

INDICE

1. PREMESSE	
1.1.1. L'esplosione edilizia	1
1.2. La difficile guida dello sviluppo	1
1.3. Lo sviluppo di "quelli della corsa in avanti"	4
1.4. Fordismo-post-Fordismo	7
1.5. Le discrasie dello sviluppo attuale	11
1.6. Piano Regolatore Generale e Piano Strategico della città	13
2. SUSCETTIVITA'	16
2.1. Le risorse reali di Gela	16
2.1.1. L'agro-alimentare	16
2.1.2. L'industria Chimica	17
2.1.3. Beni Culturali e Ambientali	18
2.1.4. Turismo	20
2.1.5. "Talento Posizionale"	23
2.2. Una fase di vasti cambiamenti	23
2.3. Opportunità di uno sviluppo di affiancamento	28
3. IL PIANO	34
3.1. Premesse	34
3.1.1. Il PRG come Strumento	34
3.1.2. Tre settori caposaldo per l'intervento Urbanistico	34
3.1.3. Mobilità, Accessibilità e Centralità	35
3.2. Le centralità direzionali	36
3.2.1. La Centralità Direzionale del Centro Storico	36
3.2.2. La "centralità direzionale lineare" di Via Venezia	38
3.2.3. "La Centralità Direzionale a Cuneo" o Nuova	40
3.3. La viabilità di previsione	42
3.3.1. La Grande Tangenziale Nord	42
3.3.2. L'asse di Attraversamento Cittadino	43
3.3.3. L'ex asse ferrato	43
3.3.4. L'asse Nord (SS117bis) e il Passaggio sotto la Ferrovia	46
3.3.5. L'asse di collegamento tra l'area portuale di Capo Soprano ed il centro urbano	47

3.3.6. <i>La piccola Viabilità (o minuta)</i>	48
3.4. Il Sistema del Verde	48
3.4.1. <i>Generalità</i>	48
3.4.2. <i>Le aree verdi a nord della “Centralità a Cuneo”</i>	49
3.4.3. <i>Il Parco Urbano ad ovest dell’Area Fieristica</i>	50
3.4.4. <i>Il Parco Urbano in Contrada Catania</i>	50
3.4.5. <i>Il Parco Urbano ad Ovest</i>	50
3.4.6. <i>La collana “verde” sul litorale</i>	50
3.5. La Costa	52
3.5.1. <i>Generalità</i>	52
3.5.2. <i>La costa cittadina</i>	52
3.5.3. <i>La costa di Macchitella</i>	53
3.5.4. <i>Manfria</i>	53
3.6. Le aree per attività artigianali e commerciali	54
3.6.1. <i>Criteri progettuali, generalità</i>	54
3.6.2. <i>L’Area di Contrada Fiaccavento</i>	54
3.6.3. <i>L’Area di Contrada Poggi</i>	55
3.6.4. <i>Le Aree per Attività Commerciali al Dettaglio</i>	55
3.7. Le Previsioni del PRG nel Territorio Aperto	56
3.7.1. <i>Generalità</i>	56
3.7.2. <i>Il Tracciato Autostradale (previsione cassata dalla delibera di adozione)</i>	56
3.7.3. <i>Collegamento pedemontano tra Manfria ed il Castelluccio</i>	57
3.7.4. <i>L’Aeroporto di Ponte Olivo (previsione cassata dalla delibera di adozione)</i>	57
3.7.5. <i>Il Porto Commerciale</i>	57
3.8. Il Recupero Urbanistico	59
3.8.1. <i>Generalità</i>	59
3.8.2. <i>Recupero anche produttivo</i>	59
3.8.3. <i>Immediato il Recupero della Città</i>	60
3.8.4. <i>Difficoltà del Recupero casa per casa</i>	62
3.8.5. <i>Recupero e Restauro Urbanistico</i>	63
3.8.6. <i>L’azione di “Recupero urbanistico” affidata alle linee gommate</i>	64
3.8.7. <i>Recupero urbanistico e mercato fondiario</i>	65
3.8.8. <i>Recupero come qualità</i>	67
3.9. Suscettività del disegno del PRG	67

4. PRIORITÀ DA REALIZZARE SECONDO IL PRG	72
4.1. Generalità	72
4.2. La Viabilità	72
4.3. Il sistema delle Centralità	73
4.4. Le Aree Verdi	73
4.5. La Costa	74
4.6. Attività Artigianali	74
4.7. Il Recupero Urbanistico	74
4.8. Turismo Relazionale Integrato (T.R.I.)	74
5. Nota esplicativa sulle modalita' di attuazione delle previsioni di edilizia residenziale	75

