idrici intersettoriali ed all'irrigazione e nello stesso tempo penalizzerebbe la produttività degli interventi stessi.

Sulla scorta delle direttive fornite dal Programma Quinquennale restano normalmente a carico dell'intervento ordinario la ristrutturazione e la riorganizzazione dei servizi civili, le opere igienico-sanitarie che non costituiscono presupposto per l'innescò dei processi produttivi (le reti interne di distribuzione idrica ed energetica e le reti fognanti di dettaglio), nonché la riorganizzazione delle residenze ed il miglioramento e l'attrezzatura del tessuto urbano nei casi in cui tali interventi non rientrino nell'ottica degli obiettivi del progetto speciale.

Per quanto concerne l'attrezzatura del tessuto urbano relativa al settore igienico-sanitario, va rilevata l'urgenza con cui tali problematiche dovranno essere affrontate.

Pur sottolineando la specifica competenza ordinaria in tale settore, che dovrà peraltro essere attuata nell'ambito del previsto Programma Regionale, si ritiene possibile prevedere l'eventuale inserimento, nel Programma Annuale 1978 del progetto speciale dell'area metropolitana di Palermo, di alcune opere urgenti il cui stato di elaborazione progettuale consenta l'avvio ad appalto dei lavori entro il 1978.

#### 2.4. Risanamento del Centro Storico della Città di Palermo

Per conseguire le finalità produttive legate al settore turistico, per risolvere gli annosi problemi residenziali e dei servizi civili, per rivitalizzare il tessuto artigianale e commerciale gravitante all'interno del centro storico e infine per integrare il risanamento nell'ottica del P.S. per l'area

metropolitana, si è valutata l'opportunità di inserire, nel Programma Annuale 1978 del P.S. per l'area metropolitana, quanto deliberato dal Comune di Palermo, con provvedimento n. 442 dell'1 giugno 1978, circa l'avviamento del progetto pilota di risanamento per la zona denominata «Castello S. Pietro». A tale proposito per indagini, progettazioni ed espropri si è prevista una somma di 5 miliardi di lire.

### 3. Ipotesi di individuazione dell'area metropolitana

I criteri per la delimitazione territoriale dell'ambito metropolitano non possono non discendere da una attenta lettura della geografia economica della zona, che certamente gli studi proposti consentiranno.

Tuttavia, nell'attesa, possono adottarsi come criteri provvisori di riferimento, suscettibili quindi di ulteriori approfondimenti e rettifiche, quelli che si basano sulle interrelazioni funzionali esistenti tra l'area urbana e le aree su di essa gravitanti, sia relativamente alle strutture di servizio (con particolare riguardo ad alcune situazioni di particolare arretratezza), sia relativamente alle principali attrezzature di trasporto (porti, aeroporto e rete viaria di collegamento), nonché alle strutture di mercato attualmente esistenti e al loro collegamento ai principali settori produttivi suscettivi di processi di sviluppo di lungo periodo.

Nel rispetto di tali criteri generali e di quelli contenuti nella nota metodologica redatta dalla Cassa possono individuarsi delle «aree programma» nelle quali intervenire per avviare a realizzazione gli obiettivi del progetto speciale.

Pertanto l'area primaria può essere individuata nel nucleo principale costituito dall'area di Palermo e dalle aree complementari di Carini, Capaci, Villabate e Bagheria, pur restando tale ambito territoriale spazialmente aperto a quelle aree che presentano con esso rapporti di necessaria complementarietà e di interdipendenza strutturale e mercantile.

La scelta di tale area è stata consigliata dalla necessità di affrontare le problematiche produttive, infrastrutturali e residenziali ampiamente emergenti.

Attraverso l'intervento speciale si aggrediranno pertanto i fenomeni sopra individuati in modo da realizzare i presupposti per un primo avvio delle attività produttive in termini di incremento permanente dell'occupazione in linea con la politica di riassetto della bilancia dei pagamenti, e per un riequilibrio del tessuto socio-economico, da perseguire anche attraverso una redistribuzione della popolazione mediante la riorganizzazione delle attività produttive e quindi delle residenze e dei servizi civili.

Come poli di sviluppo correlati dell'area primaria si sono quindi considerati quegli ambiti territoriali che, sia per la dotazione di infrastrutture rilevanti, sia per la presenza di attività produttive sottodimensionate, sono, qualunque sia il risultato degli studi di natura territoriale, suscettibili di potenziamento attraverso il processo speciale di intervento.

Tali poli per il settore agricolo possono, per il momento, identificarsi nel Corleonese e nello Jato.

La scelta è giustificata dalla potenzialità produttiva conferita a detti poli dalla presenza rispettivamente dei serbatoi idrici esistenti e in corso di realizzazione e dalla esigenza di potenziare e indirizzare verso modelli organizzativi più efficienti le attività produttive attuali.

L'area di Termini Imerese, con il suo sistema produttivo e con le infrastrutture finora realizzate, può costituire un polo di sviluppo industriale se opportunamente potenziata ed interrelata con l'area primaria e con adeguate strutture di mercato. In tale area tra l'altro potrebbero indirizzarsi le produzioni di tipo manifatturiero che richiedono un alto tasso di occupazione permanente.

Infine, sotto il profilo turistico, costituiscono dei poli di sviluppo, in concomitanza con l'area primaria, le aree di Cefalù e Terrasini, attualmente non sufficientemente, né razionalmente valorizzate: sarà opportuno, pertanto, attraverso la salvaguardia e la riqualificazione delle risorse ambientali ed artistiche largamente presenti ed attraverso un potenziamento delle attrezzature ricettive e del tempo libero, garantire un loro completo inserimento nei circuiti internazionali e rispondere nel contempo alla domanda turistica in continua crescita.

Va inoltre segnalata la necessità di curare un'appropriata attività promozionale e di formazione professionale degli addetti del settore che costituisce il presupposto per un completo decollo dell'industria turistica.

### 4. Quadro unitario di tutti gli interventi previsti e in atto filtrato in funzione della direttiva ministeriale e del programma quinquennale.

Nel rispetto della direttiva ministeriale del 4-7-'77 si riporta di seguito il quadro unitario delle iniziative «Cassa» in atto e programmato con riferimento, in assenza di una delimitazione territoriale dell'area metropolitana di Palermo, a quegli ambiti che direttamente o indirettamente si ritiene possano essere sicuramente interrelati con l'area primaria definita come al precedente punto 3.

In via preliminare si ricorda che alla Cassa, nel rispetto della legge 183/76, è affidata la spesa di Lire 14.372 miliardi; per una parte la destinazione discende direttamente dalla legge; per l'altra è rimessa agli strumenti programmatici (programma quinquennale e programmi annuali).

Esprimendo in modo unitario le destinazioni previste dalla legge e quelle ulteriori del programma quinquennale, ne deriva il quadro che segue (i valori sono espressi in miliardi di lire):

<b>A - Progetti speciali</b>			
(compresi gli oneri per perizie suppletive e revisione prezzi)			3.000
<b>B - Sviluppo industriale</b>			
- <i>Infrastrutture:</i>			
(compresi gli oneri per perizie suppletive e revisione prezzi)			700
- <i>Incentivi:</i>			
a - quota del fondo nazionale incentivi destinata a contributi in conto interessi per nuove iniziative		2.080	
b - quota riservata ai contributi in conto capitale per nuove iniziative		400	
c - quota destinata ad incentivi per iniziative assoggettate al regime transitorio		1.000	
d - oneri per contributi in conto capitale e interessi relativi al periodo dal 1981 in poi		2.500	5.980
<b>C - Completamento dei programmi di interventi per i quali la Cassa esercita funzioni a esaurimento</b>			1.600
<b>D - Contributi ai Consorzi di bonifica</b>			35
<b>E - Finanziamento legge 493/1975 (9)</b>			1.000
<b>F - Fondo globale</b>			2.057
		<b>Totale</b>	<b>14.372</b>

In relazione al quadro sopra riportato è indicata di seguito l'articolazione seguita per l'esame analitico di tutti gli interventi in corso e programmati, tanto per il settore dei progetti speciali che per gli altri settori di intervento.

Tale quadro consente di individuare le interdipendenze fra le opere già programmate e quegli interventi che, in relazione ai criteri esposti nel precedente punto 2, possono ritenersi di prevedibile inserimento nel Programma Annuale '78. Ciò anche in relazione alla Direttiva ministeriale del 23 maggio 1978.

#### 4.1. Progetti speciali

I progetti speciali interessati agli ambiti territoriali oggetto dell'intervento in questione sono i seguenti:

- P.S. 30 Schemi idrici intersettoriali della Sicilia
- P.S. 23 Irrigazione
- P.S. 4 Zootecnia
- P.S. 11 Agrumicoltura
- P.S. 24 Forestazione a scopi produttivi
- P.S. Commercializzazione e valorizzazione dei prodotti soprattutto agricoli
- P.S. Ricerca scientifica applicata
- P.S. 27 Realizzazione di attrezzature sportive nel Mezzogiorno (non confermato dal Programma Quinquennale).

(9) Questo finanziamento riguarda impegni che la Cassa era stata autorizzata ad assumere in base a disposizioni di legge precedenti la 183.

#### 4.1.1. Progetto speciale schemi idrici intersettoriali

##### Interventi in atto:

Opere	Importo lire	Stato di attuazione
Allacciamento del bacino Belice destro e dei torrenti circostanti con il bacino dello Jato	12.000.000.000	non approvato, passa al programma '78 (vedi tabella successiva)
Indagini e progettazione allacciamenti all'invaso Poma	397.000.000	approvato
Studi e progettazioni per allacciamenti invaso Rosamarina	631.000.000	approvato
Studio e progettazione riutilizzo acque reflue	193.000.000	approvato

##### Ipotesi di Programma per il 1978 approvata dal Consiglio di Amministrazione della Cassa nella seduta del 9 giugno 1978

Opere	Importo lire
Allacciamento Belice Destro	12.000.000.000
Indagini invaso Rosamarina	400.000.000
Studi e indagini per il sistema idrico palermitano	600.000.000
Piezometri per controllo della falda	300.000.000
Potenziamento acquedotti al servizio dei Comuni dell'area occidentale di Palermo	2.000.000.000
Acquedotto potabile per Cefalù	1.300.000.000
Acquedotto potabile per il comune di Borgetto	600.000.000

#### 4.1.2. Progetto speciale irrigazione

##### Interventi in atto

Opere	Importo lire
Anticipazione per progettazione (Jato)	90.000.000

##### Ipotesi di Programma per il 1978 approvata dal Consiglio di Amministrazione della Cassa nella seduta del 9 giugno 1978

Opere	Importo lire
(nessun intervento)	—

#### 4.1.3. Progetto speciale zootecnia

Per tale progetto speciale il riferimento all'impegno di spesa si può estendere all'intera provincia di Palermo.

I dati sottoriportati sono globali e si riferiscono ai finanziamenti gravanti sulle Leggi 183 e 493.

Provincia di Palermo 699.000.000

Regione Sicilia 2.644.000.000

Mezzogiorno 43.017.000.000

Ipotesi di Programma per il 1978 approvata dal C.d.A. della Cassa nella seduta del 9-6-1978:

Mezzogiorno 37.000.000.000

#### 4.1.4. Progetto speciale agrumicoltura

Il riferimento di spesa si estende alla intera provincia di Palermo.

La situazione si riferisce alla data 30-4-1978.

Provincia di Palermo 2.221.000.000

Regione Sicilia 8.933.000.000

Mezzogiorno 16.541.000.000

Ipotesi di Programma per il 1978 approvata dal C.d.A. della Cassa nella seduta del 9-6-1978:

Mezzogiorno 20.000.000.000

#### 4.1.5. Progetto speciale forestazione

Il riferimento di spesa si estende alla intera provincia di Palermo (situazione al 30-4-1978):

Provincia —

Regione —

Mezzogiorno 6.534.000.000

Ipotesi di Programma per il 1978 approvata dal C.d.A. della Cassa nella seduta del 9-6-1978:

Mezzogiorno: 40.000.000.000

#### 4.1.6. Progetto speciale commercializzazione e valorizzazione dei prodotti soprattutto agricoli

Tale progetto è in corso di definizione e la Regione Sicilia ha inviato alla Cassa delle precise richieste e indicazioni con nota del 2-1-1978.

#### 4.1.7. Progetto speciale per la ricerca scientifica applicata

Per tale progetto è disponibile presso la Cassa un documento preliminare e quanto prima vi sarà un incontro con il C.N.R. per concordare, come previsto nella direttiva del 4-7-77, la elaborazione tecnico progettuale. La Regione Sicilia ha inviato alla Cassa delle precise richieste ed indicazioni con nota del 2-1-1978.

#### 4.1.8. Progetto speciale per strutture sportive nel Mezzogiorno

Nel programma quinquennale si è ritenuto tale progetto non in possesso dei requisiti per classificarlo come «speciale».

Un unico intervento è comunque in corso di attuazione nell'ambito dell'area metropolitana di Palermo e riguarda un impianto polisportivo in comune di Villabate, dell'importo di 182 milioni di lire.

### 4.2. Sviluppo industriale

Tale settore, come detto precedentemente, si divide in infrastrutture ed incentivi. Per quanto concerne le infrastrutture, si sono prese in esame le opere previste nell'ambito dell'Area di sviluppo industriale di Palermo, comprendente gli agglomerati di Carini, Termini e Bagheria.

L'unica opera che risulta inserita nel programma annuale 1977 ed in corso di attuazione è la «sistemazione del fosso di Rigano», dell'importo di L. 3.843 milioni.

#### **Ipotesi di Programma per il 1978 approvata dal Consiglio di Amministrazione della Cassa nella seduta del 9 giugno 1978:**

Infrastrutture industriali	Importo lire
Sistemazione idraulica della foce del fiume Torto (Termini Imerese)	850.000.000
Serbatoio per acque industriali e rete di collegamento con la condotta industriale principale già realizzata (Termini Imerese)	2.600.000.000
Viabilità principale a servizio delle aree di terza fase dell'agglomerato di Termini	2.300.000.000
Rete fognante e impianto di depurazione (agglomerato di Termini Imerese)	3.100.000.000

**Per quanto concerne gli incentivi industriali, si riporta il seguente quadro, assumendo come riferimento l'intera provincia di Palermo**

	Contributi in conto capitale miliardi di lire		Contributi in conto interessi miliardi di lire	
	regime transitorio	nuova normativa	regime transitorio	nuova normativa
Mezzogiorno	632,60	16,40	133,60	12,30
Regione	93,14	7,82	7,82	7,94
Provincia	19,03	1,12	4,74	0,72

**4.3. Completamento dei programmi di intervento per i quali la Cassa esercita funzioni ad esaurimento (art. 6 Legge 183, comma 1).**

L'impegno globale alla data 31-12-1977, per la provincia di Palermo, ammonta a L. 29.926 milioni, così suddiviso nei vari settori:

Acquedotti e fognature	7.179.000.000
Viabilità, elettrificazione rurale	13.074.000.000
Ospedali	5.850.000.000
Infrastrutture turistiche	276.000.000
Impianti sportivi	1.588.000.000
Edilizia scolastica	1.959.000.000
<b>Totale</b>	<b>29.926.000.000</b>

Si ricorda che nel Completamento dei programmi rientra anche quanto previsto dall'art. 6, Il comma, Legge 183, in merito al «Risanamento delle zone e dei Mandamenti delimitati dal P.R.G. di Palermo», per un importo di L. 40 miliardi, di cui il C.d'A. della Cassa ha impegnato finora la somma di L. 950 milioni, per indagini e studi preliminari sul centro storico di Palermo.

**5. Quadro degli interventi, programmati dai soggetti individuati, avviabili ad appalto entro il 1978 e divisione per settori con valutazione di massima tecnico-economica**

I soggetti interessati all'intervento, con riferimento ai diversi settori specificati al precedente punto 2, sono i seguenti:

Settori	Soggetti interessati (*)
<b>A. Produttivi</b>	
Industria	Consorzio Area di sviluppo industriale di Palermo; Cantieri navali; Associazioni di categoria
Agricoltura	Ente di Sviluppo agricolo; Consorzi ed Associazioni di categoria
Artigianato	Consorzio ASI Palermo; Associazioni di categoria
Pesca	Associazioni di categoria; Genio Civile OO.MM.
Turismo	Aziende ed Enti locali del settore; Associazioni di categoria
Commercio	Camera di commercio; Associazioni di categoria; Ente Porto Palermo; Genio Civile OO.MM.
<b>B. Residenza e servizi civili</b>	
Disinquinamento dell'ambiente idrico	Genio Civile; Uffici di Igiene; Capitaneria di Porto
Approvvigionamento idrico	Ente acquedotti siciliani; Aziende di gestione municipali
Rifiuti urbani	Comuni e consorzi di comuni
Risanamento urbano ed ambientale	Strutture decentrate dei comuni; Centri culturali del settore; Istituto delle case popolari
<b>C. Infrastrutture ed attrezzatura del territorio</b>	
Trasporti urbani ed assi viari	Oltre i comuni, FF.SS., ANAS, Provincia, Ministero dei trasporti ed aviazione civile

(\*) Oltre la Regione, i Comuni e le Organizzazioni sindacali.

Sulla base delle richieste e delle indicazioni avanzate dai soggetti interessati ed alla luce dei criteri di valutazione esposti nel precedente punto 2., è stato formulato un quadro dei possibili interventi per il programma annuale 1978, raggruppabili nelle seguenti quattro categorie fondamentali:

- opere portuali (settore produttivo)
- opere igienico-sanitarie (settore dei servizi civili e settore produttivo per quanto concerne la riutilizzazione delle acque reflue)
- opere di viabilità (settore infrastrutture ed attrezzature del territorio e settori produttivi per quanto concerne gli ambiti industriali)
- infrastrutture industriali (settori produttivi).

Di tali interventi è stata effettuata una schedatura contenente, in sintesi, un giudizio di fattibilità per l'anno 1978 — e cioè siano interventi già provvisti di progetto di massima e avviabili ad appalto, anche mediante procedure speciali, entro il 1978 — nonché una sommaria valutazione tecnico progettuale, con particolare riferimento ai criteri ed agli obiettivi del progetto speciale.

Nel quadro che segue sono state inserite anche una serie di opere che, pure se coerenti con gli obiettivi del progetto speciale, possono peraltro trovare copertura finanziaria o nell'intervento ordinario o in altri programmi della Cassa. Trattasi delle reti idriche e fognanti nei comuni minori gravitanti nell'area metropolitana, che potrebbero rientrare nei programmi dell'intervento ordinario della Regione o dello Stato ovvero in programmi di completamento della Cassa.

Tuttavia data l'urgenza e la gravità della situazione igienico-sanitaria dei suddetti comuni, su indicazione della Regione, si sono inserite alcune opere a carico dell'intervento straordinario.

Inoltre si sottolinea che le infrastrutture industriali negli agglomerati di Termini e Bagheria, facenti parte dell'Area di Sviluppo Industriale di Palermo, rientrano nel Programma di Sviluppo Industriale della Cassa. È utile comunque rilevare la stretta connessione di tali infrastrutture con gli obiettivi primari del progetto speciale, particolarmente con quello dello sviluppo delle attività produttive all'interno dell'area metropolitana.

## STUDI DA AVVIARE PER LO SVILUPPO DEL PROGETTO SPECIALE

### 1. Studio socio-economico

Tale studio, sulla base di un'analisi dell'attuale situazione socio-economica dell'area metropolitana, dovrà individuare gli strumenti e le opere atti a realizzare un accelerato sviluppo economico e sociale dell'area nonché un più equilibrato assetto territoriale.

Esso si potrà configurare come una vera e propria proposta di sviluppo economico ed in ogni caso costituirà il quadro di riferimento di ogni intervento, straordinario od ordinario, di ogni azione settoriale.

Esso dovrà assicurare la compatibilità e fattibilità dei vari interventi, con la massimizzazione dei livelli occupazionali permanenti e con lo sviluppo dei settori produttivi ed inoltre il riequilibrio dell'assetto territoriale, onde garantire la più alta produttività del sistema economico dell'area, congruente con gli obiettivi del Programma Quinquennale.

Risultato di tale studio sarà:

- l'individuazione delle fasi di intervento nei diversi settori operativi;
- l'elaborazione di un modello che avrà la funzione di supporto allo sviluppo del progetto speciale nonché di verifica; in particolare tale modello consentirà la simulazione di ipotesi alternative nel campo delle scelte progettuali e per la verifica sia delle scelte, sia degli interventi già effettuati;
- gli spazi temporali e i termini di attuazione dei singoli interventi.

### 2. Piano per la razionalizzazione del settore commerciale gravitante sull'area metropolitana ed individuazione delle grandi strutture per la distribuzione

Tale Piano avrà come obiettivo l'organizzazione del sistema distributivo, partendo dall'analisi degli attuali squilibri ed individuando le cause della penalizzazione dei costi attribuibili alla serie di mediazioni parassitarie.

Dovranno essere individuate inoltre le strutture atte ad organizzare la conservazione, la trasformazione, il trasporto e la distribuzione dei prodotti import-export afferenti al sistema produttivo e di consumo dell'area, nella sua particolare collocazione mediterranea (mercati all'ingrosso, superretes, catena del freddo, centro carni, servizi generali computerizzati, ecc.).

### **3. Piano dei trasporti dell'area metropolitana**

Tale piano avrà come obiettivo la soluzione integrata dei problemi connessi alla mobilità delle merci e delle persone nell'area metropolitana, con particolare attenzione alla pendolarità tra gli agglomerati industriali e l'area urbana, e tra gli stessi ed i centri residenziali collinari.

In tale quadro vanno esaminate le indispensabili connessioni tra il sistema autostradale esterno all'area urbana, la circonvallazione di Palermo quale asse attrezzato del sistema urbano, la penetrazione alle aree portuali e ferroviarie, la penetrazione alle zone industriali, le ipotesi di trasporto ferroviario veloce di tipo metropolitana tra il nucleo urbano e gli agglomerati industriali (a tale proposito il comune di Palermo, con delibera n. 442 dell'1-6-'78 ha chiesto esplicitamente di avviare subito le opere complementari per la realizzazione della rete metropolitana di superficie a servizio dell'area), le attrezzature per un ulteriore sviluppo del traffico containers, il potenziamento e la realizzazione delle strutture per il traffico aereo, con particolare riguardo al sistema cargo per le merci e charters per il turismo, il potenziamento degli scali ferroviari soprattutto in riferimento agli insediamenti industriali di Carini, Bagheria e Termini Imerese, lo sviluppo e l'organizzazione del sistema portuale per ricondurlo a livelli qualitativi tali da renderlo competitivo con gli altri scali del Mediterraneo, lievitando le capacità degli attuali cantieri navali e delle altre industrie di materiale rotabile.

