

Storia, inquadramento normativo e di contesto

Il percorso è iniziato con la delibera n. 206 del giugno del 2013 con cui il Consiglio Comunale ha approvato le Direttive generali, che prefigurano una città che perviene ad un livello di sviluppo socio economico che consenta a tutti i cittadini il miglioramento delle condizioni di vita in un ambiente urbano di qualità, sicuro, sostenibile e intelligente attraverso il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, declinati all'interno dei seguenti macro temi: la Qualità della vita urbana, la Qualità e la Bellezza dei Luoghi, le Connessioni e le Funzioni di Città metropolitana, mediterranea ed intelligente. Lo schema di massima è stato approvato, sempre con deliberazione del Consiglio comunale, il 27 settembre del 2016. La procedura di acquisizione dei pareri obbligatori si è conclusa il primo febbraio 2021, con quello del Genio Civile.

Il Gruppo di lavoro è stato costituito con Determinazione sindacale del dicembre 2013 cui è seguita, a febbraio 2014, una determinazione con cui si è dato avvio al processo di "innovazione digitale di governo del territorio" con cui la redazione del PRG è stata incardinata tramite la costituzione di una Piattaforma informatica con il compito di avviare il Sistema Informativo Territoriale che vede coinvolti oltre l'Ufficio del Piano, il nodo S.I.T.R. e la SISPI.

La redazione della proposta è stata preceduta da una serie di interventi e studi di valutazione al fine di verificare la congruità con tutti gli strumenti di pianificazione sovraordinati e col sistema vincolistico, nonché con il più generale quadro territoriale e dei bisogni socio-economici del territorio.

Fra tutti, merita particolare attenzione per la complessità della campagna d'indagine che lo ha preceduto, lo studio geologico che si è avvalso dei dati raccolti tramite 259 stazioni tomografiche e 60 sondaggi meccanici, oltre che di analisi e prove di laboratorio.

Altro elemento caratterizzante è stata la interlocuzione con la Soprintendenza Regionale che sta in atto redigendo il Piano paesaggistico dell'Ambito di Palermo, esaminato nella fase di consultazione prevista dall'approvazione di detto Piano, alla quale si è partecipato attivamente.

A seguito di un bando pubblico, a maggio del 2015 è stato stipulato con lo studio FOA Federico Oliva Associati il contratto per l'affidamento del "servizio di redazione di progettazione urbanistica di aree dismesse e sottoutilizzate in contesti urbanizzati della Città di Palermo".

Il lavoro, di cui si dirà più avanti, pur inserendosi in generale sia nella fase dello Schema di massima che in quello del progetto definitivo, ha riguardato in particolare le aree dismesse della Chimica Arenella, Fiera del mediterraneo, Stazione Sampolo, Foce Oreto, Fascia costiera sud.

Dettaglio e operatività

La progettazione del nuovo Piano è stata definita ad una scala di grande dettaglio per limitare il più possibile il rinvio a piani particolareggiati attuativi e per consentire l'attuazione diretta delle previsioni nella maggior parte dei casi. Il rinvio a piani particolareggiati attuativi è limitato agli interventi privati nelle aree oggetto di trasformazione. Nelle aree che costituiscono punti nodali per l'intero progetto di piano, per il ruolo di centralità che assumono nel sistema cittadino, sono state elaborate specifiche "Schede di progetto" e Prescrizioni puntuali e dettagliate.

Per quanto riguarda le previsioni di servizi e attrezzature la proposta per il nuovo PRG non impone vincoli espropriativi, soggetti alla decadenza quinquennale, ma vincoli di natura conformativa.

Pertanto, la realizzazione pubblica degli interventi potrà avvenire in seguito alla dichiarazione di pubblica utilità da parte degli organi competenti quando saranno disponibili risorse economiche adeguate. L'attuazione di tali previsioni potrà essere a cura di soggetti privati, come già previsto nel

piano vigente. Pertanto, considerate le criticità emerse, consapevoli del forte apporto che l'intervento privato può dare oltre che in termini di risorse economiche anche in termini di conseguenti posti di lavoro, per incentivarne la partecipazione sono state introdotte modalità e interventi di semplificazione al procedimento attuativo.