1. PREMESSE

1.1. L'esplosione edilizia

Se si considera la consistenza delle espansioni che avevano avvolto il centro storico di Gela fino alla metà del secolo scorso e le si confronta con lo stato attuale della città, si constata a colpo d'occhio l'enorme crescita avvenuta nei primi decenni della seconda parte del secolo. A partire dal villaggio Aldisio, più o meno nello stesso periodo in cui fu realizzato, ad ovest c'è una espansione ulteriore a quella precedentemente manifestata dei nuovi tessuti “fuori mura” del centro storico. Da lì, si può dire che l'espansione esplose. Con il 1960 viene costruita Macchitella che occupa il tratto di pianura fino al fiume Gattano tra Capo Soprano e Montelungo.

A questo nucleo, dovuto agli effetti dell'insediamento ANIC, dopo il 1960 segue l'azione edificatoria di Capo Soprano e Scavone il cui impianto è in prevalenza su terreni che possono considerarsi di una certa qualità essendo nel prosieguo, ad ovest, delle colline del Centro Storico. E' questa la zona che, ad ovest, comprende importanti preesistenze dell'insediamento Greco tra cui il significativo tratto delle antiche fortificazioni che era rimasto per secoli sotto una duna di sabbia alta decine di metri.

A nord, via via la macchia del costruito abitativo non controllata si dilata, occupando anche terreni di scarsa qualità. Essa dilaga verso la piana con l'edificato abusivo di Margi e di Settefarine.

1.2. La difficile guida dello sviluppo

Una sorta di “magma abitativo” viene così a costituire una nuova Gela. Lungo i quarant'anni che saldano parte del decennio '50 agli anni '80 i fatti in genere portano con se un giudizio di inadeguatezza rivolto alla Amministrazione urbana. In una pubblicazione fatta in occasione dello Schema di Massima¹ si diceva *“l'identità di Gela è precisa, la definisce un grande reticolo territoriale formato dalla vasta conca agricola che al suo apice si collega alla piana dell'Etna, mentre sul fronte del mare presenta un boccascena formando la collana di cui, partendo da est, il primo anello è quello dell'inedito e ricco patrimonio naturalistico del*

¹ “Gela tra recupero e sviluppo” – Comune di Gela

Biviere, da lì la collana si snoda via via con il petrolchimico, con la foce del fiume Gela, con la collina dell'impianto greco e della rifondazione federiciana e con quella 'gemella' e verde, di Montelungo, e infine con le spiagge di Manfredia.

Questa serie di episodi, a fronte del mare, sono assediati da tessuti abitativi confusi e disarticolati che diffondono indeterminatezza a tutto il paesaggio e che sono scenario del confuso status sociale della attuale città.

Gela, era infatti, un paese; un grosso e tranquillo paese fino agli anni cinquanta. Una serie di eventi concomitanti, la cui lettura conduce a comprendere molte cose della Gela attuale e del suo paesaggio, la hanno portata a dimensioni di città (considerando la tendenza fluttuante) verso 100.000 abitanti circa (è la quinta città della Sicilia), ma nella struttura resta carente come un agglomerato non ben definito, privo di forma, di servizi e di identità complessiva. La incertezza che anima le nuove espansioni, ritorna e diffonde il suo effetto anche negli spazi del centro storico, a cui non corrisponde la qualità dell'edificato, la cui planimetria urbana è piena di significato ma costituisce, allo stato delle cose, un disegno astratto.

Anche se è doloroso bisogna riconoscere che Gela è cresciuta senza guida, è lo specchio di un popolo quello meridionale e siciliano, che negli ultimi anni non è riuscito, per ragioni complesse che vanno ricercate nel cosiddetto "dualismo italiano" a generare una classe dirigente adeguata.

Il mercato di "produzione-consumo" del centro Nord e il "mercato di prevalente consumo" del sud, hanno determinato un equilibrio del paese che guidato da Roma, è indubbiamente riuscito, pur tra contraddizioni e pasticci, a configurare uno sviluppo anche economico dell'Italia ed un certo aumento di benessere al sud.