### **4. Piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico e per la riutilizzazione delle acque reflue in agricoltura e nell'industria**

Il recente disposto della Legge 319 (Legge Merli), imponendo il trattamento delle acque reflue urbane ed industriali prima dell'immissione nelle acque marine, con conseguente benefico disinquinamento del Golfo di Palermo, propone pesanti bilanci sia sotto il profilo delle spese d'impianto, che sotto quello della gestione.

Tali tipi d'intervento, però, possono rientrare nella logica della produttività, quando a valle degli impianti di trattamento possono individuarsi utilizzazioni a scopo produttivo del refluo nel contesto, ormai inquietante, dei bilanci tra le domande d'acqua nei tre settori e le risorse idriche, tra cui, ormai universalmente, viene annoverata quella non convenzionale del refluo urbano.

### **5. Piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano con particolare riferimento ai quartieri di edilizia popolare.**

Obiettivo di tale piano sarà il recupero del sistema residenziale periferico di iniziativa pubblica, fortemente carente di servizi sociali e di infrastrutturazione primaria e la sua integrazione al sistema urbano.

Tale obiettivo si potrà raggiungere con il potenziamento del settore artigianale, con l'individuazione di centri di servizi di interesse metropolitano, amministrativi, commerciali e culturali, e con il potenziamento dei servizi sociali ed assistenziali.

Gli studi sopra citati e gli altri che saranno successivamente individuati per il corretto sviluppo del progetto speciale, saranno formulati tenendo in debito conto le varie interconnessioni con gli altri progetti speciali (quelli di carattere promozionale — Zootecnia, Agrumicoltura e Forestazione — quelli relativi agli schemi idrici intersettoriali, allo sviluppo della irrigazione, quelli relativi alle zone interne, alla commercializzazione ed alla ricerca scientifica) e con gli interventi ordinari dello Stato e della Regione.

**Quadro generale degli interventi proposti e programmati per l'intera area metropolitana di Palermo nell'anno 1978**

	OPERE	Ipotesi di programma 1978 per Prog. sp. Area Metropolitana di Palermo	Ipotesi di programma 1978 per lo sviluppo industriale (Cassa)	Ipotesi di programma 1978 per gli altri Progetti speciali	Programma di completamento Cassa o Programmi ordinari della Regione e dello Stato
		(in milioni)	(in milioni)	(in milioni)	(in milioni)
<b>A) Infrastrutture portuali</b>					
	1. Ampliamento aree portuali Palermo	4.000			
	2. Attrezzature portuali complementari	1.800			
	3. Banchinamenti porto di Palermo	15.000			
	4. Escavazioni porto di Palermo	3.300			
	5. Escavazione banchina Puntone porto di Palermo	2.000			
	6. Banchinamenti, escavazioni e protezioni porto di Palermo	7.300			
	<b>Totale</b>	<b>33.400</b>			
<b>B) Opere igienico sanitarie</b>					
	7. Fognatura di Palermo - Impianto di depurazione zona sud e riutilizzo acque reflue	20.000			
	8. Fognatura di Palermo - 2° e 3° lotto collettore sud	17.000			
	9. Fognatura di Palermo - Impianto di depurazione zona nord e collettori principali	30.000			
	10. Fognatura di Palermo - 2° lotto collettore zona Nord				6.000
	11. Fognatura di Palermo - Impianto sussidiario per 100.000 ab. e collettori di collegamento (ZEN)	3.000			
	12. Scaricatore per il collettore nord in zona Sferracavallo	3.000			
	13. Trattamento fanghi e recupero acque di lavaggio impianto di potabilizzazione di Palermo	600			
	14. Completamenti impianto di potabilizzazione di Palermo	500			
	15. Completamento condotta Ø 900 rete idrica di Palermo				1.000
	16. Rete idrica e fognante Termini Imerese - 2° lotto				1.400
	17. Impianto di depurazione Termini Imerese				2.500
	18. Completamento r.i. e fognante e impianto depurazione Bagheria				1.000

**Quadro generale degli interventi proposti e programmati per l'intera area metropolitana di Palermo nell'anno 1978**

		OPERE	Ipotesi di programma 1978 per Prog. sp. Area Metropolitana di Palermo	Ipotesi di programma 1978 per lo sviluppo industriale (Cassa)	Ipotesi di programma 1978 per gli altri Progetti speciali	Programma di completamento Cassa o Programmi ordinari della Regione e dello Stato
			(in milioni)	(in milioni)	(in milioni)	(in milioni)
19.		Reti idriche e fognanti nei comuni di:				
		Altofonte				3.584
		Altavilla Milicia				572
		Borgetto				600
		Carini				1.530
		Casteldaccia				600
		Marineo				211
		Misilmeri				1.500
		Monreale				250
		Montelepre				808
		Torretta				345
		Trabia				910
		Terrasini				115
		Trappeto				400
20.		Allacciamento bacini del Belice destro e circostanti con il bacino dello Jato			12.000 (*)	
21.		Potenziamento acquedotti a servizio di comuni a occidente di Palermo			2.000 (*)	
22.		Acquedotto potabile per il Comune di Cefalù			1.300 (*)	
23.		Acquedotto potabile per il Comune di Borgetto			600 (*)	
		<b>Totale</b>	<b>74.100</b>		<b>15.900</b>	<b>23.325</b>
<b>C)</b>		<b>Opere di viabilità e attrezzatura del territorio</b>				
24.		Collegamento viario tra Porto e agglomerato di Termini Imerese	2.000			
25.		Raddoppio della circonvallazione esterna di Palermo (esclusa la sopraelevata)	58.000			

(\*) Prog. sp. n. 30

**Quadro generale degli interventi proposti e programmati per l'intera area metropolitana di Palermo nell'anno 1978**

OPERE	Ipotesi di programma 1978 per Prog. sp. Area Metropolitana di Palermo	Ipotesi di programma 1978 per lo sviluppo industriale (Cassa)	Ipotesi di programma 1978 per gli altri Progetti speciali	Programma di completamento Cassa o Programmi ordinari della Regione e dello Stato
	(in milioni)	(in milioni)	(in milioni)	(in milioni)
26. Costruzione della rete di metanodotto di Palermo - I stralcio	9.500			
27. Progetto pilota di risanamento - zona Castello S. Pietro - I fase: indagini, progettazione ed espropri	5.000			
<b>Totale</b>	<b>74.500</b>			
<b>D) Infrastrutture industriali</b>				
28. Interventi per la progettazione delle attrezzature e per gli espropri nelle aree industriali ed artigianali del territorio del Comune di Palermo	4.000			
29. Distribuzione idrica nell'agglomerato industriale di Termini	750			
30. Viabilità e servizi per la zona artigianale nell'agglomerato di Bagheria	1.500			
31. Sistemazione idraulica foce fiume Torto (Termini Imerese)		850		
32. Serbatoio idrico agglomerato industriale di Termini e condotte di collegamento		2.600		
33. Viabilità principale per la terza fase agglomerato di Termini Imerese		2.300		
34. Rete fognante e impianto depurazione agglomerato Termini Imerese		3.100		
<b>Totale</b>	<b>6.250</b>	<b>8.850</b>		
<b>Riepilogo</b>				
A. Infrastrutture portuali	33.400			
B. Opere igienico sanitarie	74.100		15.900	23.325
C. Opere di viabilità ed attrezzatura del territorio	74.500			
D. Infrastrutture industriali	6.250	8.850		
E. Indagini, studi e progettazioni (*)	15.000			
<b>Totali</b>	<b>203.250</b>	<b>8.850</b>	<b>15.900</b>	<b>23.325</b>

(\*) Vedi testo.

## ALLEGATO C PROPOSTA DI DEFINIZIONE DEI CRITERI E DEI SETTORI DI INTERVENTO PER IL PROGETTO SPECIALE PER L'AREA METROPOLITANA DI PALERMO

### Criteria di intervento proposti

Si premette che compito primario di un progetto speciale è la sua elaborazione tecnico-progettuale, intesa come definizione di obiettivi perfettamente individuati e quantificati nella loro dimensione economico-finanziaria e temporale, e che pertanto l'impegno operativo della Cassa deve di norma seguire e non precedere tale elaborazione.

A tale primario impegno potrà derogarsi solo ed in quanto motivi di particolare rilevanza ed urgenza possano, nelle sedi competenti e nelle more della completa definizione progettuale, postulare interventi a stralcio sempre che rientranti nei criteri informativi del progetto speciale stesso.

Per tale ipotesi si propone qui di seguito una definizione di tali criteri e dei settori di intervento, validi sia per le future fasi di sviluppo del progetto, sia per evitare nell'attuale fase la formulazione di indirizzi slegati dal quadro programmatico generale dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno, o non rientranti nella logica che ha elevato a rango di progetto speciale l'intervento nell'area palermitana.

Il progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo, secondo le indicazioni contenute nel Programma Quinquennale per il Mezzogiorno, si propone di rimuovere i «punti nodali» che costituiscono gli ostacoli principali al superamento della grave situazione socio-economica dell'area, caratterizzata dalla progressiva degradazione del tessuto economico-sociale, sia sotto il profilo dell'arresto dello sviluppo economico, sia sotto il profilo igienico-sanitario e della residenza, sia sotto quello dell'attrezzatura del territorio. Il grave deficit di posti di lavoro stabili, la drammatica carenza dei servizi civili, lo squilibrio della disponibilità di residenze, l'insufficienza e la disorganicità dell'infrastrutturazione del territorio ed infine l'inefficienza del sistema commerciale, sono i fenomeni emergenti di un sistema metropolitano, destinato a progressiva sclerosi, se non affrontato con uno strumento operativo, di natura straordinaria, quale può essere il progetto speciale. Elemento prioritario, per una chiara configurazione dell'intervento, è la definizione dell'area metropolitana. I criteri per la sua definizione non possono non discendere dall'attenta lettura della geografia economica della zona gravitante intorno alla città di Palermo. Essi cioè si devono basare sulle interrelazioni funzionali esistenti tra l'area urbana di Palermo e le aree su di essa gravitanti, relativamente sia alle strutture di servizio, sia alle principali attrezzature di trasporto, sia infine ai fenomeni produttivi (agricoli, industriali, commerciali e turistici).

Tali considerazioni pertanto portano a definire un ambito di intervento articolato in un'«area primaria», costituita dalla città di Palermo e dai nuclei urbani di Carini, Capaci, Villabate e Bagheria, ed in «poli di sviluppo», correlati all'area primaria, che, per il settore agricolo si identificano nelle zone del Corleonese e dello Jato, per il settore industriale nell'agglomerato di Termini Imerese e per il settore turistico nelle aree di Cefalù e Terrasini. Tali «poli di sviluppo» acquistano una dimensione organica solo se connessi all'area primaria prima definita, insieme alla quale costituiscono, per ciascun settore d'intervento, delle «aree programma».

Compito prioritario del progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo è la formulazione di un quadro unitario di tutti gli interventi, ordinari e straordinari, ricadenti nell'ambito dell'area metropolitana, e finalizzati alla rimozione dei «punti nodali» prima elencati.

All'interno di tale quadro i settori di specifica competenza del progetto speciale restano così di seguito delimitati e specificati.

1. Settori direttamente produttivi: agricoltura, industria, artigianato, commercio e turismo.
2. Settore dell'infrastrutturazione del territorio.
3. Settore della residenza e dei servizi civili.

Per quanto riguarda i settori direttamente produttivi, compito del progetto speciale sarà quello, relativamente all'agricoltura, di:

- assicurare il coordinamento territoriale con gli interventi previsti dai progetti speciali promozionali;
- coordinare ed integrare l'intervento previsto dai progetti speciali per l'irrigazione e per gli schemi idrici intersettoriali, con particolare riguardo sia alle esigenze idriche dell'area in funzione della destinazione d'uso del territorio, sia alla riutilizzazione delle acque reflue;
- tener conto dei programmi e degli obiettivi stabiliti dalla Regione Siciliana, in particolare quelli impartiti dalla Legge Regionale n. 36 del 1976;
- agevolare, con adeguati interventi, il rinnovamento delle strutture produttive e distributive del settore, rinnovamento finalizzato alla riduzione dello squilibrio nel rifornimento delle derrate alimentari ed all'innescio di reali benefici in termini occupazionali, attraverso una coordinata combinazione tra produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti.

Relativamente all'industria e all'artigianato, compito del progetto sarà quello di:

- assicurare il coordinamento degli incentivi di natura straordinaria ed ordinaria, finalizzati agli

obiettivi del progetto speciale, incentivando direttamente, con apposite opere di infrastrutturazione, l'insediamento delle piccole industrie e delle imprese artigianali; in particolare per queste ultime, individuando adeguati interventi atti a risolvere le carenze di idonei spazi operativi e di interrelazione produttiva;

— potenziare l'attività dei Cantieri navali di Palermo, con un programma di interventi sia di sviluppo dei vari settori operativi, sia di assetto urbanistico tra l'attuale ubicazione e l'ambito urbano circostante.

Relativamente al commercio, compito del progetto, sarà quello di:

— individuare e realizzare quelle strutture commerciali a scala urbana e regionale che siano idonee sia a perseguire l'obiettivo dell'abbattimento dell'intermediazione parassitaria, anche attraverso l'utilizzazione delle disposizioni legislative regionali che incentivano forme di vendita collettiva dei prodotti, sia ad organizzare la conservazione, trasformazione e distribuzione dei prodotti import-export afferenti al sistema produttivo e di consumo dell'area.

Relativamente al turismo, tenuto conto dell'ingente patrimonio artistico e ambientale presente nell'area e tenuto conto del recente Piano Regionale per lo sviluppo del turismo, compito del progetto speciale sarà quello di:

— effettuare interventi, complementari a quelli regionali di sviluppo del settore, che abbiano una chiara rilevanza produttiva sia nell'ambito dell'area primaria che nei poli di sviluppo settoriale di Cefalù e Terrasini.

Per quanto concerne il settore dell'infrastrutturazione ed attrezzatura del territorio, compito del progetto speciale sarà quello di:

— fluidificare tutti i sistemi di collegamento degli ambiti produttivi prima individuati, gravitanti nell'area, ottimizzando la utilizzazione degli attuali sistemi viari e ferroviari attraverso opere che migliorino il livello di servizio di tali infrastrutture e contemporaneamente abbattano le forti disconomie indotte nei sistemi di trasporto oggi esistenti. In tale quadro vanno quindi esaminate le connessioni tra il sistema autostradale esterno all'area urbana e la circonvallazione di Palermo, la penetrazione alle aree portuali, ferroviarie ed industriali, le ipotesi di trasporto ferroviario veloce di tipo metropolitano tra il nucleo urbano di Palermo e gli agglomerati industriali presenti nell'area;

— razionalizzare l'organizzazione delle infrastrutture portuali ed aeroportuali, per esaltare la loro potenzialità attuale e per consentire il loro inserimento a scala nazionale ed internazionale. In particolare, per l'impianto portuale, attraverso la realizzazione di opere adeguate, dovrà consentirsi un ulteriore sviluppo del traffico containers, mentre per l'impianto aeroportuale saranno presi in considerazione interventi che incentivino il sistema cargo per le merci e charters per il traffico turistico;

— adottare tutti quegli interventi atti ad ottimizzare il sistema di approvvigionamento energetico, a mezzo di gas metano, di tutti i sistemi produttivi gravitanti nell'ambito dell'area metropolitana.

Per quanto concerne il settore della residenza e dei servizi civili, rientreranno nella specifica competenza del progetto speciale tutte quelle iniziative che rivelino complementarità funzionale con i servizi civili esistenti, sia per quanto attiene alle grandi opere di adduzione ed approvvigionamento idrico dei vari soggetti idroesigenti dell'area primaria e dei suoi poli di sviluppo, sia per quanto attiene al disinquinamento ambientale, con particolare riguardo al mare, ai corsi d'acqua ed alla falda sotterranea.

Sarà quindi compito del progetto speciale la realizzazione dei grandi collettori fognari e degli impianti di trattamento delle acque, degli emissari in mare aperto e delle reti necessarie per il riutilizzo, in settori produttivi, delle acque reflue, come dell'intercettazione di tutti gli scarichi inquinanti individuabili nell'ambito dell'area e del loro collettamento agli impianti.

Resteranno invece normalmente a carico dell'intervento ordinario le opere igienico-sanitarie, quali le reti interne di distribuzione idrica e le reti fognanti interne ai nuclei urbani, nonché la riorganizzazione delle residenze ed il miglioramento e l'attrezzatura del tessuto urbano.

Una serie di problemi poi, direttamente interrelati con il risanamento del centro storico di Palermo, quali la ricollocazione della manifattura tabacchi e la riorganizzazione del tessuto artigianale e commerciale, per la loro specifica natura produttiva possono rientrare nell'ambito delle competenze del progetto speciale. Pertanto può essere inserito tra gli interventi previsti un «progetto pilota» di risanamento, avente per obiettivo la rivitalizzazione dei processi produttivi interni al centro storico e direttamente collegati al sistema economico dell'intera area. Nella formulazione del progetto speciale saranno indicate le diverse fasi di realizzazione del progetto; nella prima fase comunque, saranno compresi tutti gli studi base per lo sviluppo del progetto stesso ed in particolare:

— studio socio-economico dell'area metropolitana;

— piano per la razionalizzazione del settore commerciale gravitante nell'area metropolitana ed individuazione delle grandi strutture per la distribuzione ;

— piano dei trasporti dell'area metropolitana;

— piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico e per la riutilizzazione delle acque reflue in agricoltura e nell'industria;

— piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano, con particolare riferimento ai quartieri di edilizia popolare, ed inoltre gli interventi rientranti nei criteri e nei settori prima specificati ed i cui impegni di spesa potranno rientrare nel Programma Annuale 1978.

## **Criteri per l'elaborazione progettuale e tecnica e per l'avvio di alcuni interventi - 1978**

*Per quanto riguarda le determinazioni programmatiche di immediata operatività ed in particolare le definitive previsioni del programma annuale Cassa per il 1978 (10), si rinvia alla parte terza.*

*Va precisato tuttavia che l'individuazione delle specifiche opere o azioni per il programma annuale è stata posta quale base concreta di formazione dei criteri generali di intervento (11).*

*In tale senso quindi si sono considerate unitariamente anche in questa sede.*

*Nel paragrafo precedente si sono dati gli elementi conoscitivi di riferimento richiesti alla Cassa per la proposizione al CIPE da parte del Ministro e quindi per la formulazione, da parte di tale Comitato Interministeriale, dei criteri sui quali impostare l'elaborazione progettuale e tecnica e l'avvio operativo di azioni «a stralcio», ricomprese nel progetto speciale ed individuabili nei programmi annuali della Cassa.*

*Nella seduta del 21 dicembre 1978 il CIPE approva i criteri programmatici di dettaglio del progetto speciale ad integrazione di quanto già assunto in sede di programma quinquennale il 31 maggio 1977.*

*Di questo successivo atto di indirizzo generale si riporta di seguito il testo deliberativo completo del relativo documento di criteri:*

**21 dicembre 1978  
CIPE**

IL CIPE

VISTI gli artt. 1 e 8 della legge 2 maggio 1976, n. 183;

VISTA la propria delibera del 31 maggio 1977, di approvazione del Piano quinquennale per il Mezzogiorno, contenente le indicazioni per l'avvio, secondo le procedure previste dall'art. 8 della sopracitata legge n. 183, del progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo;

VISTA la nota n. 6177 del 14 novembre 1978, con la quale il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno sottopone all'esame del CIPE, ad interpretazione e puntualizzazione delle indicazioni di cui sopra, il documento contenente i criteri e le specificazioni programmatiche per l'elaborazione tecnica e il primo avvio operativo del medesimo progetto speciale;

UDITA la relazione del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno;

PRENDE ATTO

dei criteri e delle specificazioni di indirizzo programmatico di cui alle premesse, approvandole, ed autorizza il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno a dare disposizioni alla «Cassa» per l'elaborazione tecnica e progettuale del progetto speciale e per il primo avvio operativo degli interventi urgenti in conformità ai criteri medesimi.

Il progetto speciale suddetto, da sottoporre al Comitato ai sensi dell'art. 8 della legge n. 183, citata in premessa, dovrà altresì contenere l'indicazione dei termini finanziari e temporali per la realizzazione delle opere.

### **CRITERI PER LA ELABORAZIONE TECNICA E PER IL PRIMO AVVIO OPERATIVO DEL PROGETTO SPECIALE PER L'AREA METROPOLITANA DI PALERMO**

**1.** Il progetto speciale per l'area metropolitana ha come obiettivo quello di concorrere a conferire valori effettivamente metropolitani alla città e al suo immediato retroterra, che presentano connotati di concentrazione demografica e di servizi cui corrisponde degrado e congestione urbanistica, scarsa presenza di apparato industriale e terziario superiore e bassa qualificazione ed efficienza dei servizi stessi.

Il progetto concorrerà a promuovere il rafforzamento e la riqualificazione delle funzioni metropolitane e nel contempo ad evitare che questo rafforzamento si risolva in ulteriore congestione.

(10) Approvato dal Ministro il 7 agosto 1978 ed integralmente pubblicato altrove in uno con le direttive ministeriali di attuazione dello stesso.

(11) D'altro canto nel programma 1976/1980 si è assunto di dare corso ad alcune azioni in pendenza della definizione, da parte del CIPE, del quadro generale di riferimento del progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo.

Questa congiunta rappresentazione di obiettivi costituisce un vincolo programmatico del progetto. Il progetto speciale concorrendo alla definizione di un disegno di riqualificazione dell'assetto metropolitano dovrebbe avvalersi di una preventiva definizione di tale disegno. In assenza, possono determinarsi elementi di incertezza in materia di titolarità e di responsabilità: tra gli organi istituzionali e gli strumenti di formazione delle decisioni riguardanti i piani di assetto e di sviluppo (Regioni ed altri Enti locali) e gli organi e gli strumenti dell'intervento straordinario (Cassa per il Mezzogiorno, organi di programmazione dell'intervento straordinario, progetti speciali).

Per dare la massima chiarezza al contesto di questo progetto speciale si sottolinea che esso non può identificarsi con il disegno di assetto, ma concorre alla sua realizzazione ancorché tale disegno sia espresso sotto forma di opzioni e di indicazioni di massima da parte degli organi competenti. In altri termini il progetto speciale assume un ambito di obiettivi e responsabilità diversi e più circoscritti rispetto al disegno di assetto e di sviluppo dell'area metropolitana e alle politiche di promozione e gestione dell'area stessa.