Ragionamenti e aspetti progettuali qualificanti del Piano

Contenimento del consumo del suolo

Fra il 1939 e il 2006, si è passati da una percentuale di occupazione del suolo del 11% ad una percentuale del 57%, con un forte incremento negli anni dal 1973 al 1989 di attuazione del PRG del 1962.

Il Progetto di Piano è improntato a favorire il ciclo continuo dell'uso delle risorse esistenti, limitando l'uso del territorio alle esigenze di servizi e allo sviluppo sostenibile, senza sprechi di territorio, e a incentivare la decementificazione delle aree impropriamente utilizzate o abbandonate, prevedendo le pratiche del riuso degli immobili esistenti, della rigenerazione di luoghi abbandonati e dismessi anche con la trasformazione totale che però consenta di incrementare le aree permeabili e piantumate.

La città consolidata

In sintonia con lo spirito del contenimento del consumo di suolo, si muove il concetto, già espresso nello Schema di massima di "Città consolidata", che individua tutte quelle porzioni di territorio che, per diverse ragioni, si ritiene abbiano già sostanzialmente raggiunto il limite massimo di antropizzazione e occupazione del suolo. La classificazione di queste aree non attiene quindi alle tipologie edilizie o alle attuali densità volumetriche, quanto piuttosto alle possibilità di ulteriore occupazione.

Rientrano in questa tipologia diverse aree della città, che sono state classificate come B0, Br e le aree C2.

Nelle zone B0, lo "zero" indica la condizione di saturazione. Per questa zona, si pone infatti l'obiettivo di non incrementare la pressione antropica già al limite della sostenibilità per quanto riguarda la qualità della vita. I processi di trasformazione urbanistica sono completati e pertanto gli interventi possono sostanzialmente localizzarsi in parti residuali del territorio con finalità soprattutto di completamento dei servizi per la residenza. Tale peculiarità si estende a gran parte del territorio ad oggi urbanizzato in modo completo: rientrano all'interno di tale zona i grandi quartieri sorti a seguito del PRG del '62 e le periferie moderne sorte in seguito alla realizzazione dei Piani di Edilizia Economica e Popolare e alla loro espansione. Per non incrementare la pressione antropica e al contempo consentire l'uso nei lotti residuali, evitando che possano diventare luoghi abbandonati e degradati, si è ritenuto di consentire una edificazione limitata, con una densità edificatoria molto bassa pari a 0.75 mc/mq.

Le Zone Br, definite di riqualificazione ambientale, comprendono nuclei e agglomerati residenziali sviluppatasi prevalentemente negli ultimi trent'anni in aree periferiche della città, con edifici che rispondono a varie tipologie edilizie, autorizzati o oggi, in prevalenza, legittimati da concessioni edilizie in sanatoria. In tali zone si rinviene una consistente carenza di servizi pubblici. Si tratta perlopiù di zone oggi classificate come Verde agricolo per le quali, alla luce della situazione attuale, è necessaria una riclassificazione. Per le peculiarità paesaggistiche e ambientali che tali zone presentano, ricadendo per lo più come già specificato in zone agricole, gli interventi devono pertanto essere finalizzati alla riqualificazione ambientale e urbana, attraverso azioni che mirano a

recuperare l'edilizia preesistente e all'utilizzo delle aree libere per la realizzazione di servizi e più in generale di spazi pubblici che rendano i luoghi accoglienti e a misura d'uomo, non consentendo ulteriore incremento di volumetrie residenziali.

Infine, le zone C2, di trasformazione e rigenerazione urbana, includono le aree dismesse, sottoutilizzate, per lo più ex-produttive, che per la loro collocazione in contesti ormai trasformati rispetto all'impianto originario risultano non più adeguate. Su tali aree si possono attuare interventi di trasformazione urbana consistenti nella totale o parziale demolizione dei manufatti esistenti per realizzarne di nuovi del tutto diversi, oppure interventi di rigenerazione urbana, consistenti nella conversione dei manufatti esistenti finalizzata ad usi differenti da quelli originari, con mantenimento della tipologia edilizia e delle caratteristiche architettoniche.