A Gela il benessere spezzettato, incompleto e incerto, si manifesta in tante case, case non finite, non intonacate, senza urbanizzazione, enormi nuclei di tessuti urbani da recuperare. E il recupero sempre più si riflette in una interfaccia drammatica, e particolare di tipo sociale. I tempi costringono a fare un bilancio! E ad una azione sino ad oggi evasa"²

Questa valutazione di inadeguatezza della Dirigenza cittadina nei decenni

² Assessorato all'Urbanistica – Urbani & Associati – Agrigento 1996

successivi agli anni cinquanta potrebbe aggravarsi considerando come nello stesso periodo si manifestarono diversi tentativi di dare ordine e guida all'espansione. Abbastanza chiaro fu l'intervento del villaggio Aldisio, e impegnando buoni livelli nazionali di progettualità diedero indicazioni di qualità i progetti di Macchitella dovuti allo studio di Nizzoli Oliveri e quello di Edoardo Gellner.

A questi si affiancarono o seguirono negli anni, diversi progetti di Piano Regolatore Generale ma, tutti per ragioni diverse, complesse e insieme confuse, non divennero mai strumento effettivo. La città continuava ad andare per conto suo, prima crescendo con un edificato che pur non essendo sostenuto da adeguate attrezzature e da indispensabili riordini e potenziamenti adeguati, poteva apparire segno di una vitalità realizzativa, anche economica che si scaricava confusamente nel settore edilizio, quasi a ripetere quei fenomeni urbani di altre epoche e di altri luoghi, come ad esempio le espansioni edilizie nel far-west del secolo XIX. Ma nel caso di Gela la vitalità realizzativa si sarebbe dimostrata limitata nel tempo e non tale da poter successivamente riordinare la crescita caotica del tessuto abitativo realizzato tra il 1950/60 e il decennio degli anni '80.

L'energia edificatoria che si confondeva con l'abusivismo, senza dubbio aveva a sospingerla ragioni complesse, oltre un elementare bisogno di case di cui la Sicilia era complessivamente affamata dopo il II conflitto mondiale. Essa presentava nei soggetti attivi diversi versanti tra cui anche quello delle cooperative *“La scelta iniziale da parte delle prime cooperative è stata quella di affidare i lavori di costruzione a imprese esterne all'ambito gelese e in primo luogo a cooperative di produzione e lavoro che garantivano maggiore esperienza ed affidabilità.*

Negli ultimi anni si è registrato l'ingresso delle piccole imprese gelesi nei lavori di costruzione delle abitazioni. Questo interesse e partecipazione dell'imprenditoria locale si spiega da una parte con la proliferazione di un maggior numero di cooperative di piccole dimensioni, ma soprattutto con la crisi della produzione edilizia nel resto della città (cui ha fatto seguito una forte pressione del mercato del lavoro edile inattivo) che ha fatto rinascere l'attenzione verso quest'unico settore in attività.”³

Cercando di fare una sintesi dei “soggetti attivi” interni alla società gelese,

³ Ibidem

oltre il prosieguo di limitate produttività agricole e della pesca, ci si trova davanti ad una molteplicità tipologica che va dal riflesso che nell'ampliamento del corpo urbano deriva direttamente dall'influsso dell'ANIC, alle azioni cooperative or ora ricordate, al confuso affollarsi di una incontrollata edilizia abusiva.

“Di fronte a questi processi l'Ente Locale svolge un ruolo decisamente secondario: in relazione agli interventi dell'Anic è incapace di esprimere una qualsivoglia forza contrattuale e si trova sistematicamente escluso dai contatti che si stabiliranno tra l'azienda e i più influenti proprietari fondiari; mentre, d'altro canto, ratifica le piccole trasformazioni in atto attraverso il rilascio di licenze edilizie anche in deroga alle prescrizioni del Regolamento Edilizio adottato nel 1954 come strumento transitorio, sostitutivo di un Piano di Ricostruzione mai formulato”⁴ o di tentativi di Piani Regolatori Generali mai divenuti strumenti attuativi.

1.3. Lo sviluppo di “quelli della corsa in avanti”

Le considerazioni sin qui riportate anche riferendosi a quanto si scrisse dieci anni fa nel presentare lo “Schema di massima” del Piano Regolatore Generale ora predisposto per la fase della sua adozione, sono insieme appropriate e improprie rispetto al livello di governo che avrebbe dovuto guidare l'espansione e lo sviluppo di Gela.