2. Da questa chiarezza di impostazione consegue che il progetto speciale per i propri obiettivi assume un arco temporale, un ambito spaziale, un limite funzionale, finanziario e di responsabilità riferiti al carattere proprio di un intervento circoscritto, quale, ad esempio, in termini temporali, l'arco del triennio; sotto il profilo territoriale questa stessa esigenza di definizione porta, per il momento, a concentrare gli interventi nel capoluogo. Cioè, al fine di dare maggiore incisività alla fase di avvio del progetto, per ora limitato al periodo 1978-1981, sarà data priorità agli interventi di riqualificazione delle funzioni metropolitane che sono dislocate nel capoluogo. Ciò non significa affermare una definizione dei limiti dell'area metropolitana coincidenti con il perimetro urbano di Palermo. Inoltre, va considerato che la priorità indicata non esclude la possibilità di intervenire fuori da quel confine quando sia chiaramente dimostrata la stretta correlazione tra l'intervento e la riqualificazione delle funzioni dislocate nel capoluogo.

Il progetto speciale non è un documento statico, ma un processo per cui, pur avendo definito per il suo avvio e per la compiutezza di ciascun intervento da avviare un ambito spazio-temporale circoscritto, metodologicamente l'impostazione del progetto speciale, la conseguente analisi territoriale, gli studi e le proiezioni temporali terranno conto di questa situazione.

Il progetto speciale interviene sulle funzioni: viabilità e porti; industriale; terziaria e commerciale; recupero del patrimonio edilizio esistente e riqualificazione del tessuto urbano; culturale e terziaria superiore.

*Strutture portuali.* Nell'ambito della funzione dei trasporti un ruolo peculiare assumono le strutture portuali. L'intervento riguarderà le strutture fisse e concorrerà, entro limiti temporali, funzionali e finanziari che devono essere riferiti alla operatività di un triennio (in termini di impegno), al potenziamento e ammodernamento delle stesse.

Il potenziamento delle strutture portuali potrà prevedere l'acquisizione e l'attrezzatura di nuove aree di deposito servite da strutture di collegamento con le zone industriali e di scambio dell'area. L'intervento del progetto speciale dovrà tenere conto delle opere programmate con l'intervento ordinario.

*Infrastrutture di viabilità* con particolare riguardo ai traffici pendolari. L'obiettivo del progetto speciale in questo settore è quello di accrescere il livello di efficienza e il grado di fruibilità dei servizi metropolitani, soprattutto di quelli di livello superiore concentrati nel capoluogo e, contestualmente, di decongestionare l'area urbana eliminando le attuali diseconomie.

Per quanto riguarda gli interventi esterni al perimetro urbano, e in genere i nuovi tronchi viarii, essi saranno, preventivamente a ogni decisione di intervento, fatti oggetto di uno specifico studio dell'attuale situazione dei flussi pendolari, al fine di individuare nell'ambito del disegno di assetto che è stato o sarà determinato dagli organi competenti, le possibili alternative di intervento da sottoporre alle decisioni politiche (sia per l'intervento ordinario che straordinario).

*Funzione industriale.* L'intervento in questo settore consisterà nel completamento e razionalizzazione degli agglomerati delle aree industriali non comprese nella cinta urbana; nella ristrutturazione e riqualificazione delle aree industriali interne, con azioni volte all'insediamento di unità produttive minori, industriali ed artigianali.

Gli interventi di questo settore sono da coordinare strettamente con i programmi delle infrastrutture industriali, che opereranno per gli agglomerati esterni; l'attrezzatura e la realizzazione delle aree industriali interne al centro urbano saranno a carico del progetto speciale.

*Funzione terziaria e commerciale.* Il progetto speciale tenderà alla razionalizzazione del sistema di strutture di mercato collegate ai fabbisogni anonari dell'area metropolitana in maniera da garantire continuità, economicità e qualità degli approvvigionamenti assicurando un rapporto più diretto tra produzione e consumo, e relative strutture.

Le esigenze connesse al mercato e alla produzione saranno considerate nell'ambito del progetto speciale per la commercializzazione.

*Funzione di recupero del patrimonio edilizio esistente e riqualificazione del tessuto urbano.* Per quanto attiene alla riqualificazione civile della città, il progetto speciale può costituire un efficace supporto tecnico, organizzativo e finanziario.

A questo riguardo si potranno prevedere interventi a carattere intensivo per il risanamento integrale di lotti o di singoli immobili particolarmente degradati o di interesse storico, finalizzati anche alla riqualificazione delle attività produttive (artigianali e commerciali).

Tali interventi si presentano particolarmente complessi per la pluralità di soggetti competenti, per il numero dei cittadini coinvolti, per le difficoltà operative. Questa complessità sottolinea l'esigenza che nell'opera di risanamento, anche in considerazione dell'elevato impegno finanziario, si operi con la necessaria gradualità, nel senso di programmare per lotti «finiti» o funzionali di cui sia assicurata integrale copertura finanziaria. La gradualità in questo caso consente anche l'acquisizione di una metodologia d'intervento e di strumenti operativi.

Qualora le azioni di risanamento determinassero esigenze di delocalizzazione, temporanea o permanente, di attività commerciali, artigianali o di residenza, in tali casi, ai fini della programmazione occorrerà preliminarmente assicurarsi della disponibilità della strumentazione urbanistica prevista dalle norme vigenti e dell'avvenuto espletamento delle procedure attuative; nell'impegno di spesa si procederà per fasi, acquisendo preliminarmente la disponibilità delle aree e degli immobili e passando, successivamente, alla realizzazione delle opere.

Il progetto speciale potrà intervenire nel settore delle infrastrutture igieniche — in aggiunta ai collettori fognari e connesse opere di depurazione incluse nel programma esecutivo per il 1978, già approvato, in connessione funzionale con detto programma — attraverso la realizzazione del collettore emissario nord-ovest, con relativo impianto di depurazione.

*Funzione culturale e terziaria superiore.* Nel quadro della riqualificazione delle funzioni metropolitane dell'area che il progetto speciale concorrerà a promuovere, particolare importanza riveste la funzione culturale.

Per tale settore, nell'area sono previsti importanti interventi a favore delle strutture universitarie sia a carico della legge ordinaria che della stessa legge n. 183.

Inoltre, attraverso il progetto speciale per la ricerca scientifica potranno essere previste azioni di rafforzamento o creazione di centri di ricerca.

Il progetto speciale per l'area metropolitana dovrà coordinarsi con questi interventi.

*Alla delibera CIPE del 21-12-1978 fanno seguito le direttive del Ministro n. 2719 del 15 maggio 1979, ove tra l'altro si invita la «Cassa»*

**15 maggio 1979**  
**Direttiva**  
**ministeriale**

a provvedere all'elaborazione tecnica e progettuale nel quadro dei criteri e delle specificazioni di indirizzo programmatico di cui al documento nominato dal CIPE e già inviato a codesto Istituto con nota del 17 novembre 1978, n. 13775, attivando anche, d'intesa con la Regione Sicilia e col Comune di Palermo, le possibili azioni per la fase di primo avvio del progetto, ivi compresa la programmazione e la progettazione degli interventi.

A tal fine si invita codesto Istituto a voler promuovere un'apposita conferenza di servizio con la Regione Sicilia, il Comune di Palermo e con gli altri soggetti interessati (aziende municipalizzate, ecc.) onde acquisire lo stato della programmazione territoriale e di settore, lo stato del programma annuale 1978 e le necessarie indicazioni relative al suo completamento funzionale, oltre che le prime indicazioni qualitative; e ciò per pervenire all'individuazione delle fondamentali scelte infrastrutturali ed attivare i necessari studi di fattibilità, di convenienza e le relative progettazioni.

### 3 le proiezioni operative nei programmi annuali

- sintesi degli indirizzi relativi ai programmi annuali
- schede sull'attuazione del programma annuale 1978



## Sintesi degli indirizzi relativi ai programmi annuali

*Le proposte formulate dalla Cassa per il programma annuale 1977 non sono state approvate, rinviandosi nelle direttive del Ministro n. 3690 dell'8-8-1977 la formulazione di proposte articolate «nel quadro dello schema metodologico e operativo richiesto con la direttiva del 4 luglio 1977 n. 2886».*  
*Le prime proiezioni operative del progetto speciale sono quindi contenute nel programma annuale 1978.*  
*In vista della predisposizione di quest'ultimo la direttiva del Ministro n. 6945 del 23-5-1978 ha previsto, specificamente per i progetti speciali di nuova impostazione, che la Cassa formulasse*

**23 maggio 1978**  
**Direttiva**  
**ministeriale**

le proposte, ai fini del programma per il 1978, contestualmente a quelle da porre a base per l'esame del CIPE e riguardanti l'elaborazione tecnica dei rispettivi progetti speciali, espresse almeno sotto forma di quadro di riferimento globale degli obiettivi, dei limiti territoriali e settoriali e dei contenuti. Dette proposte, che saranno formulate d'intesa con le Regioni, riguarderanno interventi già provvisti almeno di progettazione di massima e che siano avviabili ad appalto, anche mediante procedure speciali, entro il 1978.

*Il quadro delle proposte presentate, secondo gli indirizzi progressivamente dati, è riportato nell'allegato B della parte seconda (vedi pag. 21), mentre si danno qui alle pagine 50 e 51, gli interventi approvati e trasmessi con direttiva del Ministro n. 10390 del 7-8-1978, nella quale tra l'altro si prevede in via generale che «le opere che alla data del 31 dicembre 1978 non risultassero approvate ed avviabili concretamente all'appalto saranno riprese in esame nell'ambito del programma 1979».*  
*I criteri generali e quelli particolari per questo progetto speciale dati per il programma 1978 sono dettati nella citata direttiva n. 6945 anche ai fini del programma 1979, per la formulazione del quale, successivamente, il Ministro con direttiva n. 15441 del 22-12-1978 prevede specificamente per quanto riguarda Palermo che*

**22 dicembre 1978**  
**Direttiva**  
**ministeriale**

nelle more dell'approvazione da parte del CIPE dei documenti trasmessi a codesta Cassa con nota del 14 novembre 1978, saranno tempestivamente avviati contatti con le Regioni e le altre Amministrazioni interessate, al fine di pervenire, sulla scorta delle indicazioni fornite da detti documenti, alla individuazione degli interventi da avviare nel 1979 nell'ambito dei due progetti speciali per le aree metropolitane. Saranno previsti interventi che siano coerenti con i criteri stabiliti nei citati documenti tenendo anche conto di configurare una linea di continuità organica con gli interventi già programmati per l'anno 1978.

Le proposte di programma potranno essere completate allorquando saranno meglio definite le intese e acquisite le indicazioni delle Amministrazioni locali interessate.

*Il criterio dell'intesa tra la Cassa e la Regione interessata per la formulazione delle proposte relative all'area metropolitana per l'anno 1979 viene ribadito nella direttiva n. 5362 del 26 aprile 1979, con la quale si trasmette il decreto ministeriale — di pari data — di approvazione del programma annuale 1979, ove si prevede una riserva di integrazione successiva con il dettaglio degli interventi relativi ai nuovi progetti speciali.*  
*Durante la definizione di tali proposte da parte della Cassa il Ministro, con nota n. 2719 del 15 maggio 1979, invia alla Cassa indicazioni di opere che la Presidenza della Giunta Regionale della Sicilia propone di includere nel programma 1979; per le precisazioni di dettaglio su tali indicazioni si invitano nella stessa nota la Regione ed il Comune a prendere diretto contatto con la Cassa.*

## INTERVENTI APPROVATI NEL PROGRAMMA ANNUALE 1978

Decreto del Ministro per il Mezzogiorno del 7 agosto 1978

Progetto numero	Descrizione	Importi di programma (milioni di lire)	Situazione risultante alla Cassa al 31-12-1979
<b>OPERE PORTUALI</b>			
32/1	Ampliamento aree portuali	4.000	Progetto in istruttoria per inoltro al Consiglio di Amministrazione
32/2	Attrezzature portuali	1.800	Gara d'appalto in corso fino a un importo di 600 milioni di lire
32/3	Banchinamento porto di Palermo	15.000	Lavori in corso fino ad un importo complessivo di 11.800 milioni di lire
32/4	Escavazioni porto di Palermo		
32/5	Escavazione banchina Puntone	2.000	Esecuzione in corso
32/6	Banchinamento, escavazioni e protezioni del porto di Termini Imerese	7.300	Progetto in istruttoria
<b>INFRASTRUTTURE VIARIE</b>			
32/7	Collegamento viario tra il porto e l'agglomerato di Termini Imerese	2.000	Progetto approvato dal Consiglio di Amministrazione
32/8	Raddoppio della circonvallazione esterna di Palermo (esclusa sopraelevata)	58.000	Consegna lavori lotto A in corso; approvato lotto B dal Consiglio di Amministrazione
<b>FUNZIONE INDUSTRIALE</b>			
32/9	Progettazione delle attrezzature nelle aree industriali ed artigianali del territorio comunale di Palermo	4.000	Progettazione in corso
32/10	Distribuzione idrica nell'agglomerato industriale di Termini Imerese	750	Procedure per l'appalto in corso

## INTERVENTI APPROVATI NEL PROGRAMMA ANNUALE 1978

Decreto del Ministro per il Mezzogiorno del 7 agosto 1978

Progetto numero	Descrizione	Importi di programma (milioni di lire)	Situazione risultante alla Cassa al 31-12-1979
<b>FUNZIONE INDUSTRIALE (segue)</b>			
32/11	Viabilità e servizi nell'agglomerato di Bagheria	1.500	Progetto non disponibile
<b>FUNZIONE RESIDENZIALE E DELLE INFRASTRUTTURE CIVILI</b>			
32/12	Progetto pilota di risanamento, zona Castello S. Pietro (I fase - indagini, progettazioni, espropri)	5.000	Progetto all'esame del Consiglio di Amministrazione
32/13	Impianto di depurazione zona sud di Palermo e riutilizzo delle acque reflue	20.000	Progetto in istruttoria per inoltrare al Consiglio di Amministrazione; pareri Regione e Comune in corso
32/14	Fognatura di Palermo: II e III lotto collettore sud	17.000	Consegna lavori indagini geotecniche in corso; progetto in istruttoria
32/15	Trattamento fanghi e recupero acque di lavaggio dell'impianto di potabilizzazione di Palermo	600	Gara d'appalto in corso
32/16	Completamento impianto di potabilizzazione di Palermo	500	Progettazione in corso di rielaborazione
32/17	Impianto sussidiario e collettori di collegamento (zona ZEN)	3.000	Progetto in istruttoria; integrazioni elaborati in corso
32/18	Scaricatore per il collettore nord	3.000	Progetto in istruttoria per inoltrare al Consiglio di Amministrazione; pareri Regione e Comune in corso
<b>TOTALE</b>		<b>148.750</b>	

IN SINTESI: Al 31 dicembre 1979 risultano disponibili, sulle previsioni di programma, elaborati progettuali per il 96%; sono stati assunti impegni per il 52% dell'importo complessivo programmato e sono state appaltate opere per il 28% di detto importo.

## PROGRAMMA DI STUDI

(Individuati con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 1776/PS del 30 giugno 1978)

Studio	Descrizione	Situazione risultante alla Cassa al 31-12-1979
1 - Studio socio-economico	<p><i>Studio in due fasi.</i> Nella prima saranno raccolti tutti i dati reali ordinati e disaggregati per settori, categorie, ecc., atti a fornire, nel loro insieme, un quadro completo ed esauriente della situazione sociale ed economica dell'area metropolitana.</p> <p>Nella seconda fase verrà completata tale analisi estendendola a quadri di riferimento più vasti — non solo regionale e nazionale ma anche europeo e mediterraneo.</p> <p>Scopo finale e conclusivo è l'individuazione delle cause dell'attuale stato di crisi economico-sociale, dei servizi civili, dell'attrezzatura del territorio e della residenza; il suggerimento di ipotesi alternative di sviluppo e la serie di operazioni da attuare nell'ambito del progetto speciale.</p>	<p>Approvato l'avvio dal C.d.A., nella seduta n. 1352 del 29 marzo 1979, nelle linee generali.</p> <p>Incarico affidato a seguito della definitiva approvazione del C.d.A. nella seduta dell'8 novembre 1979.</p>
2 - Piano per la razionalizzazione del settore commerciale gravitante sull'area metropolitana ed individuazione delle grandi strutture per la distribuzione	<p>Il piano — in due fasi — è coerente con i criteri emanati dal CIPE per la elaborazione del progetto speciale.</p> <p>Obiettivo è l'organizzazione del sistema a partire dagli attuali squilibri, individuando le cause della penalizzazione dei costi attribuibili alla serie di mediazioni parassitarie e le strutture atte ad organizzare la conservazione, la trasformazione, il trasporto e la distribuzione dei prodotti import-export afferenti al sistema produttivo e di consumo dell'area, nella sua particolare collocazione mediterranea.</p> <p>La prima fase riguarda la raccolta e l'elaborazione dei dati occorrenti per la individuazione dei flussi commerciali e delle principali utenze, attuali e potenziali, nonché il dimensionamento di massima delle strutture occorrenti al soddisfacimento dei livelli di mercato in tutta la loro complessità merceologica, sia in riferimento a quelle di carattere generale interessanti l'import-export siciliano, sia a quelle più propriamente riferentisi ai fabbisogni della distribuzione all'ingrosso del sistema metropolitano in oggetto.</p> <p>La seconda fase — sul modello prefigurato nella prima — prevede la verifica della fattibilità delle strutture previste ed individuate nonché le localizzazioni occorrenti, nel quadro del sistema dei trasporti di cui allo studio n. 3 ed al sistema produttivo.</p>	Idem come sopra
3 - Piano dei trasporti dell'area metropolitana	<p>Obiettivo del piano è la soluzione integrata dei problemi connessi alla mobilità delle merci e delle persone nell'area metropolitana, con particolare attenzione alla pendolarità tra gli agglomerati industriali e l'area urbana, e tra gli stessi ed i centri residenziali collinari.</p> <p>In tale quadro si esamineranno le indispensabili connessioni tra il sistema autostradale esterno all'area urbana, la circonvallazione di Palermo, quale asse attrezzato del sistema urbano, la penetrazione alle aree portuali e ferroviarie, la penetrazione alle zone industriali, le ipotesi di trasporto ferroviario veloce di tipo metropolitana tra il nucleo urbano e gli agglomerati industriali, le attrezzature per un ulteriore sviluppo del traffico containers, il potenziamento e la realizzazione delle strutture per il traffico aereo, con particolare riguardo al sistema cargo per le merci e charters per il turismo, il potenziamento degli scali ferroviari soprat-</p>	Idem come sopra

## PROGRAMMA DI STUDI

(Individuati con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 1776/PS del 30 giugno 1978)

Studio	Descrizione	Situazione risultante alla Cassa al 31-12-1979
4 - Piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico e per la riutilizzazione delle acque reflue in agricoltura e nell'industria	<p>tutto in riferimento agli insediamenti industriali di Carini, Bagheria e Termini Imerese, lo sviluppo e l'organizzazione del sistema portuale per ricondurlo ai livelli qualitativi tali da renderlo competitivo con gli altri scali del Mediterraneo, lievitando le capacità degli attuali cantieri navali e delle altre industrie di materiale rotabile.</p> <p>Il recente disposto della Legge 319 («Legge Merli»), imponendo il trattamento delle acque reflue urbane ed industriali prima dell'immissione nelle acque marine, con conseguente benefico disinquinamento del Golfo di Palermo, propone pesanti bilanci sia sotto il profilo delle spese d'impianto che sotto quelle di gestione.</p> <p>Tali tipi d'intervento, però, possono rientrare nella logica della produttività, quando a valle degli impianti di trattamento possono individuarsi utilizzazioni a scopo produttivo del refluo nel contesto dei bilanci tra le domande di acqua nei tre settori e le risorse idriche, tra cui viene annoverata quella non convenzionale del refluo urbano.</p> <p>Lo studio pertanto dovrà individuare, in correlazione con gli studi già avviati dalla «Cassa» nell'ambito del progetto speciale n. 30, le eventuali fonti di approvvigionamento idrico non convenzionali, la possibilità e la convenienza del loro riutilizzo nel settore agricolo e industriale.</p> <p>Nella seconda fase dovranno essere individuati le infrastrutture, i servizi, le attrezzature occorrenti alla riqualificazione del sistema periferico ed il suo inserimento organico con il sistema urbano.</p>	Idem come sopra
5 - Piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano con particolare riferimento ai quartieri di edilizia popolare	<p>Obiettivo del piano è il recupero del sistema residenziale periferico di iniziativa pubblica, fortemente carente di servizi sociali e di infrastrutturazione primaria e la sua integrazione nel sistema urbano, raggiungibile con il potenziamento del settore artigianale, con l'individuazione di centri di servizi di interesse metropolitano, amministrativi, commerciali e culturali e con il potenziamento dei servizi sociali ed assistenziali.</p> <p>Pertanto lo studio, in una prima fase, individuerà i problemi che presenta il sistema periferico dell'area urbana di Palermo in rapporto alla deficienza o assenza dei servizi connessi con la residenza, analizzerà le condizioni socio-economiche della popolazione residente e la qualità dei servizi collettivi, con particolare riguardo a quelli dell'artigianato, del commercio e culturali; nonché individuerà, in connessione con lo studio socio-economico di cui al punto 1., le carenze dei servizi fondamentali a scala urbana e metropolitana e le loro interdipendenze con il degrado della vita associata.</p> <p>Nella seconda fase dovranno essere individuati le infrastrutture, i servizi, le attrezzature occorrenti alla riqualificazione del sistema periferico ed il suo inserimento organico con il sistema urbano.</p>	Idem come sopra

In totale si prevedono costi per 1.704 milioni di lire.