Infrastrutturazione verde

La struttura portante del Piano, condizionante di tutte le scelte urbanistiche assunte, è determinata dal sistema delle "infrastrutture" verdi e blu, consistenti nell'insieme delle risorse naturali (riserve, siti natura, boschi,...), culturali, del paesaggio storico e delle aree agricole, dei corridoi ecologici del sistema idrico e della fascia costiera, delle infrastrutture verdi urbane esistenti di progetto, che assicurano importanti e indispensabili servizi ecosistemici. Tale sistema di aree e corridoi verdi e blu interessa l'intero territorio ed esalta il valore ecologico dei siti.

Nell'ambito della zona E (verde agricolo) sono state individuate, con differenti livelli di tutela, le seguenti sottozone: En - Parco naturale dell'Oreto, Ea - Parco Agricolo di Ciaculli, Ec - Parchi Culturali Mareddo e Uscibene, E1 - Zone naturali, boschive e agricole con valenza paesaggistica, Es - Fondi agricoli con valenza storico-culturale.

In questo sistema naturale, complesso e integrato si inserisce la fascia costiera (il cui elemento di collegamento con la corona montano-collinare è rappresentato dal corridoio ecologico dell'Oreto) alla quale il Piano ha assegnato funzioni sostenibili e riservate alla fruizione della risorsa e al rispetto del valore ecologico dei siti.

Tenendo conto della già attuale esistenza di vincoli di maggior tutela della costa nord-occidentale per il suo valore ecologico, la costa sud-orientale è oggetto di un'estesa azione di rigenerazione, con la previsione di un parco urbano che la percorre per tutta la sua estensione, in coerenza con le previsioni del PUDM, delle quali si è tenuto conto nella progettazione delle fasce immediatamente limitrofe alle aree demaniali, con una progettazione integrata delle previsioni e degli interventi.

Per dare seguito ai contenuti e agli obiettivi dello Schema di Massima e per redigere la "prescrizione esecutiva" per la costa sud-orientale su incarico dell'Amministrazione comunale, lo studio FOA di Milano, nell'ambito del servizio di progettazione urbanistica di aree dismesse e sottoutilizzate, ha elaborato il "Masterplan Costa Sud", quale progetto generale di rigenerazione urbana orientato a perseguire e approfondire gli obiettivi generali definiti dal nuovo piano.

Il sistema delle infrastrutture verdi è accresciuto dai parchi urbani esistenti (Giardino Inglese, Parco della Zisa, Favorita, Villa Whitaker, Giardino Cassarà) a cui si aggiungono quelli di progetto quali il Parco di Villa Turrisi, dell'Uditore e di Riserva Reale, e dalle attrezzature urbane verdi, che sono state individuate e graduate con le classificazioni/destinazioni di "V/Vp (aree verdi esistenti / di progetto), V1/V1p (verde pubblico esistente/di progetto), VU (verdi urbani), VOU(orti Urbani), ove è possibile realizzare tutte le funzioni legate al tempo libero e allo sport.

Centri storici e manufatti con valenza storica

Con riferimento alle Borgate storiche, per le quali si è ovviamente mantenuta la classificazione in zona A, la progettazione è stata orientata a valorizzare gli elementi identitari di ciascuna e a

preservare i caratteri ambientali e paesaggistici che le caratterizzano. A tal fine, seguendo la metodologia UNESCO per il centro storico e per gli edifici arabo-normanni, per favorire lo sviluppo armonico di queste aree, si è ritenuto necessario individuare un'area di rispetto attorno ai nuclei storici delle borgate, all'interno della quale, a prescindere dalle destinazioni urbanistiche di piano regolatore generale, devono essere garantiti la conservazione del paesaggio, dell'impianto urbanistico e dei caratteri tipologici e architettonici della borgata, mediante il rispetto di alcune norme di intervento che sono individuate nell'art. 11 delle Norme di attuazione.