Situazione esistente 1971-72-73	Situazione risultante 1974-75-76	Situazione risultante 1977-78-79
<p>1 - Studio socio-economico</p> <p>Idem come sopra</p>	<p>Il presente studio socio-economico ha lo scopo di analizzare le condizioni socio-economiche della città di Torino e della sua area metropolitana, al fine di individuare le linee di sviluppo e di intervento più opportune.</p> <p>Tali tipi d'intervento, però, possono rientrare nella categoria di "interventi di tipo sociale" e non di "interventi di tipo economico".</p> <p>La possibilità di realizzare tali interventi dipende, in primo luogo, dalla disponibilità di risorse finanziarie e, in secondo luogo, dalla volontà politica di intervenire.</p>	<p>4 - Piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico e per la utilizzazione delle acque reflue in agricoltura e nell'industria</p>
<p>Idem come sopra</p>	<p>Questa parte del piano si occupa di definire le linee di intervento per la qualificazione del sistema urbano, con particolare riferimento alle aree centrali e ai nuclei storici.</p> <p>Le azioni programmate consistono, in primo luogo, nella riqualificazione delle aree degradate e, in secondo luogo, nella promozione di nuove iniziative edilizie e commerciali.</p>	<p>5 - Piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano con particolare riferimento ai nuclei di edilizia popolare</p>
<p>3 - Piano dei trasporti della area metropolitana</p> <p>In totale si prevedono costi per 1.700 milioni di lire.</p>	<p>Il presente piano ha lo scopo di definire le linee di intervento per la sistemazione delle aree periferiche e per la promozione di nuove iniziative edilizie e commerciali.</p> <p>Le azioni programmate consistono, in primo luogo, nella riqualificazione delle aree degradate e, in secondo luogo, nella promozione di nuove iniziative edilizie e commerciali.</p>	<p>Idem come sopra</p>

## 4 gli studi

- finalità e linee metodologiche degli studi
- studio socio-economico
- piano per la razionalizzazione del settore commerciale
- piano dei trasporti
- piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico
- piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano
- piano per la razionalizzazione del settore industriale

# A gli studi

■ finalità e linee metodologiche degli studi

■ studio socio-economico

■ piano per la razionalizzazione del settore commerciale

■ piano dei trasporti

■ piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico

■ piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano

■ piano per la razionalizzazione del settore industriale

## **Finalità e linee metodologiche degli studi**

*In diverse occasioni la Cassa ha evidenziato la esigenza di chiarezza sulla «realità territoriale» oggetto dell'intervento speciale; intendendo per «realità territoriale» la sommatoria di parametri, di indicatori, di variabili e di vincoli che entrano in gioco nella fase di analisi e che danno luogo a soluzioni progettuali alternative*

*tra cui scegliere la combinazione che massimizza la «funzione obiettivo». Nella fase di avvio del progetto speciale e nei vari documenti propedeutici concordati con la Regione ed il Comune di Palermo,*

*si è sempre ribadito che se si disponesse dell'esame delle risorse dell'ambito metropolitano, basato non su intuitive vocazioni, ma ottenuto da una analisi scientifica delle reali potenzialità, si eviterebbe di innescare processi squilibranti nel tessuto metropolitano.*

*Infatti, ed in questo la letteratura del «planning» fornisce ampie indicazioni, proprio dalla potenzialità di un territorio si può desumere un quadro di possibilità che, poggiate su finalità precise, rappresentano un sistema elastico, in cui le scelte sono di continuo confrontabili e misurabili.*

*Tale impostazione metodologica è stata recepita nella definizione degli studi; da ognuno di essi traspare infatti l'esigenza del «conoscere», non come analisi fine a se stessa, ma come analisi-progetto, concetto quest'ultimo ribadito nello studio socio-economico: in esso si dice infatti che attraverso l'analisi-progetto*

*si dovranno discernere criticamente gli aspetti fondamentali e determinanti l'attuale situazione economico-sociale dell'area, in rapporto ad un progetto e a direttrici di sviluppo produttivo, sociale e civile.*

*In tale modo, si dice nell'impostazione dello studio, sarà possibile individuare le cause di fondo delle odierne disfunzioni e suggerire criteri, tipologie e proposte specifiche di intervento, ai vari livelli, per settori e per tempi di fattibilità.*

*Tale criterio-guida d'altra parte è presente in tutti gli studi;*

*l'ampiezza delle indagini e delle analisi proposte trova infatti sempre dei filoni ben precisi entro cui canalizzare le ricerche. Nel piano per la razionalizzazione del settore commerciale, ad esempio, il settore carni, il sistema distributivo del pescato, il mercato ortofrutticolo, il centro grossista, i magazzini generali vengono già individuati come nodi da affrontare e da sciogliere.*

*Si ritiene, inoltre, utile far presente che nella redazione di tali studi la Cassa non sarà estranea sia nella fase di elaborazione che in quella conclusiva,*

*facendo partecipare propri funzionari alla attività dei singoli gruppi e coordinando i gruppi stessi attraverso la Divisione responsabile del progetto speciale, ed al più alto livello,*

*con la partecipazione nell'apposito Comitato di Coordinamento, presieduto dal Presidente della Regione Siciliana,*

*del dirigente di detta Divisione unitamente al Sindaco di Palermo.*

*In tal modo verrà assicurata la organicità e la speditezza dell'intera operazione e nello stesso tempo sarà possibile, in ogni momento della elaborazione, ottenere utili indicazioni per eventuali scelte e le necessarie verifiche sulla validità della operazione ed una convergenza di intenti a tutti i livelli.*

*Dopo tale premessa si riportano di seguito in sintesi le finalità e le linee metodologiche dei singoli studi, definitivamente approvati*

*dal Consiglio di Amministrazione della Cassa nella seduta dell'8 novembre 1979.*

## Studio socio-economico

**Finalità** Lo scopo finale dello studio è quello di indicare una serie di interventi tale da costituire l'avvio di un processo di più lungo periodo. Pertanto sarà necessario, già nell'impostazione della ricerca, procedere alla individuazione di una metodologia che la orienti verso gli sbocchi voluti e consenta di acquisire gli elementi di conoscenza necessari per il perseguimento degli obiettivi proposti.

L'approdo ultimo dello studio non sarà dunque una «fotografia» dell'area, inutilizzabile ai fini operativi, ma piuttosto un'analisi-progetto. Si tratta cioè di discernere criticamente gli aspetti fondamentali e determinanti l'attuale situazione economico-sociale dell'area, in rapporto ad un progetto e a direttrici di sviluppo produttivo, sociale e civile.

Sarà così possibile individuare le cause di fondo delle odierne disfunzioni e suggerire criteri, tipologie e proposte specifiche di intervento, ai vari livelli, per settori e per tempi di fattibilità.

Da queste considerazioni discendono alcune scelte preliminari, relative alla formulazione di un'ipotesi di lavoro. Un'ipotesi non generica, e neppure statica, cioè volta a individuare soltanto i nessi fondamentali della situazione quale essa si presenta in atto.

L'ipotesi da formulare è un'ipotesi «dinamica», che muove da un'idea dello sviluppo dell'area metropolitana collegata alla sua possibile funzione nell'ambito regionale, nazionale, europeo e mediterraneo.

Alla luce di questa ipotesi occorrerà individuare le condizioni indispensabili da realizzare con riferimento ai vari settori di intervento e alle loro reciproche interazioni.

In base a questa scelta di fondo, da specificare, è possibile identificare e delimitare i nuclei problematici dello studio e i campi di ricerca, le variabili rilevanti, la metodologia.

Per esaltare l'ottica operativa dello studio, si intende concentrare l'analisi su quattro vasti obiettivi strategici:

- a - ricomposizione delle strutture produttive esistenti;
- b - riassetto e sviluppo degli insediamenti industriali e artigianali;
- c - recupero di funzionalità del sistema urbano, inteso nelle sue componenti di area metropolitana in senso stretto, della sua fascia gravitazionale esterna e della interrelazione con il resto della Regione (residenza, attrezzature urbane, servizi);
- d - integrazione con le aree agricole interne.

I criteri in base ai quali sarà proposta (e misurata) la serie di interventi, sono:

- capacità di creare posti di lavoro in quantità sufficiente ad assorbire gradualmente l'offerta, operando anche a ricomporre gli squilibri qualitativi con la domanda;
- recupero dell'economia sommersa e precaria attraverso una riqualificazione dei processi produttivi, dell'occupazione e della qualità del lavoro;
- riequilibrio dei flussi di risorse e di popolazione tra l'area metropolitana e le aree agricole circostanti;
- decongestionamento della densità abitativa e decentramento delle funzioni residenziali e dei servizi mediante la creazione e la valorizzazione di nuovi centri gravitazionali;
- costituzione di un habitat economico atto a rendere produttivi i trasferimenti dall'esterno;
- effetto sul fabbisogno energetico e risparmio potenziale.

In tale pre-studio si mette inoltre in evidenza una possibile idea-guida della ricerca; si esclude infatti che l'ipotesi di sviluppo dell'area metropolitana possa consistere nella estensione di un nucleo urbano residenziale ruotante attorno alle attività terziarie, con prevalenza di quelle legate alla pubblica amministrazione e alle piccole unità commerciali.

Una simile ipotesi tenderebbe a perpetuare un modello di sopravvivenza che presenta già elementi di crisi e che comunque appare inadeguato a fondare una prospettiva di superamento degli attuali squilibri.

Non si può non tener conto, fra l'altro, delle potenzialità di strutture produttive esistenti (cantieri

navali, porto), delle capacità della piccola imprenditoria artigiana e industriale cresciuta spontaneamente, delle possibilità insite nell'interscambio tra il nucleo urbano e le realtà produttive di poli, quali il Partinicense per quanto riguarda le produzioni ortofrutticole e vitivinicole, il Corleonese per quanto riguarda le produzioni zootecniche e cerealicole, del polo industriale di Termini Imerese e di quello turistico di Cefalù.

L'idea-guida da cui partire deve delineare un progetto di sviluppo dell'area metropolitana quale:

- centro di traffici verso il Mediterraneo e l'Europa;
- punto di raccolta, di trasformazione e di commercializzazione dei prodotti dell'entroterra palermitano e della Sicilia occidentale;
- sede di attività industriali, razionalmente integrate con le grandi strutture commerciali, e di impianti per la prima manipolazione e trasformazione dei prodotti agricoli;
- centro turistico, dotato di attrezzature ricettive adeguate;
- nucleo politico e burocratico della Regione, provvisto di infrastrutture e di servizi civili coerenti con gli standard delle grandi aree urbane europee.

Tale idea-guida si specifica, nel medio periodo, in due obiettivi fondamentali:

- a - il riassorbimento graduale della disoccupazione, dell'inoccupazione e della sottoccupazione;
- b - il riassetto policentrico del territorio, indispensabile per evitare che la riqualificazione delle funzioni metropolitane si risolva in ulteriore congestione.

### Linee metodologiche

L'ampiezza dei problemi e il loro complesso intreccio suggeriscono di enucleare gli elementi di conoscenza più utili per indirizzare la ricerca secondo i criteri sopra indicati.

Nella chiarezza degli intenti conoscitivi, la metodologia richiede un alto grado di flessibilità realizzabile mediante processi di progressiva qualificazione degli obiettivi e di controllo dell'efficacia e della praticabilità delle scelte proposte.

Tale controllo contiene anche quello sui rapporti istituzionali e procedurali fra i diversi organismi pubblici coinvolti dalla serie degli interventi per garantirne una gestione rapida ed efficace.

In via preliminare è possibile identificare i seguenti obiettivi conoscitivi:

- a - come e dove si formano i posti di lavoro;
- b - sfasamenti tra domanda e offerta di lavoro;
- c - caratteristiche del sistema economico sommerso e ruolo svolto nel sistema metropolitano;
- d - composizione settoriale del «mix» delle strutture produttive esistenti e tipologia delle imprese (locali, regionali, multiregionali, multinazionali);
- e - rapporto tra strutture produttive e insediamenti: caratteristiche degli insediamenti esistenti (infrastrutture primarie e secondarie, servizi alle imprese) ed eventuali necessità aggiuntive;
- f - «produzione» del settore civile urbano, intesa come complesso di azioni, (amministrative, finanziarie, produttive) finalizzate ad una funzione (residenza, scuola, servizi sanitari, trasporti);
- g - tipologia del reddito familiare (fonti e utilizzazione) e sua funzione nel processo produttivo;
- h - relazioni tra il sistema produttivo ed il sistema creditizio;
- i - flussi di popolazione, occupazione e risorse tra l'area metropolitana e le fasce circostanti.

Alle indagini dirette si accoppieranno la raccolta e la elaborazione delle informazioni statistiche di fonte ufficiale (ISTAT, Uffici del Lavoro, INPS, Camere di Commercio, ecc.).

Attraverso una elaborazione delle informazioni statistiche dirette e di quelle ufficiali, si potranno creare le condizioni per la formazione di una banca-dati e per l'avvio di una politica della informazione capillare, aggiornata e coerente con i fini dell'intervento.

### Fasi di attuazione

Tale studio, configurandosi come una «griglia» entro la quale dovranno trovare organica sistemazione gli ambiti specifici e i risultati finali degli studi settoriali, rispetterà le fasi temporali indicate dai

singoli studi; nel pre-studio si evidenzia inoltre che gli obiettivi conoscitivi specificati in precedenza sono sintetizzabili in tre diverse aree di studio, che nella ricerca hanno diverso peso e sono rapportabili a specifiche discipline scientifiche.

È comunque necessario precisare che l'approccio complessivo e le fasi operative devono avere carattere interdisciplinare, e che quindi tale suddivisione è utilizzabile a condizione di garantire un continuo coordinamento dei diversi gruppi di lavoro, per evitare separazioni, duplicazioni e sovrapposizioni di analisi.

Le aree in cui può suddividersi la materia da studiare sono le seguenti: area economica, area dei servizi sociali e area urbanistica; nella prima sono previste tra l'altro l'analisi delle strutture produttive, l'analisi delle condizioni di localizzazione di tali strutture, la ricognizione quantitativa e qualitativa dei fenomeni di economia sommersa sotto il profilo della produzione e del mercato del lavoro, l'individuazione del ruolo e della dimensione della spesa pubblica e i suoi rapporti con il sistema produttivo; nella seconda area sono previste tra l'altro l'analisi dei servizi sociali e loro funzione nello svolgimento della vita produttiva, l'analisi dei canali di produzione dei servizi; nella terza area infine sono previsti tra l'altro la identificazione del ruolo e della formazione della residenza e sua integrazione nel meccanismo metropolitano, con particolare riguardo all'attività produttiva, lo studio degli aspetti amministrativi e procedurali della gestione urbanistica e loro integrazione nell'attività programmatoria economica.

## Piano per la razionalizzazione del settore commerciale gravitante nell'area metropolitana ed individuazione delle grandi strutture per la distribuzione

**Finalità** Una analisi approfondita sullo stato della distribuzione in Italia, condotta dall'INDIS al principio degli anni settanta, conclude, con riferimento al contributo della distribuzione commerciale alla formazione del reddito nazionale ed al confronto degli indicatori nell'ambito MEC, con due considerazioni illuminanti ai fini dell'approccio alla problematica che si affronta:

- la prima, di ordine economico, denuncia che, in Italia, costa più che altrove produrre la medesima quantità di servizi;
- la seconda, di ordine sociale, conferma che, in Italia, i consumi commercializzati sono inferiori agli stessi consumi degli altri Paesi.

In termini ancor più sintetici, può quindi affermarsi che, comparandolo con altri sistemi economici, quello italiano, in questo settore, evidenzia pesanti termini di sottosviluppo.

A queste considerazioni vanno subito aggiunte quelle che, nello stesso documento, emergono in ordine alla ripartizione territoriale italiana.

A questo proposito il rapporto testualmente recita:

«... nel quadro certamente non confortante delle strutture dell'apparato distributivo italiano, le considerazioni fatte hanno permesso di accertare un dualismo tra Mezzogiorno e resto dell'Italia. Questo dualismo è marcato dal fatto che l'apparato distributivo meridionale è più inflazionato e polverizzato riguardo al commercio al dettaglio».

In altri termini l'Italia, già a confronto dei partners europei, appare in chiara situazione di squilibrio che si aggrava nel suo Mezzogiorno, divaricando la forbice delle condizioni socio-economiche delle collettività meridionali, rispetto a quelle più evolute della Comunità, fino a livelli di allucinante insostenibilità e di conseguente degrado economico.

Il fenomeno, come è intuitivo, si aggrava nelle grandi concentrazioni urbane del Mezzogiorno; talché le aree metropolitane di Palermo, assieme a quelle di Napoli, presentano, ormai, nel settore di interesse, squilibri inaccettabili, tanto più gravi e preoccupanti in quanto la condizione reddituale di queste popolazioni, notoriamente depresse, viene pesantemente aggravata e compromessa.

Divenendo, perciò, meritevole della più attenta considerazione e dell'adozione dei più urgenti ed efficaci interventi correttivi, che non possono non assumere il carattere di straordinarietà.

Una pianificazione tendente a razionalizzare il settore commerciale, non può che prendere le mosse da una ristrutturazione dei grandi servizi di distribuzione, correlandosi poi alle più avanzate tecniche di distribuzione al dettaglio, con l'incentivazione di strutture a base associativa e/o cooperativa, da un lato, e, dall'altro, con la realizzazione di quei servizi, a livello metropolitano, che possano conseguire più facili e larghi interventi nella distribuzione organizzata da grandi catene nazionali.

Lo studio della pianificazione proposta dovrà pertanto approfondire il livello di conoscenza delle problematiche sopra accennate e formulare ipotesi operative capaci di risolvere i nodi di insufficienza organizzativa e strutturale che determinano il degrado del settore, se pur con le necessarie garanzie ad una categoria di operatori economici, come i dettaglianti, la cui destabilizzazione comporterebbe conseguenze traumatiche all'intera economia della città.

Dopo una serie di considerazioni sulla delimitazione dell'area e sulle ipotesi di sviluppo demografico si individuano dei nodi principali che la pianificazione settoriale dovrà affrontare e sciogliere:

- la necessità di correggere l'attuale condizione del settore carni con adeguata nuova struttura per la macellazione, conservazione e distribuzione delle carni bovine, ovine ed equine;
- la necessità di rinnovare radicalmente il sistema distributivo del pescato comprendendovi le quote di pesce refrigerato e congelato, razionalizzando la conservazione ed incentivando i controlli sanitari;
- la necessità di riorganizzare il settore del mercato ortofrutticolo, dotandolo di spazi più opportuni per la vendita, garantendo uno stockaggio, anche refrigerato, per i prodotti deperibili, attrezzandolo per le movimentazioni interne, per i controlli sanitari e per quelliannonari in termini civili ed avanzati. E ciò anche con particolare riguardo al paragrafo 62 del Documento della Regione Siciliana riguardante le «linee di principi e di obiettivi della programmazione regionale» in avanzata fase di studio;

- la necessità di accorpate al mercato ortofrutticolo, sia sotto il profilo delle infrastrutture esterne che sotto quello dei servizi interni, un centro grossista moderno ed organizzato per la commercializzazione all'ingrosso delle paste alimentari, del riso, dei formaggi, dei salumi, dei prodotti conservati ed, in genere, di tutti gli alimenti in confezione.

Al «Centro grossista» dovrebbero essere affidate, oltre alle funzioni vere e proprie della conservazione a breve termine e di un certo tipo di trasformazione, la distribuzione vera e propria nelle varie forme ed i servizi, ormai irrinunciabili, di controllo, di informazione, di credito e di movimento.

- la necessità di risolvere il problema dei magazzini generali, in atto costretti nella zona portuale, che movimentano 25.000 tonn/anno di merce, import-export, a fronte di un consumo complessivo valutato in ben 250.000 tonn/anno.

La problematica emergente da tale situazione è di notevole importanza, ravvedendosi nella situazione attuale, una carenza di servizio pesantemente incidente su qualunque iniziativa di grande dettaglio.

A tale problematica di merito se ne aggancia una di fondo dipendente dalla motivazione e, quindi, strettamente collegata a problemi di trasporto e di traffico.

Per la dimensione di tale struttura, qualunque soluzione va trovata in ambiti esterni al centro abitato e, come in tutte le metropoli italiane, determina una necessità di collegamenti ai terminali del traffico merci che, nella fattispecie palermitana, sono il porto, la ferrovia e la nuova arteria di circonvallazione, il cui ampliamento ed ammodernamento è in atto, la quale collega la capitale dell'isola con le autostrade per Catania e Messina, con lo scorrimento veloce per Agrigento e con il polo meridionale di Trapani-Mazara del Vallo.

La struttura da prevedere per assolvere alle funzioni di istituto, può essere collegata con una o più altre strutture, oppure, attribuendole funzioni di livello superiore, possibili nell'ipotesi di sviluppo dell'area che, in ordine alla sua collocazione mediterranea, può addivenire, se opportunamente collegata e ben articolata al suo interno, una struttura del tipo comunemente denominato interporto.

Solo attraverso approfondite analisi, che ci si riserva di condurre nelle fasi a valle del presente studio, tale problematica può essere correttamente risolta avanzando proposte motivate ed esaurienti;

- l'opportunità, dettata da ragioni che si interconnettono con le motivazioni sociali, che non si possono disattendere e che investono le frange di territorio destinate all'edilizia residenziale pubblica, di attrezzare tali aree con strutture capaci di assolvere alla funzione di grande dettaglio nella logica di una economia depressa qual è quella di tali insediamenti.

### Linee metodologiche

Dopo una attenta ed accurata individuazione delle problematiche presenti nel settore commerciale e dopo alcune proposte di possibili soluzioni ubicazionali di strutture atte a razionalizzare il sistema commerciale gravitante nell'area si precisa che gli studi che, si andranno a intraprendere per la redazione del piano per la normalizzazione del commercio a Palermo e nella sua area metropolitana, meritano due tipi di verifiche:

- la prima, di ordine squisitamente tecnico, dovrà essere finalizzata al controllo delle ipotesi ubicazionali, sia sotto il profilo di modello di localizzazione di attività vera e propria, sia sotto quello di interazione fra l'attività commerciale e le funzioni del territorio, attraverso i suoi collegamenti con i poli terminali del traffico.

L'adozione del modello più opportuno, anche attraverso la disaggregazione di più modelli gravitazionali, dovrà tener conto di parametri correlati con la struttura del mercato, con le distanze, con la capacità di insediabilità della struttura nel territorio;

- la seconda è di tipo esclusivamente economico in quanto dovrà avviare analisi di tipo costo-beneficio.

Una prima analisi, di carattere sociale-collettivo, è imposta dalla opportunità di confrontare il costo sociale dell'intervento, determinato dal complesso degli impegni economici richiesti per la realizzazione delle grandi strutture di distribuzione e delle infrastrutture ad esse interconnesse, con il beneficio che la collettività stessa, direttamente, ed indirettamente lo Stato investitore, potranno trarne, ai complessi livelli economici, rappresentati dal risparmio, dall'aumento della domanda, dal riequilibrio, infine, della bilancia fiscale.

Ma un'altra verifica occorre, e, questa volta, sotto l'aspetto gestionale; infatti, per non rischiare la destabilizzazione dell'intera struttura commerciale dell'area, non è possibile immaginare altro che una gestione, sia pure consortile, delle strutture approntate, da parte dei consueti operatori economici già insediati ed attivi nell'area interessata.

Tale verifica, quindi, è tesa ad analizzare la validità delle iniziative proposte sotto il profilo del costo-beneficio gestionale.

E tale verifica è tanto più importante in quanto, al di là dei facili apprezzamenti di convenienza, basati sulle considerazioni più ovvie di una politica di correzione di squilibri ormai secolari, va tenuta nel debito conto la recettività di una classe di operatori economici, quali i commercianti, che debbono poter prendere coscienza della reale efficacia degli interventi correttivi, che non sono soltanto volti al beneficio collettivo, ma possono, se saggiamente accettati e gestiti, tradursi in beneficio aziendale e di vantaggio economico a livello privatistico.

Tutte tali verifiche saranno svolte, seppure nell'obiettiva problematicità dello studio, nelle fasi che seguiranno la presente, allorché la Cassa per il Mezzogiorno, assunte le conclusioni del documento che con questo paragrafo si conclude, vorrà, d'intesa con l'Organo regionale, procedere negli intenti di cui alla Delibera CIPE ed avviare gli studi oggetto del presente documento.

### **Fasi di attuazione**

Si è previsto di articolare il lavoro relativo alla redazione del Piano vero e proprio, in due fasi:

- la prima, nella quale si effettueranno gli studi e le elaborazioni preliminari alle scelte, sarà conclusa con la individuazione, localizzazione e dimensionamento delle grandi strutture della distribuzione, la conservazione e l'eventuale trasformazione delle merci. E ciò sotto forma di studi avanzati di fattibilità, tali da consentire gli atti successivi, sia a livello di approvazione degli Enti Locali interessati, sia a livello di attendibile valutazione di spesa.

In tale fase, la cui conclusione è prevista nella seconda decade del dicembre 1979, si avanzeranno quindi proposte operative di chiara configurazione per tutte quelle strutture di cui sarà possibile stabilire la priorità.

In correlazione dei tempi occorrenti, si ritiene di poter corredare gli studi relativi con verifiche di prima analisi a livello gravitazionale e con verifiche di soglia e/o di costo-beneficio, per quanto attiene l'investimento pubblico;

- la seconda, che si prevede di iniziare nella prima metà del gennaio 1980, avrà la durata di circa 75 giorni e, partendo dai primi assenti da parte degli Enti Locali e della Cassa, porterà alle proposte operative di seconda priorità.

In questa fase si completerà la pianificazione affidata, si procederà ai confronti con le altre pianificazioni settoriali e si opererà la convergenza di esse nello studio socio-economico; anch'esso, intanto, sarà pervenuto alla sua seconda fase.

Saranno pertanto possibili le verifiche definitive del Piano, le eventuali correzioni, gli affinamenti nel raccordo con le altre pianificazioni e con lo studio socio-economico, e la sua definitiva deliberazione.

## Piano dei trasporti dell'area metropolitana

**Finalità** Facendo riferimento agli indirizzi del CIPE sul progetto speciale in argomento ed in particolare a quelli relativi alle strutture portuali ed alle infrastrutture di viabilità si evince che il piano dei trasporti deve risultare adeguato alla domanda crescente di mobilità conseguente alla espansione urbanistica, alla evoluzione socio-economica ed alle necessità emergenti da nuovi modelli comportamentali.

Lo studio del fenomeno della mobilità, sviluppatosi quantitativamente e qualitativamente al di fuori di ogni previsione, costituisce la necessaria premessa alla programmazione degli interventi, non solo per la necessità di dare risposte più accettabili alla domanda di spostamento, ma per creare le basi ad una più razionale utilizzazione del territorio e per ridurre gli altissimi costi di congestione, sia personali che collettivi.

L'analisi qualitativa e quantitativa delle complesse interdipendenze tra sistema dei trasporti ed assetto del territorio e conseguente rapporto tra domanda ed offerta dovrà essere svolta prendendo le mosse dalla conoscenza di opportuni parametri scelti con corretta metodologia scientifica per la costruzione di un modello gestionale del sistema dei trasporti nella sua globalità.

Il piano dei trasporti, quindi, si articolerà su diversi aspetti della mobilità delle persone e delle merci, aspetti tutti tra di loro interconnessi, per cui le soluzioni da proporre risulteranno dalla ottimizzazione dell'insieme che costituisce il fenomeno della circolazione nell'area.

Operativamente si è ritenuto di distinguere i seguenti settori della vasta tematica:

- a - Analisi della grande viabilità esterna afferente all'area, il cui traffico è, in parte, costituito dal traffico di penetrazione ed in parte dal traffico di attraversamento; in tale ottica assume una funzione specifica la via di Circonvallazione, in avanzata fase di ristrutturazione.
- b - Sistemi di collegamento tra la viabilità esterna e le aree portuali, le zone industriali e le grandi strutture commerciali.
- c - Analisi del tessuto urbano e del sistema dei trasporti pubblici in relazione ai nuovi insediamenti a carattere popolare e collegamenti con la viabilità esterna.
- d - Strutture ferroviarie: l'Azienda F.S. ha adottato un proprio piano decennale che prevede importanti interventi consistenti in nuove attribuzioni delle funzioni alle Stazioni di Palermo (Brancaccio, P. Centrale, P. Notarbartolo, P. Sampolo, P. Marittima), nel potenziamento di alcuni scali tra Termini Imerese e Carini, e nella realizzazione del raddoppio fra Palermo Centrale e Carini con l'introduzione della elettrificazione.  
La ristrutturazione ferroviaria dovrà essere riguardata nella sua funzione di complementarietà degli altri trasporti di superficie, considerando la pendolarità tra gli agglomerati industriali e l'area urbana e fra gli stessi ed i centri residenziali che si sviluppano sulla cerchia attorno a Palermo (problema della metropolitana di superficie).
- e - Strutture per il traffico aereo: analisi dei progetti approvati e in fase di appalto per la nuova aerostazione con relative aree esterne di parcheggio; proposta del collegamento ferroviario; situazione attuale e prospettive per il trasporto merci con il sistema cargo e per il trasporto charter per il turismo.
- f - Sistema portuale: programmi in corso di realizzazione e programmi futuri; sviluppo e prospettive dei trasporti via mare tramite containers e sistemazione delle aree di deposito; sviluppo dei cantieri navali per vari settori operativi.

In tutti questi settori di indagine, che risultano tra loro interdipendenti, occorrerà definire gli obiettivi che si devono raggiungere nella fase temporale prestabilita (tre anni), indicando anche quelli in prospettiva, così da pervenire all'auspicato riequilibrio delle attività nell'area metropolitana, scopo finale del progetto.

Si sottolinea inoltre che i limiti spaziali del piano dei trasporti non possono identificarsi con quelli dell'area che si vuole riportare ai desiderati livelli economici o sociali, né — in senso più vasto e futuribile — con quelli dell'area metropolitana di Palermo, riconosciuta come centro nodale dell'economia siciliana e dell'economia nazionale nel Mediterraneo.

Infatti, per lo studio delle infrastrutture di trasporto non può prendersi in esame soltanto l'area del nucleo urbano comprendente anche quella dei centri che presentano palesi forme conurbative, ma sarà necessario estendere l'indagine all'intera rete viaria che risulta afferente alla città. Il discorso, quindi, si deve ampliare nello studio della grande viabilità regionale, di strade ordinarie e delle autostrade, e nello sguardo panoramico della situazione delle ferrovie, dei porti e degli aeroporti.

Per questo motivo non è possibile fissare dei limiti spaziali, essendo opportuno estendere la serie di

considerazioni all'intera Regione od ai collegamenti extraregionali tutte le volte che ciò si renderà necessario.

### **Linee metodologiche**

Lo studio sarà svolto considerando cinque parti o tappe operative:

- a - Acquisizione degli elementi relativi ad opere già programmate, in fase di realizzazione o incluse in piani particolari.  
Per avere circostanziate notizie su tali iniziative si dovranno prendere contatti ufficiali con le varie Amministrazioni.
- b - Dati di traffico sulla situazione preesistente.  
Questi dati si ricercheranno distintamente per i settori stradale, ferroviario, aeroportuale e portuale.  
I valori di traffico relativi ai movimenti dei pendolari che si servono attualmente del mezzo ferroviario saranno ricercati direttamente presso la Sezione Traffico e Movimento del Compartimento F.S. di Palermo, mentre quelli sulle principali arterie esterne (Strade Statali ed Autostrade) possono rilevarsi dalle Statistiche della Circolazione dell'ANAS.  
Alcune valutazioni sui movimenti nell'Aeroporto di Punta Raisi sono state già compiute.  
Per il traffico portuale si attendono i risultati completi delle ricerche che si stanno compiendo presso la Capitaneria e l'Ente Porto.
- c - Notizie sugli insediamenti industriali nell'area.  
Per accertare, con buon approfondimento, la necessità di una linea metropolitana di superficie opportunamente attrezzando la linea ferroviaria a doppio binario da Termini Imerese a Carini, con diramazione aeroporto, è necessario conoscere gli insediamenti industriali con il numero degli addetti ed i relativi piani di sviluppo.
- d - Rilevamenti da eseguire.  
I rilevamenti sul traffico stradale da eseguire durante lo svolgimento dello studio saranno incentrati soprattutto sulla via di Circonvallazione, per distinguere il flusso di attraversamento da quello più propriamente urbano, ma si estenderanno anche su tutti quei punti focali del sistema urbano ove si riscontrano elevati indici di congestione.
- e - Coordinamento con gli altri gruppi di studio.  
Evidentemente lo sviluppo dello studio non può prescindere dal continuo coordinamento con gli altri gruppi e particolarmente con quelli che riguardano i problemi socio-economici, il piano di razionalizzazione del settore commerciale ed il piano di riqualificazione della zona periferica del sistema urbano.
- f - Il modello del sistema dei trasporti.  
L'analisi delle interconnessioni fra sistema dei trasporti ed assetto dell'area metropolitana dovrà essere svolta, mediante l'indicazione di opportuni parametri, predisponendo un modello gestionale che consideri tutti i vari aspetti del problema nella sua globalità.  
L'utilizzazione di un tale modello appare necessaria sia per avere un idoneo supporto nella progettazione delle infrastrutture che nei riguardi della programmazione delle priorità; sarà di notevole ausilio anche durante l'esercizio per valutare e dimensionare i relativi impianti.  
L'approccio che si prospetta, consentendo l'uso delle più avanzate tecniche di informatica, renderà possibile una puntuale analisi tecnico-economica di soluzioni alternative, con una più corretta valutazione degli indici di redditività delle singole opere e del complesso in relazione agli obiettivi prefissati nel progetto speciale.  
Si renderà, inoltre, più agevole lo studio della influenza delle variazioni dei parametri fondamentali nel corso della progettazione e della realizzazione del piano stesso, con l'uso di tecniche di controllo intermedio, peraltro necessarie per la complessità e per le già citate notevoli interdipendenze strutturali del piano di trasporti nella vasta area metropolitana del palermitano.

### **Fasi di attuazione**

I tempi dello studio non possono essere molto ristretti per la necessità di svolgere alcuni rilevamenti di traffico nell'arco di tempo che va dall'autunno alla primavera.

Risultati parziali dell'indagine, con indicazioni di massima sulle priorità, potranno essere presentati entro il mese di dicembre 1979, mentre quelli definitivi con le conclusioni ricavabili dal modello potranno essere ultimati entro il mese di giugno 1980.

## Piano per il disinquinamento dell'ambiente idrico e per la riutilizzazione delle acque reflue nell'industria e in agricoltura nell'area metropolitana di Palermo

**Finalità** Piano finalizzato attraverso quattro stadi alla soluzione del primario problema del disinquinamento dell'area metropolitana e dell'utilizzo irriguo e industriale del recupero delle fognature epurate.

1° stadio:

■ riduzione, già nel breve termine, in cui i collettori principali delle nuove fognature con i relativi epuratori non possono essere ultimati e funzionanti, del carico inquinante sulle coste del golfo a valori tali da consentire la balneazione e da assicurare alle acque marine le inderogabili proprietà sostenute dai più accreditati criteri di igiene e di ecologia; esecuzione degli allacciamenti necessari alla fognatura dinamica dei nuovi quartieri periferici.

2° stadio:

■ razionale uso irriguo ed industriale di parte o di tutte le acque che refluiranno dagli epuratori allorché essi saranno funzionanti fino alla massima potenzialità prevista, in modo da svincolare e da recuperare alcune fonti idriche tradizionali meglio vocate agli usi potabili.

3° stadio:

■ ricostruzione qualitativa e quantitativa della falda idrica del palermitano e restituzione delle originarie qualità delle acque della rete naturale, conseguente al riordino delle utenze con l'inserimento dell'uso del refluo e l'abbattimento del carico inquinante.

4° stadio:

■ difesa del territorio metropolitano dalle acque esterne scolanti dalle pendici che lo delimitano.

### Linee metodologiche

Esigenze di completezza dello studio ed i conseguenti coinvolgimenti, correlati alle infrastrutture destinate ad utilizzare o a riutilizzare risorse idriche, hanno convenuto sulla necessità di acquisire specifiche competenze.

Pertanto è stato ritenuto necessario formare un gruppo di lavoro, equipe, di nove studiosi con particolari competenze sulle seguenti specializzazioni:

- a - impianti di fognatura
- b - impianti di epurazione
- c - idrogeologia e conservazione del suolo
- d - acquedotti civili ed industriali e pianificazione delle risorse idriche
- e - biologia dei liquami e igiene applicata
- f - biologia negli ambienti marini, fluviali e lacustri
- g - tecnica irrigua
- h - agronomia e pedologia
- i - impianti di stoccaggio e lagunaggio acque fognanti.

Un gruppo di collaboratori costituito da cinque ingegneri, due disegnatori e una segretaria-dattilografa, avrà il compito di svolgere le varie fasi operative dello studio.

Infine l'equipe ed il gruppo si avvarranno in fase propositiva ed elaborativa delle misure idrauliche idrologiche, igieniche, batteriologiche, ecc.

È stato ritenuto necessario ed indispensabile chiudere un ciclo annuale di misure.

Gli strumenti operativi consisteranno in quattro operazioni fondamentali:

- a - censimento (tempo contenuto nei primi 3-5 mesi)
- b - catalogazione (tempo contenuto nei primi 6-7 mesi)
- c - esame delle trasformazioni qualitative e delle utilizzazioni catalogate (tempo correlato alla chiusura del ciclo delle misure attendibili)

d - delineamento dei provvedimenti ritenuti ammissibili ed utili.

I tempi necessari per le operazioni di esame e di discussione propositiva saranno svolti nei cinque mesi successivi ai sette mesi di cui ai punti a e b.

Le scadenze delle varie fasi operative saranno collegate con le varie serie delle campagne di misura.

### Fasi di attuazione

L'attuazione dello studio è stata prevista in due fasi:

Prima fase:

- Si prenderà in esame il territorio che coincide con l'area primaria. Nello studio saranno indicati i dati e le scelte basilari per la regolazione delle acque esterne, la ricostituzione e la eventuale ricarica della falda idrica, l'abbattimento del carico inquinante degli attuali sbocchi fognari in mare.

Seconda fase:

- indicazioni e scelte basilari per gli impianti di epurazione, per le eventuali stazioni di lagunaggio, per l'invaso e la regolazione delle acque epurate, per la rete del loro convogliamento, per gli usi irrigui e industriali.

Lo studio di tale seconda fase andrà completato mentre le campagne di misure a terra e a mare, svolte per le stagioni invernali, primaverili ed estive, saranno state realizzate.

## Piano per la riqualificazione della fascia periferica del sistema urbano con particolare riferimento ai quartieri di edilizia popolare

**Finalità** La periferia della città di Palermo si è andata formando quasi come un'appendice del tessuto urbano, strutturato intorno al nucleo della città con fattori di alta centralità, ed essa molto spesso non è riuscita ad assumere neppure livelli di autosufficienza sia pure rispetto alla dotazione dei servizi più elementari connessi alla residenza.

Si pone quindi come obiettivo la ricerca delle diverse condizioni di «marginalità» comprese all'interno della astratta definizione di periferia, per individuarne le collocazioni topologiche e quindi indicare differenti tipologie di intervento.

Si cercherà cioè di fornire, mediante una metodologia di analisi che attenui le soggettività di scelta, una griglia finale di riferimento per i possibili interventi da effettuare per la riqualificazione della periferia, ponendosi a monte la finalità dell'eventuale accorpamento di aree residenziali o di una loro espansione (congruente con le soglie minime demografiche da definirsi con lo studio territoriale) per raggiungere dimensioni di popolazione che consentano il formarsi di «organismi» autosufficienti per certi livelli di servizio e che, nel contempo, possano essere sede di servizi od attrezzature di livello superiore, sia di ambito urbano che metropolitano.

Queste aree potranno essere ristrutturate attraverso integrazioni residenziali (sia a carico della mano pubblica che delle cooperative o dei soggetti operanti nell'ambito della edilizia convenzionata, utilizzando a tal scopo il piano decennale per la casa), o a mezzo di interventi nel sistema delle infrastrutture primarie e delle attrezzature secondarie e del settore commerciale e distributivo.

Le proposte relative alle nuove attrezzature collettive, invece, devono tendere a correggere il modello di sviluppo della città con il suo drammatico contrasto periferia-centro. Per raggiungere questo obiettivo, l'intervento pubblico può assumere un ruolo decisivo, se esso è rivolto a:

- introdurre processi di aggregazione ed integrazione funzionale tra i diversi nuclei periferici, in modo che essi raggiungano sempre più qualificati livelli di vita sociale;
- ricercare nuovi elementi di connessione e di legame, tra le parti, aggiuntivi a quelli tradizionalmente svolti dalle sole sedi viarie;
- impedire che il processo di ulteriore espansione della città porti ad una distribuzione delle attività disomogenea e segregante le parti di città interessate.

In definitiva si tratta di procedere alla programmazione e alla realizzazione delle attrezzature collettive nel territorio, facendo riferimento ad unità di intervento, controllabili sul piano architettonico e funzionale, da relazionare al sistema delle attrezzature già esistenti, considerandole come momenti di mediazione e di raccordo delle varie parti della città.

### Linee metodologiche

Definite quindi le aree di «marginalità» o «perifericità» relativa, una metodologia che ci permette di raggiungere l'obiettivo posto è quella dell'analisi di soglia integrata con una analisi costi-benefici.

In particolare sull'area definita dalle analisi precedenti verrà effettuato lo studio delle soglie relative all'inserimento della infrastrutturazione primaria e secondaria, avendo posto una serie di obiettivi e di vincoli alla definizione dei prevedibili «carichi demografici», sulla base di considerazioni di sviluppo o di riequilibrio dell'area di influenza di Palermo, che investono problemi di ordine più ampio, da affrontare in stretta correlazione con il gruppo di studio che più specificatamente se ne occupa.

Una volta definite le soglie prima ed ultima e tutte le intermedie, sulla base dei raggruppamenti di aree determinabili tenendo conto dei risultati dell'analisi di «marginalità» e di considerazioni di dimensionalità progettuale degli interventi, sarà possibile definire i costi di soglia diretti ed indiretti (costi congelati, di gestione, etc...) ed i benefici diretti ed indiretti.

Quindi sulla base delle disponibilità finanziarie di intervento nel tempo, sia di carattere straordinario che ordinario, sarà possibile determinare la priorità di aree di intervento «integrale» che siano congruenti con l'obiettivo prefissato della minimizzazione dei costi e della massimizzazione dei benefici.

Le scelte relative agli interventi che hanno una dimensione di influenza su tutto l'ambito metropolitano dovranno, se possibile, essere localizzate in aree di riqualificazione periferica, in modo da innescare con la loro presenza e con il supporto degli interventi di minor livello, ma ugualmente

necessari, un processo di sviluppo della zona interessata e quindi della sua crescita in rapporto anche al resto della città.

Questi interventi integrati per aree dovranno essere inoltre correlati (in maniera tale che si possano influenzare vicendevolmente) con le previsioni da farsi per il centro storico e quindi con il suo prevedibile ruolo rispetto all'intera area metropolitana.

Questa interrelazione fra la «periferia marginale», centro storico, città e area metropolitana, dovrà essere fondamentale per rendere congruenti e reciprocamente compatibili le finalità che separatamente si vorranno determinare.

Lo studio dovrà fornire le indicazioni occorrenti soprattutto per quei livelli di attrezzature e servizi che abbisognano di determinati parametri in termini di funzionalità, come aree di gravitazione, consumo di spazio per la loro esistenza ed esigenza di adeguati nodi di interscambio nel sistema dei trasporti.

L'obiettivo dovrebbe cioè essere quello di decongestionare il nucleo urbano centrale, decentrandone alcune funzioni primarie e rivitalizzandone o promuovendone altre, necessarie per lo sviluppo socio-economico della popolazione, in maniera tale che la loro collocazione, integrata od integrabile con altri interventi di minor livello, abbia l'effetto di innescare un processo che porti ad uno sviluppo policentrico altamente interrelato nei rapporti centro-periferia, sia a livello urbano che a livello metropolitano.

In particolare, se per uno sviluppo più equilibrato a livello metropolitano si dovesse fare una previsione di assetto per «poli integrati», sia per il settore produttivo che per quello di sviluppo urbano, sarà auspicabile che le scelte da effettuarsi, per un riequilibrio centro-periferia urbana a Palermo, vadano verificate con le previsioni di assetto territoriale dell'intera area (e viceversa), a renderle coerenti e quindi capaci di una più efficace utilizzazione delle risorse disponibili.

Per garantire inoltre la massima operatività, sia per gli interventi della Cassa che per quelli degli altri organismi territoriali interessati (Comuni, Regione, etc.), si dovrà predisporre, sulla base di precise scelte territoriali, una griglia complessiva degli interventi da effettuare secondo una certa gradualità temporale, mentre di quelli più immediati e urgenti saranno forniti indicazioni e suggerimenti preparatori per le progettazioni esecutive relative (avant-projects).

### **Fasi di attuazione**

Lo studio si articolerà in due fasi.

Nella prima fase esso individuerà i problemi che presenta il sistema periferico dell'area urbana di Palermo in rapporto alla deficienza o assenza dei servizi connessi con la residenza, analizzerà le condizioni socio-economiche della popolazione residente e la qualità dei servizi collettivi, con particolare riguardo a quelli dell'artigianato, del commercio e culturali.

Individuerà inoltre le carenze dei servizi fondamentali a scala urbana e metropolitana e le loro interdipendenze con il degrado della vita associata.

In tale fase saranno altresì individuati gli interventi prioritari da effettuare per la riqualificazione del sistema periferico, in modo da consentire la formulazione degli impegni economici occorrenti ed eventualmente la loro realizzazione attraverso le procedure urgenti che la Cassa potrà adottare con successive determinazioni.

Nella seconda fase dello studio, sulla base degli assenti espressi alla prima parte dello studio stesso da parte della Cassa e degli Enti Locali interessati, saranno individuati le infrastrutture, i servizi e le attrezzature occorrenti alla riqualificazione del sistema periferico ed il suo inserimento organico nel sistema urbano e metropolitano.

Le scelte localizzative terranno conto, ovviamente, del possibile sviluppo delle strutture individuate, in relazione allo sviluppo socio-economico dell'area.

Lo studio fornirà altresì gli elementi preprogettuali delle opere ritenute prioritarie, necessari alla loro successiva progettazione e realizzazione.

La prima parte dello studio sarà ultimata entro 95 giorni MEC a partire dall'approvazione da parte della Cassa del presente studio preliminare di fattibilità e stipulazione della convenzione di incarico.