Per le borgate il Piano prevede il rafforzamento della rete della dotazione dei servizi primari, la pedonalizzazione delle aree centrali con la realizzazione di bypass stradali, il miglioramento dei collegamenti viari con il resto della città al fine di renderle autonome per i bisogni primari e allo stesso tempo integrate al resto della città.

Il Progetto di Piano ha avviato una revisione sostanziale degli edifici che nel Piano vigente sono definiti "netto storico". L'obiettivo è stato quello di approfondire il concetto di "netto storico", che si riferiva alla edilizia già edificata nel 1939 ancora presente non tenendo conto in parecchi casi delle trasformazioni subite nel tempo, e di individuare invece gli edifici effettivamente da preservare per la loro "valenza storica". A prescindere dalla classificazione urbanistica del tessuto urbano in cui ricadono.

Il sistema della mobilità

Uno studio specifico ha interessato la "Circonvallazione", ex Viale Regione Siciliana, elemento che raccorda l'intera città da sud a nord, che rimane l'unico asse di accesso alla città. Il Piano prevede una serie di interventi puntuali sui nodi esistenti con la creazione di nuovi raccordi finalizzati a potenziarne l'efficienza, il mantenimento degli snodi previsti dal PRG vigente e non realizzati rivisitati per tenere conto delle condizioni di stato di fatto. Alla circonvallazione e al previsto nuovo asse in sotterraneo viale Francia – piazza Giachery si affida il collegamento con il porto, sia per i mezzi pesanti provenienti dalla direzione Messina- Catania che per quelli provenienti dalla direzione Trapani. Con la realizzazione di un nuovo ponte sull'Oreto in corrispondenza dello svincolo Falsomiele Bonagia si ritiene di poter assicurare un nuovo ingresso dei mezzi provenienti da Catania verso le zone centrali della città.

Il Piano riconferma in generale la nuova viabilità prevista dal PRG vigente, tenendo conto delle progettazioni in stato avanzato di alcune di queste opere (es. tangenziale via Imera, prolungamento di via Nicoletti, alternativa a via Leonardo da Vinci nei pressi della stazione Notarbatolo).

I pochi nuovi assi stradali previsti rispetto il PRG vigente, sono finalizzati a consentire la pedonalizzazione all'interno dei nuclei storici o sul fronte a mare (prolungamento di via Kolbe fino alla via Laudicina) o realizzare vie di fuga nelle aree dove insistono agglomerati sorti spontaneamente. (tangenziale di Cruillas, prolungamento di via Paruta, strada di servizio alla Cittadella della Polizia a BoccadiFalco).

Per quanto riguarda l'offerta di sosta, oltre ai grandi parcheggi previsti a supporto del Centro storico, in via Imera e al Foro Italico, e ai parcheggi previsti a servizio delle realizzande infrastrutture del servizio di trasporto pubblico di massa sia su ferro che su gomma, il progetto di piano cerca di colmare la carenza diffusa di tale servizio operando per circoscrizione e localizzando nuovi parcheggi. ii

Per quanto riguarda il trasporto pubblico di massa su rotaia il Piano ripropone la MAL nel tratto Oreto-Libertà, del quale è stato redatto un progetto di massima, e fa proprio il progetto del TRAM.

Per quanto riguarda la rete ciclabile l'obiettivo del Piano è di svilupparla, partendo dai tracciati stabiliti dal Piano della Mobilità Dolce, fino ad una estensione complessiva di 144 km. iii

Il Piano propone l'istituzione di nuove aree pedonali tenendo conto della presenza di contesti monumentali di particolare rilievo, della continuità pedonale e della struttura urbanistica delle aree, onde poter garantire il permanere di percorsi viari aperti al transito veicolare. iv

Il Piano propone altresì, senza la realizzazione di impegnative infrastrutture e utilizzando quelle esistenti, la possibilità di istituire un servizio di navette con sosta in punti strategici della città (Bandita, Sant' Erasmo, Acquasanta e Mondello) capace di veicolare i flussi turistici dal centro storico alle borgate marinare della città favorendo la creazione di un sistema integrato di attività turistico-ricettive. Con riferimento a queste attività il Piano propone la realizzazione di una funivia che consenta di raggiungere la sommità di Monte Pellegrino offrendo un panorama unico al mondo.