La seconda parte sarà completata entro 75 giorni dalla data di assenso alla prima parte dello studio, da parte della Cassa e degli Enti Locali interessati.

## Piano per la razionalizzazione del settore industriale gravitante nell'area metropolitana

**Finalità** Nei criteri per la elaborazione tecnica ed il primo avvio operativo del progetto speciale per l'area metropolitana di Palermo deliberati dal CIPE nella seduta del 21.12.79, in merito alla funzione industriale si dice quanto segue:

«L'intervento in questo settore consisterà nel completamento e nella razionalizzazione degli agglomerati delle aree industriali non comprese nella cinta urbana; nella ristrutturazione e riqualificazione delle aree industriali interne, con azioni volte all'insediamento di unità produttive minori, industriali ed artigianali. Gli interventi di questo settore sono da coordinare strettamente con i programmi delle infrastrutture industriali, che opereranno per gli agglomerati esterni».

Tali criteri creano automaticamente gli obiettivi portanti al piano in oggetto; essi infatti possono così sintetizzarsi:

- organica interrelazione tra gli ambiti industriali gravitanti nell'area metropolitana ai fini di una loro adeguata tipizzazione; il piano cioè deve chiarire la vocazione tecnico-economica sia dei suoli industriali attualmente gravitanti nell'area, sia di quelli che potranno nel tempo essere realizzati evidenziandone in particolare i processi di riconversione, o le possibili articolazioni di riutilizzo di determinate attività industriali allo stato in fase di sclerosi;
- individuazione della complementarietà tra i sistemi infrastrutturali presenti nelle aree industriali e la infrastrutturazione generale del territorio; in tal modo il disegno infrastrutturale esistente o programmato diventerà così una griglia su cui innescare i vari processi produttivi;
- coordinamento degli incentivi di natura straordinaria ed ordinaria finalizzati agli obiettivi del progetto speciale, privilegiando, nel rispetto della politica economica nazionale, gli insediamenti delle piccole e medie industrie, oltre che le imprese di tipo artigianale; individuando, in particolare, per queste ultime modalità di intervento che risolvano gli attuali problemi inerenti la mancanza di idonei spazi operativi e di interrelazione produttiva;
- esatta focalizzazione delle problematiche dei cantieri navali ed elencazione delle operazioni necessarie atte a consentire un maggiore uso degli attuali impianti cantieristici.

### Linee metodologiche

Gli obiettivi prima individuati vanno d'altra parte collocati nella attuale realtà industriale dell'ambito palermitano, la quale può essere così articolata:

- attività industriali all'interno del sistema urbano (cantieri navali, aree industriali di Brancaccio, S. Lorenzo, Partanna-Mondello);
- attività industriale esterna al sistema urbano ma sicuramente interna al sistema metropolitano (aree industriali di Termini, Carini e Bagheria).

Analizzando in modo sintetico le due attività si ha la seguente immagine:

- I cantieri navali costituiscono la maggiore industria della Sicilia Occidentale con le loro 3.700 unità lavorative; alla fine del '79 essi disporranno di 4 bacini di carenaggio che potranno ospitare una gamma di navi da 450.000 a 20.000 tdw e che costituiranno la capacità produttiva dell'impianto.

Detta capacità attualmente è sfruttata solamente per un terzo, pertanto l'utilizzazione di tali impianti potrà essere aumentata solo inserendoli in un discorso produttivo contestuale con la soluzione dei problemi dell'impianto portuale.

Il problema finanziario può essere invece sbloccato inserendo le attività del cantiere nell'ambito degli obiettivi traggurdati dalla politica marittima e cantieristica nazionale in corso di definizione.

- Le attività industriali dislocate nelle aree di Brancaccio, San Lorenzo, Partanna - Mondello, sorte per fatti spontanei e quasi di supporto all'attività terziaria, non hanno innescato processi produttivi, in quanto costituiscono, per la maggior parte, unità di stoccaggio e di inserimento nel mercato dei prodotti finiti e semi lavorati provenienti da aree, nella maggior parte dei casi, incluse in ambiti regionali diversi. Le suddette attività sono state pertanto trainate da processi di crisi

determinati dalla situazione economica nazionale, subendone indirettamente gli effetti in quanto prive di un'autonomia produttiva.

Va inoltre evidenziato che, a causa della spontanea formazione delle industrie gravitanti in tali aree, non sono individuabili fatti di produzione specializzati e quindi caratterizzanti l'area stessa; a ciò si aggiunge l'attuale carenza dei sistemi di interscambio tra le varie aree; come risultato di quanto detto precedentemente si viene a disegnare nel territorio non un tessuto connettivo e articolato di attività industriali, ma un tessuto ricco di interventi puntuali e slegati.

- Le attività industriali presenti nelle aree esterne al nucleo urbano mettono chiaramente in evidenza una mancata attuazione delle ipotesi del Piano Regolatore dell'Area di sviluppo industriale di Palermo, piano quest'ultimo approvato nel 1967. I fatti più eclatanti possono essere i seguenti: la completa assenza di attività industriali nell'agglomerato di Bagheria; l'inversione, rispetto alle previsioni originarie, dei rapporti dimensionali tra gli agglomerati di Carini e Termini Imerese.

Il primo fenomeno, quello cioè di Bagheria, va attentamente esaminato soprattutto per verificarne le possibili alternative di utilizzazione dell'area e le reali potenzialità delle stesse a ricevere insediamenti di carattere artigianale; il secondo fenomeno, quello cioè che ha esaltato la dimensione di Termini, va inquadrato sia sotto l'ottica dell'assetto territoriale sia sotto quella della giusta individuazione delle tipologie da privilegiare nei due agglomerati.

#### **Fasi di attuazione**

Lo studio pertanto dovrà dare come primo risultato una lettura precisa dei fenomeni significativi prima elencati; tale risultato d'altra parte per evitare forme di disorganicità nella attuazione dell'intera «operazione studi», dovrà essere ottenuto entro la prima fase temporale cui hanno fatto riferimento gli altri studi.

La elencazione delle possibili strategie di intervento, corredate da precise comparazioni economiche, sarà invece oggetto della seconda fase che temporalmente dovrà coincidere con quella prevista dagli altri studi.

definita dalla situazione economica nazionale, subordina indistintamente gli effetti in quanto  
grave di un'autonomia produttiva.

Va inoltre evidenziato che, a causa della spontanea formazione delle industrie gravitanti in tali  
aree, non sono individuabili fatti di natura eccezionale, e quindi caratterizzanti l'area stessa.  
A ciò si aggiunge l'attuale carenza dei sistemi di interscambio tra le varie aree; come risultato di  
quanto detto precedentemente si viene a disegnare nel territorio non un tessuto connettivo e  
scholastico di attività industriali, ma un tessuto ricco di interventi puntuali e stagionali.

Le attività industriali presenti nelle aree esterne al nucleo urbano mettono chiaramente in  
evidenza una mancanza di coerenza con l'assetto urbanistico dell'area di sviluppo  
industriale. Per questo motivo, nel Piano Urbanistico Regionale del 1957, i fatti più eclatanti possono

essere i seguenti: la completa assenza di attività industriali nell'agglomerato di Bagheria;  
la mancanza di attività industriali nel centro urbano di Brancaccio, San Lorenzo e Mondello, tra gli agglomerati di  
attività industriali, e la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

La mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta soprattutto per verificarsi  
di attività produttive minori, che non hanno potuto essere strettamente correlate con  
il tessuto urbano esistente. Inoltre, la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche è dovuta  
al fatto che ha esaltato la mancanza di attività industriali nelle zone periferiche.

## 5 atlante

- le immagini dell'area metropolitana
- le cartografie



## 5 atlante

■ le immagini dell'area  
paleontologica

■ le cartografie

## Le immagini dell'area metropolitana

Panoramica aerea  
dell'ambito nord-ovest  
della città di Palermo.  
Complessivamente  
il nucleo urbano si estende  
su un'area di 40  
chilometri quadrati,  
con una popolazione  
residente di circa  
700 mila abitanti.



Morfologia del territorio  
nei dintorni dell'ambito  
urbano di Palermo.  
È evidente la marcata  
contrapposizione fra le  
zone pianeggianti e quelle  
collinari.



Veduta dell'impianto portuale di Palermo, a carattere commerciale, industriale e turistico. Su tale impianto sono attualmente in corso opere di banchinamento, di escavazione dei fondali e di attrezzatura previste dal progetto speciale per l'area metropolitana, per circa 30 miliardi di lire.



Particolare del porto nella zona interessata dai cantieri navali. Il complesso dei cantieri rappresenta la maggiore industria della Sicilia Occidentale. Occupa 3.700 unità lavorative e dispone di 4 bacini di carenaggio, in grado di accogliere navi da 450.000 a 20.000 tonnellate.

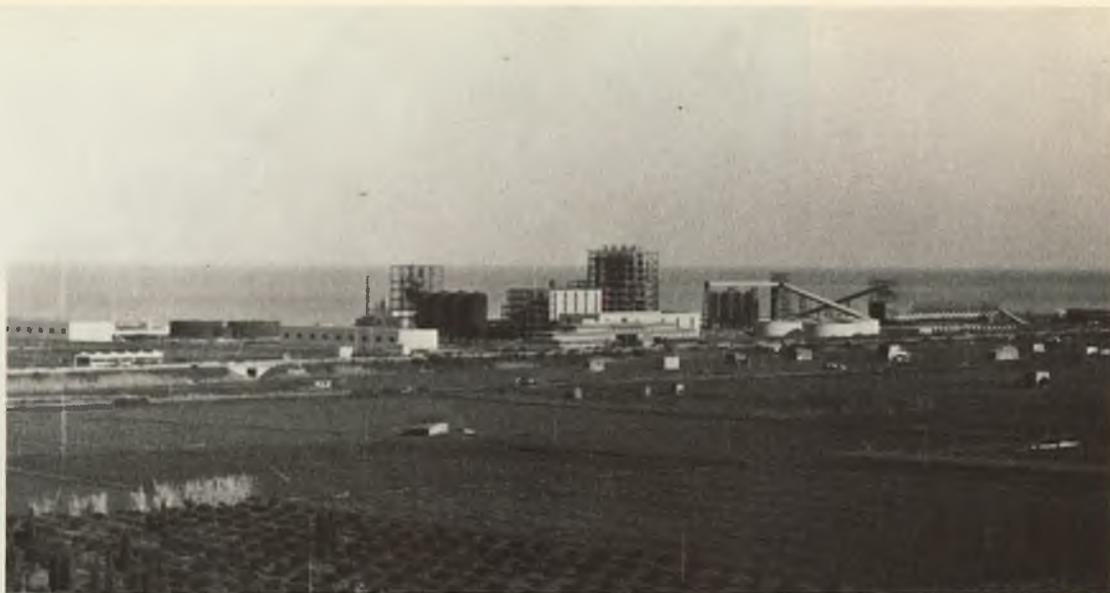


Veduta dall'alto della zona sud-est dell'ambito urbano di Palermo. Sono evidenti sia i punti nodali della movimentazione, rappresentati dall'arrivo dell'autostrada Palermo-Catania e dalla ferrovia Palermo-Messina; sia il comparto industriale di Brancaccio.

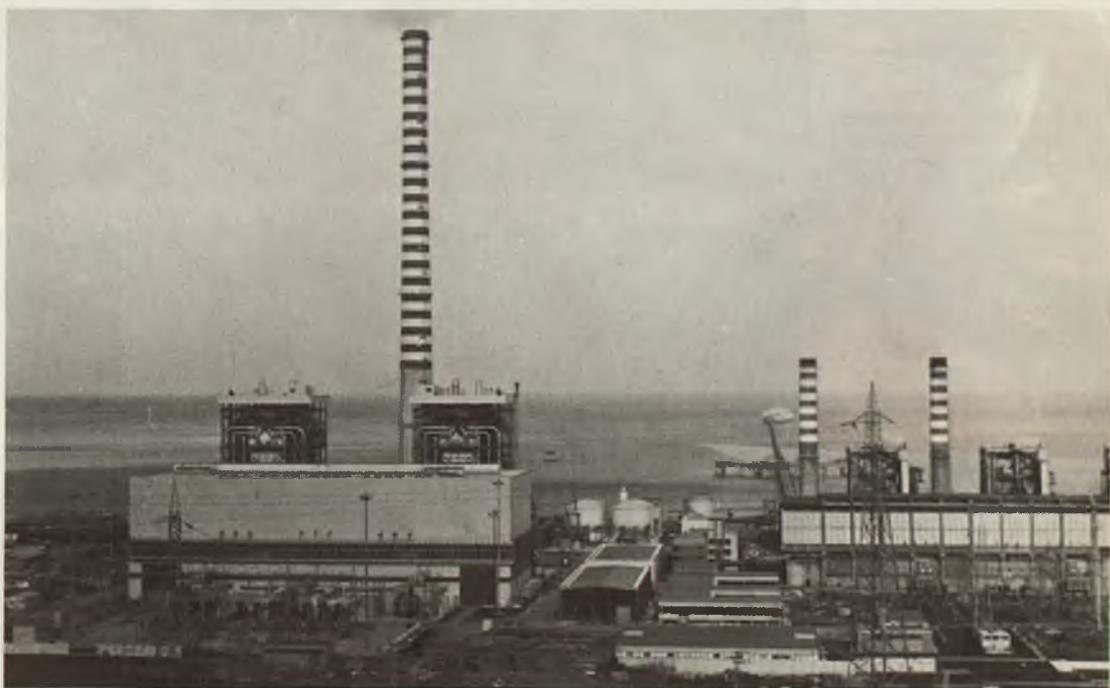


Morfologia dell'entroterra metropolitano.

Un aspetto dell'agglomerato industriale di Termini Imerese, che si sviluppa per complessivi 453 ettari, di cui 198 sono già occupati da insediamenti industriali e 185 risultano attrezzati con infrastrutture specifiche e servizi (viabilità, raccordi ferroviari, acquedotti).



Gli impianti della centrale termica dell'ENEL nell'agglomerato di Termini Imerese. Attualmente sono insediate nella zona 10 industrie, operanti prevalentemente nei settori della metalmeccanica e della trasformazione dei prodotti agricoli, con oltre 3.500 addetti. Altre 20 iniziative, con una previsione di 1.500 nuovi posti di lavoro, sono in corso di realizzazione.



Veduta parziale dell'agglomerato di Carini, che si sviluppa per complessivi 353 ettari ed ospita 38 industrie con oltre 2.800 addetti. Si tratta prevalentemente di aziende metalmeccaniche ed elettroniche. Altri 15 complessi industriali, attualmente in costruzione, potranno impiegare oltre 1000 unità lavorative.



## Le cartografie

Riferimenti  
per la pianificazione  
territoriale  
nel Mezzogiorno

Sicilia Occidentale

*Per una migliore lettura dell'ambito metropolitano di Palermo si pubblicano, nelle pagine seguenti, quattro cartografie riguardanti rispettivamente i riferimenti per la pianificazione territoriale nel Mezzogiorno, l'uso del suolo, l'andamento clinometrico ed il quadro degli interventi in corso.*

*Tali cartografie sono basate su una metodologia, attraverso la quale è possibile individuare le reali potenzialità del territorio considerato.*

*Infatti, proprio dalla potenzialità del territorio è possibile desumere un quadro di possibilità che, poggiate su finalità precise e rivolte agli stessi obiettivi, rappresenta un sistema elastico in cui le scelte sono confrontabili con le disponibilità finanziarie, non solo per gli interventi contestuali, ma anche per quelli da attuare in tempi futuri.*

*In particolare, si è applicata all'intero ambito metropolitano la Teoria della soglia; tale teoria è caratterizzata da due momenti di analisi:*

*definizione del problema e individuazione delle aree aventi diversi costi di soglia (costi addizionali).*

*Il primo, consiste nella formulazione degli scopi*

*e delle assunzioni, assumendo una serie*

*di criteri che fissano l'opportuno livello di approfondimento dell'analisi.*

*Il secondo momento consiste nella individuazione delle aree con diversi costi di soglia e può svilupparsi fino a cinque fasi successive.*

*Nella prima fase, si procede, da un lato, alla classificazione delle aree che consentano la propria urbanizzazione*

*senza costi di soglia, cioè senza costi addizionali conseguenti alla inadeguatezza*

*delle infrastrutture o a sfavorevoli condizioni*

*di natura fisiografica;*

*dall'altro, si perviene alla esclusione delle aree che,*

*proprio per motivazioni di costo, possono non ritenersi idonee all'inserimento.*

*Nella seconda fase, l'analisi si approfondisce nella individuazione di aree omogenee e delimitate da linee di soglia intermedie;*

*cioè di quelle aree per le quali la idoneizzazione comporta una uguale dimensione economica di intervento.*

*È in questa fase che si sviluppa lo studio del quadro infrastrutturale*

*in tutte le sue componenti e si delinea la qualità del territorio e, quindi, della sua potenzialità.*

*È possibile, perciò, procedere, nella successiva terza fase,*

*al calcolo dei costi diretti di soglia*

*che ciascuna delle direttrici preferenziali di crescita dell'insediamento comporta.*

*Nella quarta e quinta fase si definiscono, infine,*

*i costi diretti e globali di soglia, necessari per idoneizzare le possibili logiche combinazioni di aree di soglia intermedia.*

*In concreto, nella prima fase sono state prese in considerazione tutte le dotazioni infrastrutturali presenti nell'intera Sicilia Occidentale,*

*utilizzando a questo scopo anche la preesistente documentazione*

*sui «Riferimenti per la Pianificazione territoriale nel Mezzogiorno» (v. tavola 1).*

*Una immagine grafica di alcuni risultati*

*già ottenuti in detta prima fase è offerta dalle successive tavole n. 2 e 3*

*riguardanti rispettivamente l'uso del suolo*

*e l'andamento clinometrico dell'ambito metropolitano.*

*La griglia usata è di 1 Km<sup>2</sup> e questa scelta è motivata dall'ampia scala territoriale cui lo studio fa riferimento.*

*La tavola n. 4, infine, offre un quadro visivo degli interventi in corso, previsti per il progetto speciale dell'area metropolitana di Palermo nel Programma Annuale 1978.*



# Riferimenti per la pianificazione territoriale nel Mezzogiorno

## Sicilia Occidentale

Estratto da un elaborato  
del prof. Mario D'Erme

Legend

	Area di competenza
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti
	Comuni con popolazione superiore a 10000 abitanti

Riferimenti  
per la pianificazione  
territoriale  
nel Mezzogiorno

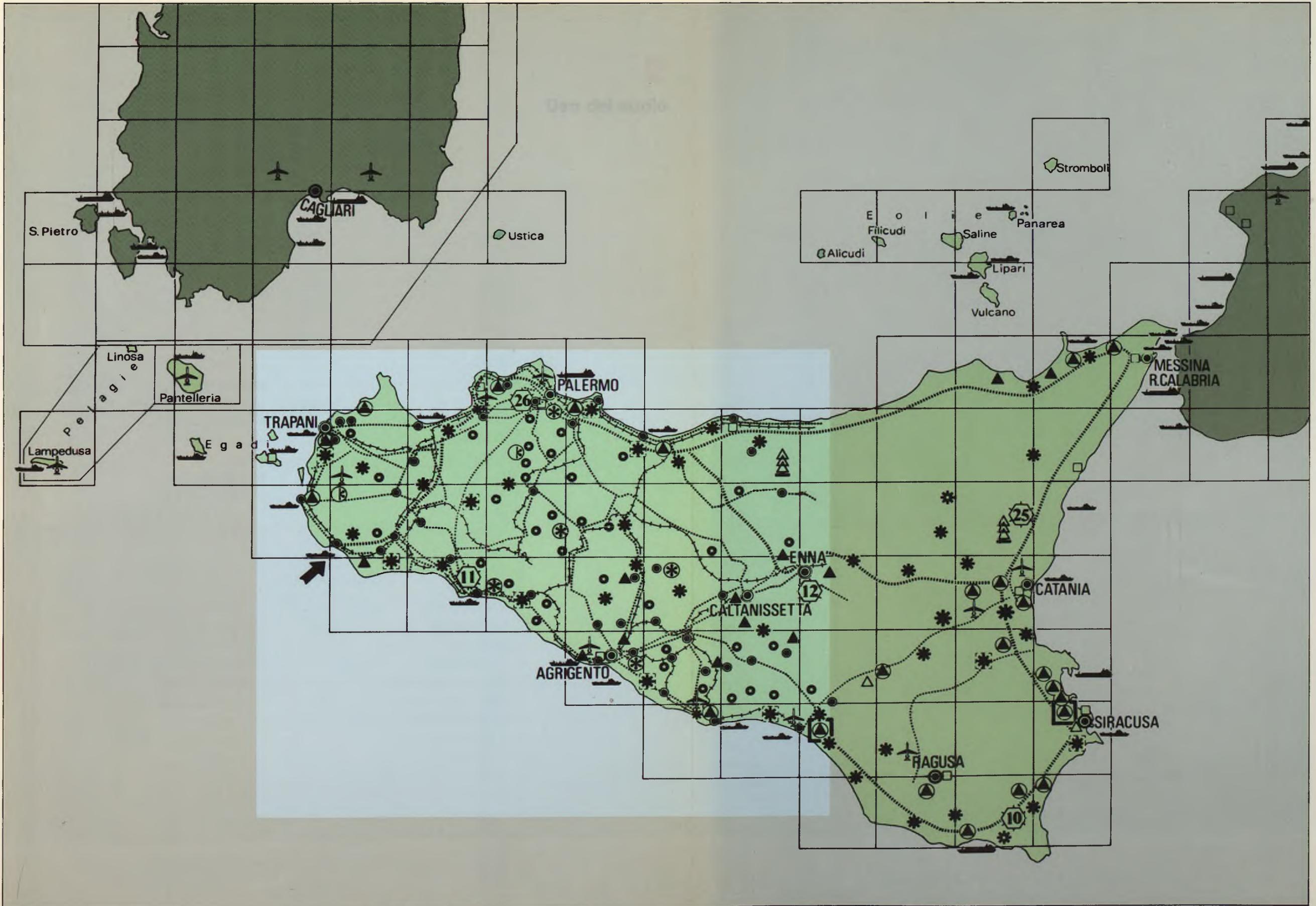
Stella Occidentale

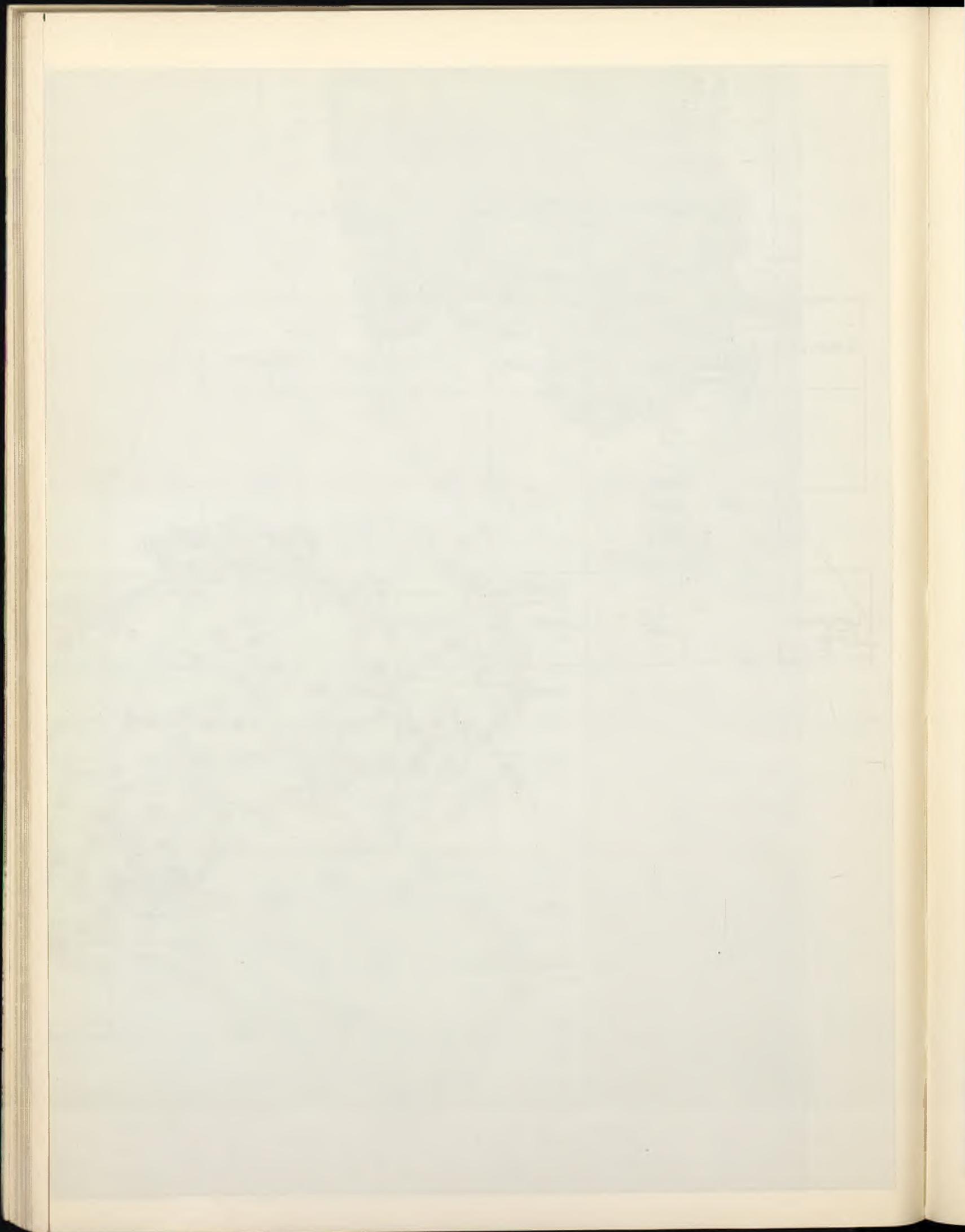
Ufficio di riferimento  
del Mezzogiorno

## Legenda

- Area considerata
- Centri con oltre 10.000 abitanti
- Dighe
- ⊗ Segnalazione di schema acquedottistico zonale secondo il P.R.G.A.
- ⊙ Segnalazione di grande zona con acquedotti locali minori
- ..... Viabilità statale
- Ferrovie dello Stato
- ➔ Gasdotto dall'Algeria
- ➔ Porti di particolare intervento della Cassa
- ➔ Altri porti
- ✈ Aeroporti di particolare intervento della Cassa
- ✈ Altri aeroporti
- ..... Autostrade (*costruite, in corso, in progetto*)
- ..... Strade a scorrimento veloce
- Centri abitati (*capoluoghi di provincia*)
- ▲ Agglomerati industriali approvati
- ▲ Agglomerati industriali richiesti o in corso di esame
- Grandi impianti industriali
- Località turistiche con oltre 1000 posti letto
- Località turistiche con oltre 5000 posti letto
- ✱ Indicazione dei complessi irrigui di intervento Cassa (✱ altri complessi)
- ✱ Indicazione dei complessi irrigui di intervento Cassa per consistenti sviluppi immediati o futuri
- 🌲 Parchi Nazionali (🌲 proposti)
- ③ Indicazione dei "comprensori turistici" (*orientativa*)

Canale di Sicilia





- 33 CASTELBACCIA
- 34 ALTAVILLA MILICIA
- 35 MISILMERI
- 36 BOLOGNETTA
- 37 MARINEO
- 38 BAUCINA
- 39 VENTIMIGLIA DI SICILIA
- 40 CEFALÀ DIANA
- 41 VILFRAATI
- 42 GODRANO
- 43 CIMINNA
- 44 MEZZOLUSO
- 45 CAMPOFELICE DI STABIA
- 46 VICARI
- 47 TRABIA
- 48 TERMINI IMERESE
- 49 CACCAMO
- 50 SCIARA
- 51 CERDA
- 52 ALMINUSA
- 53 MONTAMAGGIORE BELSITO
- 54 ROCCAPALUMBA
- 55 SCIAFANI BAGNI
- 56 LASCARI
- 57 CAMPOFELICE DI ROCCELLA
- 58 CATATERI
- 59 COLLEA
- 60 SCILLATO
- 61 CALTAVUTURO

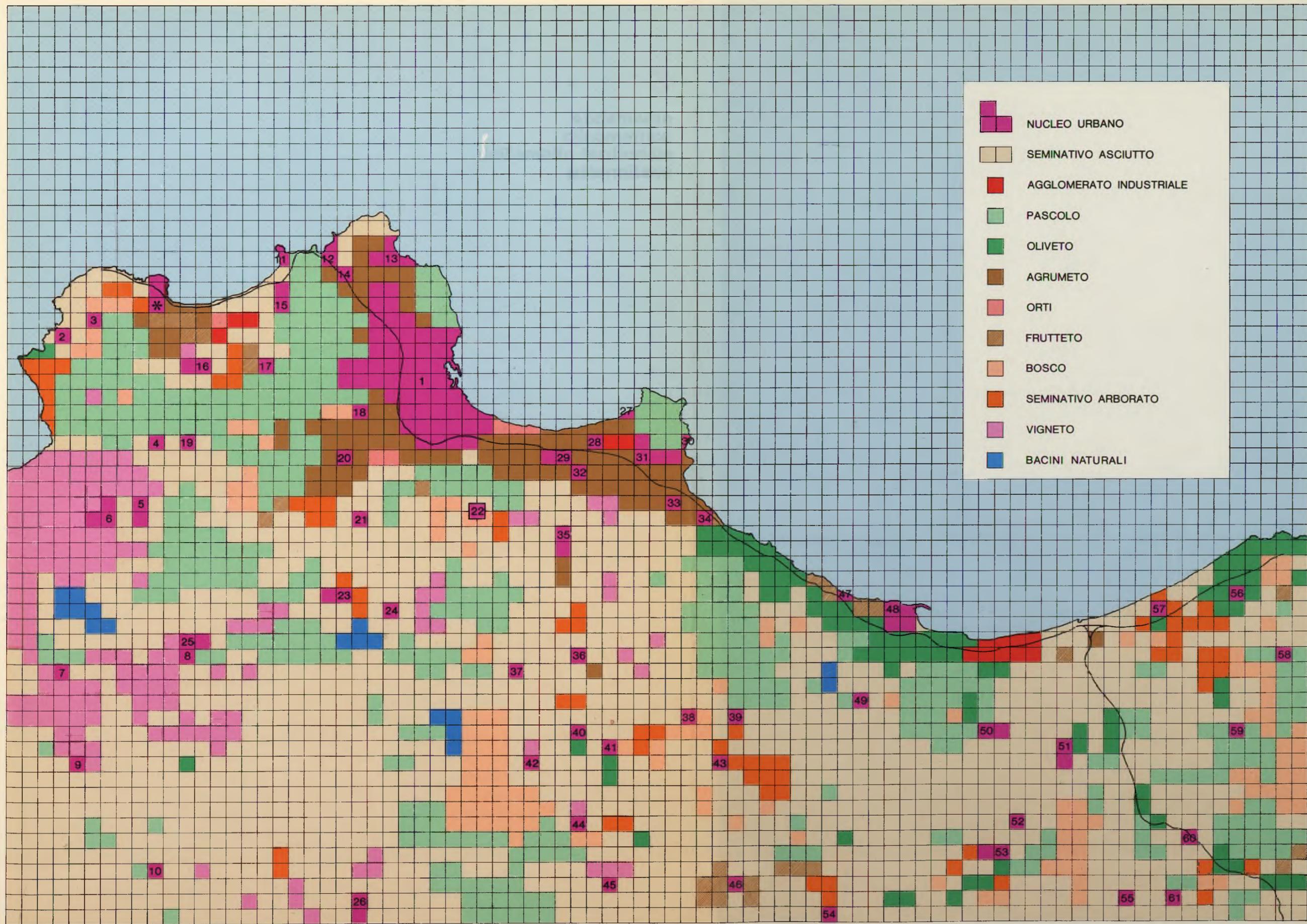
\* ZONA CON TASSO DEL COSTRUTTO INDETERMINATO

- 7 IWERMO
- 8 TERRASINI
- 9 GIBISI
- 10 GIARDINELLO
- 11 BORGETTO
- 12 PARTINICO
- 13 GRISI
- 14 CIPIRELLO
- 15 CAMPOREALE
- 16 ROCCAMENA
- 17 ISOLA DELLE FEMMINE
- 18 SFERRACAVALLLO
- 19 MONDELLO
- 20 TOMMASO NATALE
- 21 CAPACI
- 22 CARINI
- 23 TORRETTA
- 24 BOCCADIFALCO
- 25 MONTELEPRE
- 26 MONREALE
- 27 ALTOFONTE
- 28 BELMONTE MEZZANO
- 29 PIANA DEGLI ALMERI
- 30 S. CRISTINA GELA
- 31 S. GIUSEPPE JATO
- 32 CORLEONE
- 33 ASPRA
- 34 FICARAZZ
- 35 VILLABATA
- 36 PORTICELLO
- 37 FLAVIA
- 38 PORTELLA DI MARE

Indici urbani

## Nuclei urbani

- 1 PALERMO
  - 2 TERRASINI
  - 3 CINISI
  - 4 GIARDINELLO
  - 5 BORGETTO
  - 6 PARTINICO
  - 7 GRISÌ
  - 8 S. CIPIRELLO
  - 9 CAMPOREALE
  - 10 ROCCAMENA
  - 11 ISOLA DELLE FEMMINE
  - 12 SFERRACAVALLO
  - 13 MONDELLO
  - 14 TOMMASO NATALE
  - 15 CAPACI
  - 16 CARINI
  - 17 TORRETTA
  - 18 BOCCADIFALCO
  - 19 MONTELEPRE
  - 20 MONREALE
  - 21 ALTOFONTE
  - 22 BELMONTE MEZZAGNO
  - 23 PIANA DEGLI ALBANESI
  - 24 S. CRISTINA GELA
  - 25 S. GIUSEPPE JATO
  - 26 CORLEONE
  - 27 ASPRA
  - 28 FICARAZZI
  - 29 VILLABATE
  - 30 PORTICELLO
  - 31 S. FLAVIA
  - 32 PORTELLA DI MARE
  - 33 CASTELDACCIA
  - 34 ALTAVILLA MILICIA
  - 35 MISILMERI
  - 36 BOLOGNETTA
  - 37 MARINEO
  - 38 BAUCINA
  - 39 VENTIMIGLIA DI SICILIA
  - 40 CEFALÀ DIANA
  - 41 VILLAFRATI
  - 42 GODRANO
  - 43 CIMINNA
  - 44 MEZZOJUSO
  - 45 CAMPOFELICE DI FITALIA
  - 46 VICARI
  - 47 TRABIA
  - 48 TERMINI IMERESE
  - 49 CACCAMO
  - 50 SCIARA
  - 51 CERDA
  - 52 ALIMINUSA
  - 53 MONTEMAGGIORE BELSITO
  - 54 ROCCAPALUMBA
  - 55 SCLAFANI BAGNI
  - 56 LASCARI
  - 57 CAMPOFELICE DI ROCCELLA
  - 58 GRATTERI
  - 59 COLLESANO
  - 60 SCILLATO
  - 61 CALTAVUTURO
- \* ZONA CON TASSO  
DEL COSTRUITO RILEVANTE



- NUCLEO URBANO
- SEMINATIVO ASCIUTTO
- AGGLOMERATO INDUSTRIALE
- PASCOLO
- OLIVETO
- AGRUMETO
- ORTI
- FRUTTETO
- BOSCO
- SEMINATIVO ARBORATO
- VIGNETO
- BACINI NATURALI



Andamento  
clinometrico  
dell'ambito territoriale  
palermitano

Municipalità	1970	1980
1. PALERMO	1. PALERMO	1. PALERMO
2. MESSINA	2. MESSINA	2. MESSINA
3. CATANIA	3. CATANIA	3. CATANIA
4. SIRACUSA	4. SIRACUSA	4. SIRACUSA
5. MESSINA	5. MESSINA	5. MESSINA
6. CATANIA	6. CATANIA	6. CATANIA
7. SIRACUSA	7. SIRACUSA	7. SIRACUSA
8. MESSINA	8. MESSINA	8. MESSINA
9. CATANIA	9. CATANIA	9. CATANIA
10. SIRACUSA	10. SIRACUSA	10. SIRACUSA
11. MESSINA	11. MESSINA	11. MESSINA
12. CATANIA	12. CATANIA	12. CATANIA
13. SIRACUSA	13. SIRACUSA	13. SIRACUSA
14. MESSINA	14. MESSINA	14. MESSINA
15. CATANIA	15. CATANIA	15. CATANIA
16. SIRACUSA	16. SIRACUSA	16. SIRACUSA
17. MESSINA	17. MESSINA	17. MESSINA
18. CATANIA	18. CATANIA	18. CATANIA
19. SIRACUSA	19. SIRACUSA	19. SIRACUSA
20. MESSINA	20. MESSINA	20. MESSINA
21. CATANIA	21. CATANIA	21. CATANIA
22. SIRACUSA	22. SIRACUSA	22. SIRACUSA
23. MESSINA	23. MESSINA	23. MESSINA
24. CATANIA	24. CATANIA	24. CATANIA
25. SIRACUSA	25. SIRACUSA	25. SIRACUSA
26. MESSINA	26. MESSINA	26. MESSINA
27. CATANIA	27. CATANIA	27. CATANIA
28. SIRACUSA	28. SIRACUSA	28. SIRACUSA
29. MESSINA	29. MESSINA	29. MESSINA
30. CATANIA	30. CATANIA	30. CATANIA
31. SIRACUSA	31. SIRACUSA	31. SIRACUSA
32. MESSINA	32. MESSINA	32. MESSINA
33. CATANIA	33. CATANIA	33. CATANIA
34. SIRACUSA	34. SIRACUSA	34. SIRACUSA
35. MESSINA	35. MESSINA	35. MESSINA
36. CATANIA	36. CATANIA	36. CATANIA
37. SIRACUSA	37. SIRACUSA	37. SIRACUSA
38. MESSINA	38. MESSINA	38. MESSINA
39. CATANIA	39. CATANIA	39. CATANIA
40. SIRACUSA	40. SIRACUSA	40. SIRACUSA
41. MESSINA	41. MESSINA	41. MESSINA
42. CATANIA	42. CATANIA	42. CATANIA
43. SIRACUSA	43. SIRACUSA	43. SIRACUSA
44. MESSINA	44. MESSINA	44. MESSINA
45. CATANIA	45. CATANIA	45. CATANIA
46. SIRACUSA	46. SIRACUSA	46. SIRACUSA
47. MESSINA	47. MESSINA	47. MESSINA
48. CATANIA	48. CATANIA	48. CATANIA
49. SIRACUSA	49. SIRACUSA	49. SIRACUSA
50. MESSINA	50. MESSINA	50. MESSINA
51. CATANIA	51. CATANIA	51. CATANIA
52. SIRACUSA	52. SIRACUSA	52. SIRACUSA
53. MESSINA	53. MESSINA	53. MESSINA
54. CATANIA	54. CATANIA	54. CATANIA
55. SIRACUSA	55. SIRACUSA	55. SIRACUSA
56. MESSINA	56. MESSINA	56. MESSINA
57. CATANIA	57. CATANIA	57. CATANIA
58. SIRACUSA	58. SIRACUSA	58. SIRACUSA
59. MESSINA	59. MESSINA	59. MESSINA
60. CATANIA	60. CATANIA	60. CATANIA
61. SIRACUSA	61. SIRACUSA	61. SIRACUSA
62. MESSINA	62. MESSINA	62. MESSINA
63. CATANIA	63. CATANIA	63. CATANIA
64. SIRACUSA	64. SIRACUSA	64. SIRACUSA
65. MESSINA	65. MESSINA	65. MESSINA
66. CATANIA	66. CATANIA	66. CATANIA
67. SIRACUSA	67. SIRACUSA	67. SIRACUSA
68. MESSINA	68. MESSINA	68. MESSINA
69. CATANIA	69. CATANIA	69. CATANIA
70. SIRACUSA	70. SIRACUSA	70. SIRACUSA
71. MESSINA	71. MESSINA	71. MESSINA
72. CATANIA	72. CATANIA	72. CATANIA
73. SIRACUSA	73. SIRACUSA	73. SIRACUSA
74. MESSINA	74. MESSINA	74. MESSINA
75. CATANIA	75. CATANIA	75. CATANIA
76. SIRACUSA	76. SIRACUSA	76. SIRACUSA
77. MESSINA	77. MESSINA	77. MESSINA
78. CATANIA	78. CATANIA	78. CATANIA
79. SIRACUSA	79. SIRACUSA	79. SIRACUSA
80. MESSINA	80. MESSINA	80. MESSINA
81. CATANIA	81. CATANIA	81. CATANIA
82. SIRACUSA	82. SIRACUSA	82. SIRACUSA
83. MESSINA	83. MESSINA	83. MESSINA
84. CATANIA	84. CATANIA	84. CATANIA
85. SIRACUSA	85. SIRACUSA	85. SIRACUSA
86. MESSINA	86. MESSINA	86. MESSINA
87. CATANIA	87. CATANIA	87. CATANIA
88. SIRACUSA	88. SIRACUSA	88. SIRACUSA
89. MESSINA	89. MESSINA	89. MESSINA
90. CATANIA	90. CATANIA	90. CATANIA
91. SIRACUSA	91. SIRACUSA	91. SIRACUSA
92. MESSINA	92. MESSINA	92. MESSINA
93. CATANIA	93. CATANIA	93. CATANIA
94. SIRACUSA	94. SIRACUSA	94. SIRACUSA
95. MESSINA	95. MESSINA	95. MESSINA
96. CATANIA	96. CATANIA	96. CATANIA
97. SIRACUSA	97. SIRACUSA	97. SIRACUSA
98. MESSINA	98. MESSINA	98. MESSINA
99. CATANIA	99. CATANIA	99. CATANIA
100. SIRACUSA	100. SIRACUSA	100. SIRACUSA