Il sistema dei servizi - Le nuove centralità - Le aree per l'edilizia sovvenzionata

La struttura portante del piano per i servizi è affidata al sistema delle “nuove centralità” che interessa parti nevralgiche dalla città, attraverso interventi di rigenerazione di grandi aree, per la maggior parte pubbliche, che oggi si presentano dismesse o sottoutilizzate. Queste aree riqualificate e messe in connessione tra loro, creano una maglia di attrezzature e servizi che non solo le valorizzeranno, ma innescheranno una catena di attività di trasformazione delle aree limitrofe che porterà alla riqualificazione di interi quartieri e a modificare le abitudini e gli usi degli abitanti. Si tratta delle aree interessanti Foce dell'Oreto, Chimica Arenella, Ex Fiera del Mediterraneo, Sampolo, Lolli Notarbartolo. Per ciascuna area è stata redatta una scheda di analisi del contesto e di progetto con una previsione degli interventi possibili che lascia molti margini di operabilità, in modo da ampliare le potenzialità di trasformazione.

Il sistema dei servizi alla residenza del vecchio Piano come è noto non rispecchia più le reali esigenze delle città, facendo riferimento a modelli di crescita ormai non più perseguibili. Il dimensionamento del piano relativamente ai servizi per la residenza è stato effettuato sulla base dei trend demografici e in considerazione di una possibile evoluzione positiva delle condizioni economiche della città. Si è stimato che la popolazione al 2025 si attesterà intorno a 686 mila, con il tasso di crescita della popolazione con età maggiore ai 60 anni in aumento e con una fascia di popolazione giovane in costante diminuzione. Ove possibile, in funzione della localizzazione e della raggiungibilità, i servizi sono stati localizzati su aree appartenenti al demanio comunale, anche in seguito ai sequestri antimafia.

Sulla base dei dati forniti dall'Assessorato alla Cittadinanza solidale, si è stimato in 1.500 il numero di alloggi necessari per far fronte alla domanda di residenza sociale. Il Piano ha previsto aree destinate alla realizzazione di alloggi sociali sovvenzionati, individuate in gran parte in contesti territoriali da rigenerare per ridurre al massimo il consumo del suolo privilegiando la riutilizzazione e riqualificazione di aree già in precedenza trasformate per la presenza di manufatti abbandonati o degradati, anche originariamente aventi altra destinazione.

Le previsioni di nuova edilizia, residenziale e turistica

Dall'esame dei dati statistici emerge che non esiste alcun fabbisogno edilizio residenziale, ad esclusione di quello sociale di cui si è già riferito, essendo il numero degli alloggi realizzati di gran lunga superiore rispetto il numero delle famiglie ed essendo presente in città un gran numero di abitazioni che risultano vuote. Il piano prevede dunque un numero estremamente contenuto di aree destinate alla nuova residenza. Queste aree risultano interstiziali rispetto il contesto già fortemente urbanizzato in cui ricadono e ne definiscono il disegno urbano.

Il progetto di Piano prevede la localizzazione di specifiche zone da destinare alle attività turistico ricettive. Tale previsione riguarda aree, che per la loro collocazione all'interno delle borgate marinare, lungo la fascia costiera ed in aree con particolare valenza turistica, presentano una evidente suscettività turistica. Quindi Mondello – Sferracavallo e la costa della zona Sud, luoghi che recupereranno la naturale vocazione turistica. Il Piano prevede pertanto la realizzazione di complessi turistici quali: campeggi, villaggi turistici, attrezzature alberghiere, ostelli, parchi di divertimento, attrezzature sportive, servizi al turismo che, in base agli aspetti paesaggistici e della edilizia esistente, potranno avere una elevazione massima consentita non superiore a 10,5 mt. in alcune aree e non superiore alla media degli edifici limitrofi in altre zone.

Sistema produttivo e piano commerciale.

Il sistema produttivo della città si presenta poco dinamico ed interessato soprattutto da attività collegate ai servizi, al terziario e al commercio. Il progetto di Piano mantiene pertanto l'offerta di aree con destinazione produttiva del preesistente piano, riconfermandole per la maggior parte, distinguendo le zone D in: "D0"- Zone di insediamenti produttivi esistenti e "D1" Zone di insediamenti produttivi di previsione e consentendo all'interno delle ciascuna zona le destinazioni artigianali, commerciali e di servizio.

Le zone D0 sono caratterizzate dalla presenza di attività artigianali, commerciali e direzionali, frammiste a volte ad edilizia residenziale. All'interno sono presenti spesso edifici produttivi dismessi e, pur privilegiando l'originario uso produttivo, il Piano prevede la possibilità, nel caso in cui l'intera zona sia interessata da immobili industriali esistenti dismessi da oltre cinque anni precedenti all'adozione del Piano, di procedere con intervento di ristrutturazione edilizia mediante interventi di rigenerazione urbana. In quest'ultimo caso è ammesso l'uso residenziale finalizzato alla realizzazione di edilizia sociale. Tali interventi consentono la riqualificazione di aree abbandonate e l'incremento dell'offerta residenziale per la popolazione a basso reddito senza ulteriore consumo del suolo.

Sono parte delle Norme tecniche di attuazione quelle relative al Piano commerciale. La principale modifica rispetto al precedente riguarda la possibilità di insediare all'interno dei centri storici non soltanto negozi di vicinato ma anche medie strutture di vendita non eccedenti 800 mq di superficie. Questa dimensione superficiaria è sembrata congrua essendo riferita alle zone A, quindi al Centro Storico e anche alle Borgate, che hanno caratteristiche tipologiche differenti, e per evitare, soprattutto nel centro storico, che le attività commerciali si sostituiscano alle residenze.

Le norme tecniche di attuazione e il regolamento edilizio

Le Norme Tecniche di Attuazione e il Regolamento edilizio sono applicabili in tutto il territorio comunale ai progetti redatti in attuazione del P.R.G. e perseguono finalità di pubblico interesse, quali un ordinato sviluppo edilizio ed una migliore fruizione dell'ambiente urbano, promuovendone uno sviluppo sostenibile e durevole. Esse concorrono a realizzare, sia negli spazi privati, sia nelle attrezzature e nei servizi per la collettività, un'elevata qualità della vita, nel rispetto dei valori storici e ambientali presenti nel territorio.

Le norme tecniche del Piano sono inoltre orientate a consentire la massima utilizzazione dell'edilizia esistente compresa quella con valenza storica, compatibilmente con la vincolistica operante. A tal fine le norme ampliano le possibili destinazioni d'uso coerentemente con le caratteristiche delle zone omogenee e con i caratteri tipologici degli immobili. Gli interventi di riqualificazione di complessi edilizi dismessi e sottoutilizzati sono stati distinti in quelli di

rigenerazione urbana che danno nuova vita agli immobili mantendone le preesistenti strutture edilizie e quelli di trasformazione urbana che prevedono la demolizione e la ricostruzione a parità di volumetria esistente.

Un intero titolo delle Norme è dedicato alla Tutela idrogeologica con una serie di articoli finalizzati a prevenire situazioni di dissesto ambientale.

Il Regolamento edilizio è stato redatto aderendo in massima parte allo schema Nazionale di Regolamento tipo adottato da Regioni e Comuni con l'Intesa del 20 ottobre 2016 con il Governo in sede di Conferenza Unificata.

Il Masterplan costa sud

Il Masterplan della Costa Sud individua una serie d'interventi finalizzati alla rigenerazione del sistema costiero nel suo complesso e non solo dal punto di vista ambientale, tenendo conto delle fragilità sociali e fisiche del territorio, dei differenti contesti insediativi e del suo essere un mosaico di edilizia pubblica, architettura industriale sia attiva sia abbandonata, grandi aree dismesse o in dismissione, frammenti di paesaggio rurale.

Il piano parte quindi dalla previsione del completamento degli interventi di risanamento del sistema di trattamento dei reflui e di bonifica delle discariche e aree degradate, per la fruizione della spiaggia sia libera sia affidata a privati e con la ricostruzione delle possibilità di attracco per pescatori e turisti in accordo con la pianificazione-programmazione portuale.