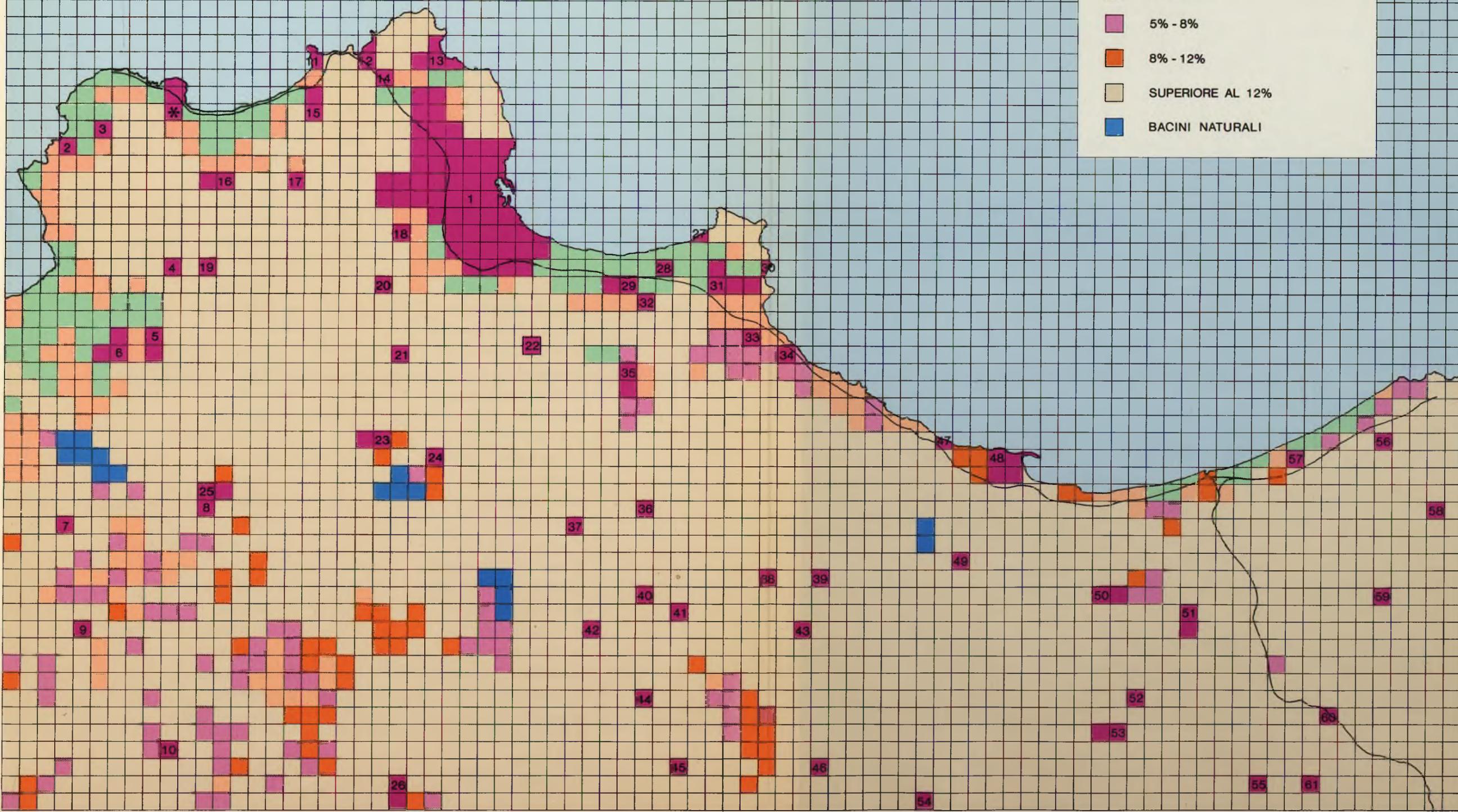
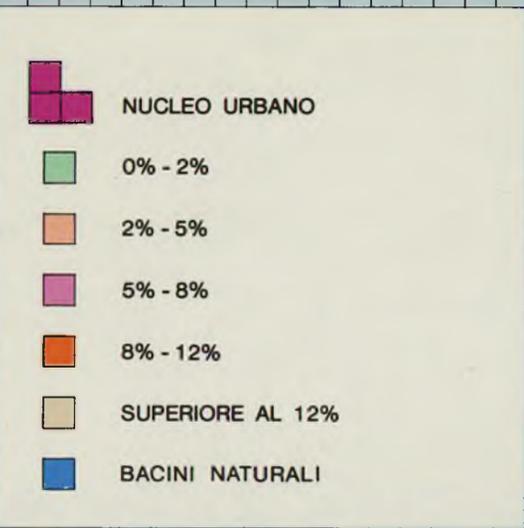
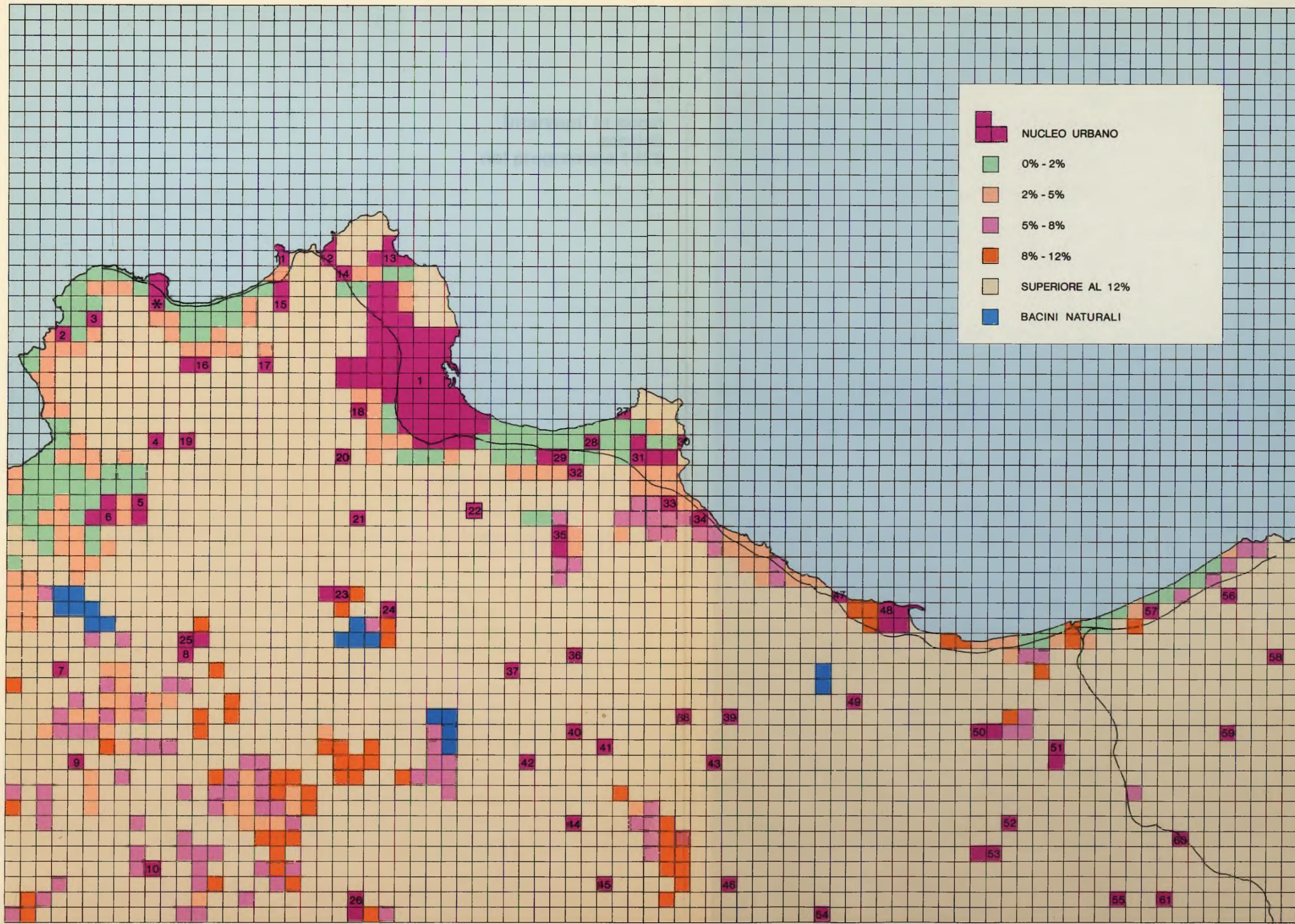


Andamento  
città  
della  
città  
città

## Nuclei urbani

- |                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| 1 PALERMO               | 33 CASTELDACCIA            |
| 2 TERRASINI             | 34 ALTAVILLA MILICIA       |
| 3 CINISI                | 35 MISILMERI               |
| 4 GIARDINELLO           | 36 BOLOGNETTA              |
| 5 BORGETTO              | 37 MARINEO                 |
| 6 PARTINICO             | 38 BAUCINA                 |
| 7 GRISI                 | 39 VENTIMIGLIA DI SICILIA  |
| 8 S. CIPIRELLO          | 40 CEFALÀ DIANA            |
| 9 CAMPOREALE            | 41 VILLAFRATI              |
| 10 ROCCAMENA            | 42 GODRANO                 |
| 11 ISOLA DELLE FEMMINE  | 43 CIMINNA                 |
| 12 SFERRACAVALLO        | 44 MEZZOJUSO               |
| 13 MONDELLO             | 45 CAMPOFELICE DI FITALIA  |
| 14 TOMMASO NATALE       | 46 VICARI                  |
| 15 CAPACI               | 47 TRABIA                  |
| 16 CARINI               | 48 TERMINI IMERESE         |
| 17 TORRETTA             | 49 CACCAMO                 |
| 18 BOCCADIFALCO         | 50 SCIARA                  |
| 19 MONTELEPRE           | 51 CERDA                   |
| 20 MONREALE             | 52 ALIMINUSA               |
| 21 ALTOFONTE            | 53 MONTEMAGGIORE BELSITO   |
| 22 BELMONTE MEZZAGNO    | 54 ROCCAPALUMBA            |
| 23 PIANA DEGLI ALBANESI | 55 SCLAFANI BAGNI          |
| 24 S. CRISTINA GELA     | 56 LASCARI                 |
| 25 S. GIUSEPPE JATO     | 57 CAMPOFELICE DI ROCCELLA |
| 26 CORLEONE             | 58 GRATTERI                |
| 27 ASPRA                | 59 COLLESANO               |
| 28 FICARAZZI            | 60 SCILLATO                |
| 29 VILLABATE            | 61 CALTAVUTURO             |
| 30 PORTICELLO           |                            |
| 31 S. FLAVIA            |                            |
| 32 PORTELLA DI MARE     |                            |

\* ZONA CON TASSO  
DEL COSTRUITO RILEVANTE



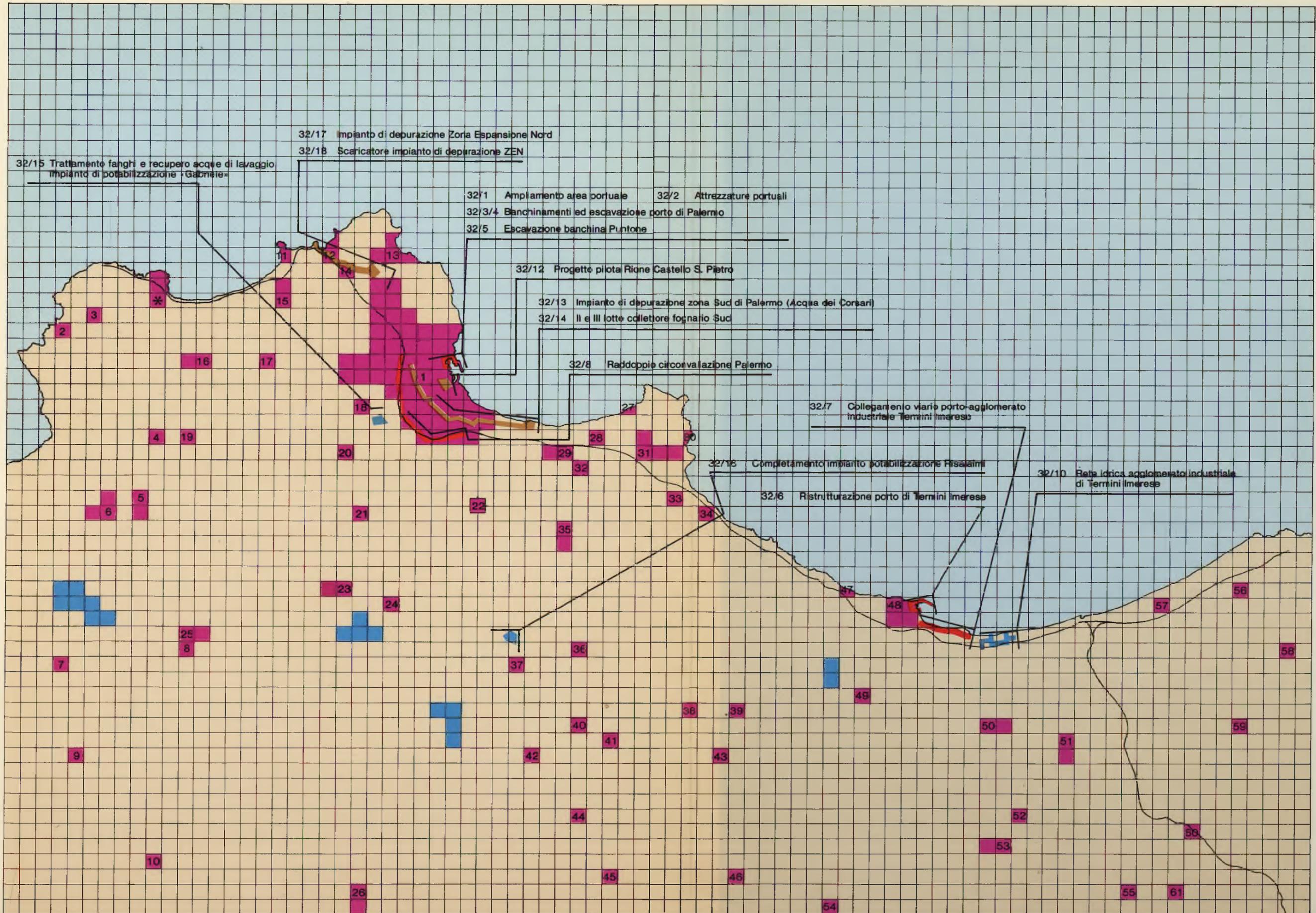


Interventi in corso  
previsti  
nel programma 1978

CATEGORIA	CATEGORIA	MIGLIAIA DI UNITA'
1. AGRICOLTURA	1. AGRICOLTURA	
2. INDUSTRIA	2. INDUSTRIA	
3. SERVIZI	3. SERVIZI	
4. TRASPORTI	4. TRASPORTI	
5. EDILIZIA	5. EDILIZIA	
6. ENERGIA	6. ENERGIA	
7. SANITA'	7. SANITA'	
8. ISTRUZIONE	8. ISTRUZIONE	
9. RICERCA	9. RICERCA	
10. ALTRI	10. ALTRI	
11. TOTALE	11. TOTALE	

## Nuclei urbani

- 1 PALERMO
  - 2 TERRASINI
  - 3 CINISI
  - 4 GIARDINELLO
  - 5 BORGETTO
  - 6 PARTINICO
  - 7 GRISÌ
  - 8 S. CIPIRELLO
  - 9 CAMPOREALE
  - 10 ROCCAMENA
  - 11 ISOLA DELLE FEMMINE
  - 12 SFERRACAVALLO
  - 13 MONDELLO
  - 14 TOMMASO NATALE
  - 15 CAPACI
  - 16 CARINI
  - 17 TORRETTA
  - 18 BOCCADIFALCO
  - 19 MONTELEPRE
  - 20 MONREALE
  - 21 ALTOFONTE
  - 22 BELMONTE MEZZAGNO
  - 23 PIANA DEGLI ALBANESI
  - 24 S. CRISTINA GELA
  - 25 S. GIUSEPPE JATO
  - 26 CORLEONE
  - 27 ASPRA
  - 28 FICARAZZI
  - 29 VILLABATE
  - 30 PORTICELLO
  - 31 S. FLAVIA
  - 32 PORTELLA DI MARE
  - 33 CASTELDACCIA
  - 34 ALTAVILLA MILICIA
  - 35 MISILMERI
  - 36 BOLOGNETTA
  - 37 MARINEO
  - 38 BAUCINA
  - 39 VENTIMIGLIA DI SICILIA
  - 40 CEFALÀ DIANA
  - 41 VILAFRATI
  - 42 GODRANO
  - 43 CIMINNA
  - 44 MEZZOJUSO
  - 45 CAMPOFELICE DI FITALIA
  - 46 VICARI
  - 47 TRABIA
  - 48 TERMINI IMERESE
  - 49 CACCAMO
  - 50 SCIARA
  - 51 CERDA
  - 52 ALIMINUSA
  - 53 MONTEMAGGIORE BELSITO
  - 54 ROCCAPALUMBA
  - 55 SCLAFANI BAGNI
  - 56 LASCARI
  - 57 CAMPOFELICE DI ROCCELLA
  - 58 GRATTERI
  - 59 COLLESANO
  - 60 SCILLATO
  - 61 CALTAVUTURO
- \* ZONA CON TASSO  
DEL COSTRUITO RILEVANTE



32/15 Trattamento fanghi e recupero acque di lavaggio  
 impianto di potabilizzazione «Gabbiate»

32/17 Impianto di depurazione Zora Espansione Nord  
 32/18 Scaricatore impianto di depurazione ZEN

32/1 Ampliamento area portuale    32/2 Attrezzature portuali  
 32/3/4 Banchinamenti ed escavazione porto di Palermo  
 32/5 Escavazione banchina Puntone

32/12 Progette pilota Rione Castello S. Pietro

32/13 Impianto di depurazione zona Sud di Palermo (Acqua dei Corsari)  
 32/14 II e III lotte collettore fognario Sud

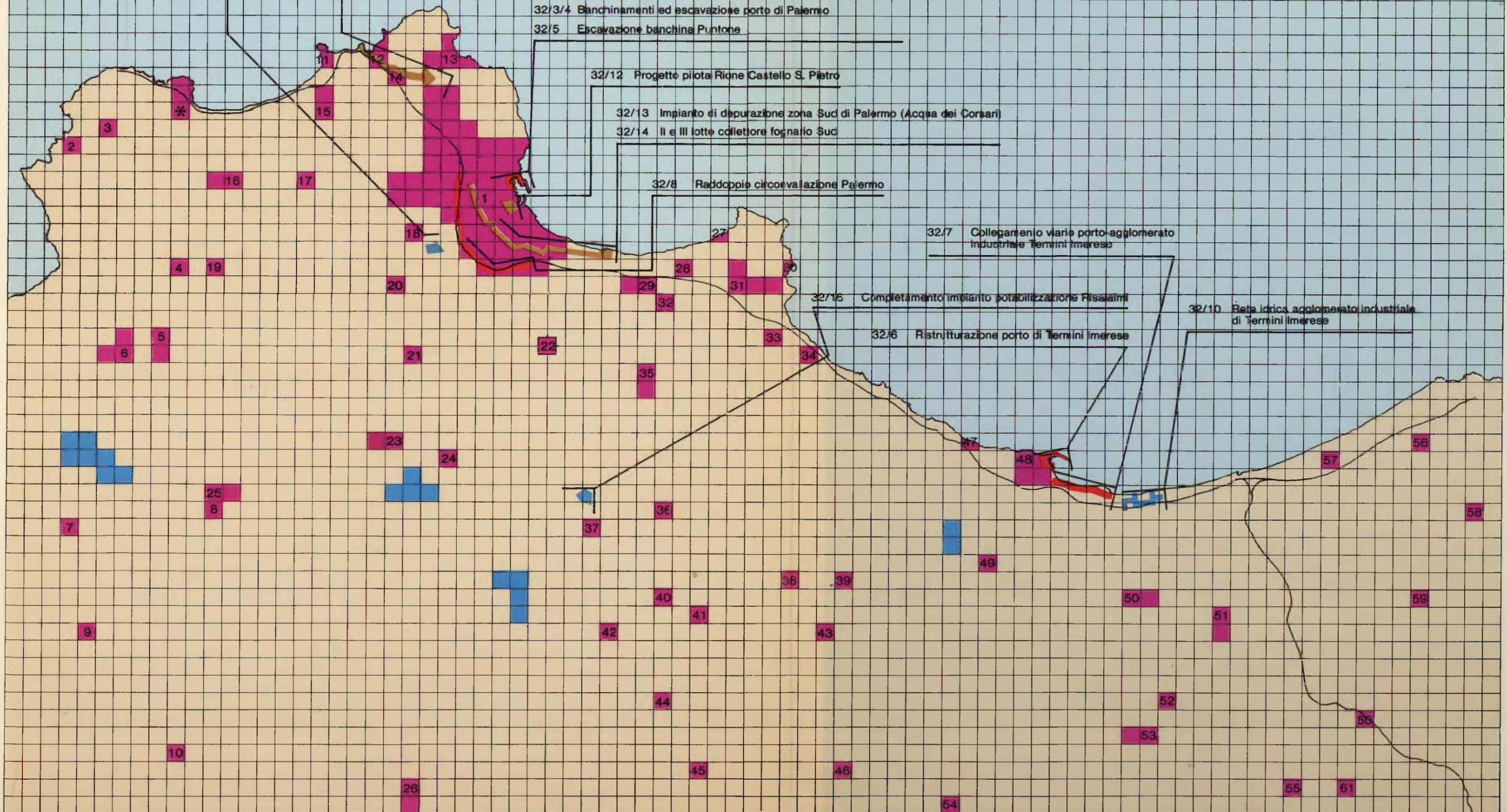
32/8 Raddoppio circolazione Palermo

32/7 Collegamento viarie porto-agglomerato  
 industriale Termini Imerese

32/16 Completamento impianto potabilizzazione Fissalini

32/10 Rete idrica agglomerato industriale  
 di Termini Imerese

32/6 Ristrutturazione porto di Termini Imerese



La collana dei «Quaderni» si propone di corrispondere, in forma organica e sistematica, ad una esigenza avvertita e segnalata da più parti: quella di offrire periodicamente all'opinione pubblica ed agli ambienti culturali, politici ed economici, un mezzo per approfondire e completare la conoscenza del patrimonio di esperienze amministrative, scientifiche e tecniche accumulato dalla Cassa per il Mezzogiorno, nel corso della sua attività.

I «Quaderni» ospitano, di volta in volta, studi, ricerche, progetti, dibattiti, consuntivi ed ogni altro contributo scientifico e culturale, direttamente od anche indirettamente connesso agli interventi della Cassa. Con ciò intendendo soddisfare sia le esigenze divulgative, che quelle degli ambienti più specializzati.

In tale quadro, un posto di rilievo è occupato dai «Quaderni» sui progetti speciali, destinati ad offrire al lettore, in forma cronologica, gli elementi più significativi per seguire l'iter programmatico e di attuazione di ciascun progetto.

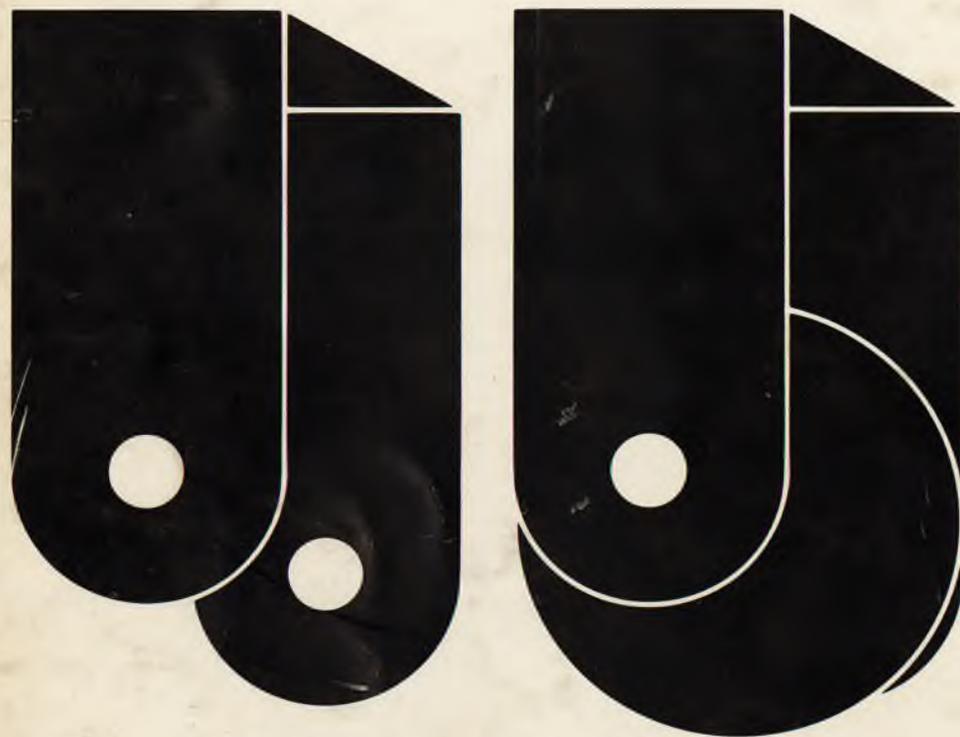
Gli argomenti vengono preliminarmente illustrati, nel loro complesso, in forma semplice e accessibile a tutti.

Segue una seconda parte dove sono riprodotti, nei loro aspetti essenziali, i provvedimenti adottati in sede governativa per indirizzare gli interventi e la documentazione amministrativa e tecnica predisposta dalla Cassa.

In alcuni casi, vengono anche presentati, sotto forma di schede, i dati relativi ai singoli programmi annuali e al loro andamento.

A completamento della documentazione pubblicata, i «Quaderni» contengono, infine, materiale fotografico, cartografie, grafici e tabelle riferiti agli argomenti trattati.

L'allestimento e la diffusione della «Collana» avviene a cura della Divisione Stampa e P.R. della Cassa per il Mezzogiorno.



1