A questo si aggiungono le previsioni del parco costiero e del parco urbano del litorale, in sintonia con il parco agricolo-fluviale dell'Oreto e con una rivisitazione della funzione della strada litoranea, da alberare ovunque e da trasformare in "strada-piazza" destinando la sede stradale vera e propria ad un traffico limitato con limitate aree di parcheggio a ridosso e a servizio dei collegamenti fra borgate e mare e degli spazi pubblici di socialità e servizi.

Lo studio della costa è stato articolato secondo 5 ambiti corrispondenti a zone specifiche e riconoscibili della costa sud (S. Erasmo-Foce dell'Oreto, Brancaccio-Maredolce, Sperone, Bandita, Acqua dei corsari) prevedendo per ciascuna di essa interventi di riqualificazione delle parti pubbliche, con la previsione dei servizi mancanti, di luoghi di socialità, nuove aree verdi, un più facile e diretto accesso al mare, nuove zone per servizi ed attività private, tramite interventi di rigenerazione e trasformazione delle aree dismesse e/o abbandonate lungo la costa.

NOTE

NOTA ¹ Le classi di raggruppamento degli strumenti preordinati e/o di settore procede dal livello della pianificazione delle risorse naturali, dell'ambiente e dei beni culturali fino a quello della protezione della popolazione e ai piani settoriali del trasporto, del turismo e del demanio marittimo e comprende:

- Piani di gestione dei Siti della rete natura 2000
- Proposta di Piano paesaggistico d'ambito (ai sensi delle Linee guida PTP 1999)
- Piani di utilizzazione delle Zone B delle riserve comunali
- Piano per l'Assetto Idrogeologico regionale (PAI)
- Piano di Tutela delle Acque della Sicilia (P.T.A.)
- Piano Regolatore Generale degli Acquedotti
- Piano di gestione del distretto idrografico della Sicilia
- Piano Forestale regionale;
- Programma di Sviluppo Rurale;
- Piano delle attività estrattive regionale;
- Piano di Bonifica regionale;
- Piano Territoriale Provinciale (PTP)
- Piano Cave 2010 e proposta Piano cave 2012
- Piano per la qualità dell'aria ambiente
- Piano regionale di Protezione civile
- Piano Energetico Regionale
- Piano regionale di Gestione dei Rifiuti
- Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PIIM)
- Piano Strategico di Sviluppo Turistico
- L'Ambiente Urbano nello Sviluppo regionale. POFESR 2014-2020
- Piano di Utilizzazione del Demanio Marittimo
 - Piano Regolatore Portuale

NOTA 2 A tal proposito bisogna considerare gli oltre 50.000 nuovi stalli previsti fra

- a) parcheggi a raso realizzati o realizzandi da RFI nel contesto dei lavori per il raddoppio del Passante Ferroviario: stazione Sferracavallo (che nel progetto di ampliamento della rete tranviaria verrà integrato con un piano interrato); stazione Tommaso Natale; stazione ex EMS/La Malfa; lungo la tratta fra la stazione ex EMS e la stazione Francia; ripristino e risistemazione del piazzale Ambrosini (parcheggio viale Francia, anche questo integrato con un piano interrato nel progetto di ampliamento della rete tranviaria); un considerevole numero di stalli ambo i lati di via Monti Iblei dopo i lavori di sistemazione; numerosi stalli lungo il tratto di via Lodato da c.so Tukory a via Lazzaro più un piccolo parcheggio adiacente alla stazione Vespri; un modesto parcheggio in corrispondenza di piazza Maredolce (stazione Brancaccio residenziale); stalli alle spalle della stazione Roccella.
- b) Parcheggi previsti nella proposta progettuale di ampliamento della rete tranviaria a compensazione e incremento di quelli soppressi su sede stradale.
- c) 44 nuovi parcheggi con superficie ciascuno compresa fra 5.000 e 48.500 mq in diverse aree della città.

NOTA 3 Gli approfondimenti tematici eseguiti nel corso di redazione del Piano hanno permesso di individuare un'ulteriore estensione della rete ciclabile, secondo i seguenti itinerari principali", che vengono interamente recepiti nel progetto di Piano

- Itinerario A: collega l'ingresso principale del porto (via F. Crispi) con piazza Principe di Camporeale, si snoda lungo la via Emerico Amari, la via Dante e raggiunge la piazza Principe di Camporeale.
- Itinerario B: collega la via dei Nebrodi (altezza viale Francia) con la stazione "Notarbartolo"
- Itinerario C: collega via Notarbartolo (angolo via Libertà) con l'asse Sciuti-Restivo-Strasburgo-Lanza di Scalea fino alla piazza Simon Bolivar
- Itinerario D: collega piazza Simon Bolivar a piazza Valdesi
- Itinerario E: collega piazza Vittorio Veneto al viale Croce Rossa (ingresso "Villa Sofia")
- Itinerario F: si snoda da via Martin Luther King a piazza Tumminello
- Itinerario G: si snoda dalla via Tiro a Segno (in corrispondenza di via Archirafi) a corso dei Mille e via Salvatore Cappello, collegandosi con l'itinerario PON METRO lungo la via Messina Marine
- Itinerario H: si snoda da via Ammiraglio Rizzo (altezza piazza Acquasanta) a piazza Valdesi
- Itinerario I: si snoda da piazza Paladini a via Imperatore Federico
- Itinerario L: si snoda lungo l'intero asse di via Libertà
- Itinerario M: si snoda da Piazza Don Bosco a piazza Don Sturzo
- Itinerario N: si snoda lungo l'asse di corso Calatafimi fino all'altezza di via Paruta
- Itinerario O: si snoda dalla via Orsa Minore (direzione via Orsa Maggiore) interessando le vie Orsa Maggiore, Villagrazia e Emily Balch
- Itinerario P: si snoda dalla via Maqueda (tratto tra le piazze Villena e Sant'Antonino lungo la corsia riservata condivisa con i mezzi del trasporto pubblico), lungo il percorso Tukory-dei Benedettini-Indipendenza-Re Ruggero-Brasa-Basile
- Itinerario Q: si snoda dalle vie Oreto e La Colla, in corrispondenza di piazza Ponte dell'Ammiraglio si collega con l'itinerario ciclabile previsto nel "PON METRO" e percorrendo via Archirafi-via Lincoln e via Cappello, raggiunge il Foro Umberto e via Messina Marine
- Itinerario R: esso affianca la nuova viabilità che sarà realizzata lungo il solettone del Passante Ferroviario nel tratto compreso fra la via Partanna Mondello e la via Tommaso Natale
- Itinerario S: si sviluppa lungo i marciapiedi ciclopedonali di viale Aiace, collegandosi con le piste ciclabili previste lungo via Lanza di Scalea e Mondello.

NOTA 4 Nuove previsioni pedonali

- Collegati alla realizzazione del tram: la trasformazione della carreggiata centrale della via Libertà, la pedonalizzazione dell'area commerciale naturale che si estende dalla via Libertà, passando per la via Ruggero Settimo connettendosi con la via Maqueda, la via Marchese di Roccaforte nel tratto compreso fra via Cordova e Piazza San Giovanni Bosco.
- altra previsione in sede di progettazione è stata l'istituzione di un ampio viale pedonale, oltre che lungo la via via Libertà, anche lungo la via E. Amari
- L'intero processo di riqualificazione e sviluppo economico e turistico della città passa anche attraverso la trasformazione del Waterfront, consentendo la pedonalizzazione o l'alleggerimento della viabilità costiera lungo la via Messina Marine fino al Castello a Mare e poi ancora più a nord verso Mondello e Sferracavallo passando per le aree dei porticcioli turistici dell'Acquasanta e dell'Arenella attraverso la creazione di aree o percorsi pedonali armonizzando le funzioni del porto tradizionale con quelle più prettamente urbane. Il progetto di riqualificazione del lungomare è stato affrontato partendo proprio dal sistema della mobilità che viene affidato alla nuova viabilità e al nuovo sistema dei trasporti pubblici. È in tal modo possibile la pedonalizzazione della viabilità costiera.