I dieci anni da allora trascorsi, mettono in grado di formulare meglio altre considerazioni che se allora già affioravano nell'ordine delle cose, oggi possono poggiare su un'esperienza più vasta e tale da penetrare meglio lo squilibrio dei processi che hanno trasformato Gela che, da trenta mila abitanti li ha visti più o meno triplicati nel giro di quarant'anni circa, senza riuscire ad assumere il volto e l'organizzazione, senza avere attrezzature e strutture, di una città che per l'Italia è di media grandezza e che, per abitanti, è la quinta in Sicilia.

Si può dire in questo senso che la improprietà dei processi che Gela ha vissuto oltre (e più!) che sotto la luce delle criticità antropologico-locali (insufficienza della città a darsi una dirigenza adeguata e quindi ad assumere gli indirizzi opportuni) possono leggersi risalendo alle ragioni storico-geografiche che da un lato collocano Gela al margine della tipologia di sviluppo legata alla modernità-industrialista, e dall'altro lato fanno risalire all'origine di quella sorta di ideologia

⁴ Ibidem

prevalente che ha preordinato i caratteri fondamentali di una tipologia di sviluppo dipendente dall'industrialismo, ma che non si è mossa dai paesi oggi economicamente sviluppati. Quando l'industria si fondava e cresceva il tipo restava lo stesso, come resta la stessa l'essenza e l'identità di un animale o di una pianta dal momento in cui nasce e fino a quando cresce, ma quando è cresciuta, per altro verso, la sua realtà è diversa. Il clima, pur crescendo, manteneva gli stessi caratteri di partenza e con essi confluisce nel periodo di pieno industrialismo, ma questo periodo è diverso da quello che si intende come di primo industrialismo.

Esiste in definitiva un'epoca industriale diversa nelle sue fasi che termina con il pieno industrialismo. Chi entra dopo nell'industrialismo entra in una seconda epoca non nell'epoca "dell'industrializzazione dell'industrialismo". Oggi essendo abbastanza evidente come il termine post-industria non è invenzione di qualche brillante esperto, diffuso poi da qualche altro brillante giornalista, ma è un effettivo dato strutturale, affiora anche il "qualcosa di patologico" del mondo attuale in cui, detto sommariamente, una parte è in fase post-industriale (o post-fordista), e l'altra parte è ancora in fase industriale (o fordista), o addirittura pre-industriale (e pre-fordista), cioè in una "seconda epoca". Eppure, queste parti della terra quelle della "prima epoca" e quelle della "seconda epoca" oramai connesse tra loro subiscono la suggestione e la spinta verso un unico tipo di sviluppo, e tutte tendono a raggiungere la civilizzazione post-industriale che oggi è quella dell'USA, del Giappone, del Centro Europa e così via, cioè dei paesi della "prima epoca". Non si riflette cioè sul valutare quante e quali siano le condizioni del cambiamento che intercorrono tra la prima e la seconda epoca.

In questo buttarsi a correre senza valutare a fondo la diversità dei punti di partenza, (che cioè il soggetto che parte nella "seconda epoca", perché "nato dopo", è un soggetto diverso dal soggetto che è "nato prima") può covare qualcosa di patologico che sta nel presumere che la seconda parte del mondo (quella in fase ancora industriale o pre-industriale e cioè della "seconda epoca") debba raggiungere la prima (quella post-industriale cioè della "prima epoca") con una sorta di inseguimento a-critico. Questo meccanismo suggeriva cioè di correre verso quei modelli locali di partenza e senza valutare realtà e cultura e senza capire come invece esse stesse avrebbero dovuto indicare la strada da percorrere, sia pure imitando il percorso fatto da altri. La globalizzazione oggi pur con i suoi indubbi meriti e arricchimenti, ha dichiarato qualcosa del genere indicando per il

mondo di fine secolo XX una colossale “corsa in avanti” che i 4/5 della terra dovrebbero (o avrebbero dovuto) fare per raggiungere attraverso tappe forzate chi ha impiegato, nelle sue aree geografiche, circa due secoli per costruire, assieme all’industrialesimo, infrastrutture territoriali e infrastrutture antropiche a partire dalla fine del XVIII secolo. Questi due tipi di infrastrutture, che sono fondamentali, vengono minimizzate come qualcosa che si farà di riflesso. Il che non è affatto dimostrato.

La proposizione della “corsa in avanti di tutta la terra” era già implicita con uno straordinario ottimismo negli anni ’50 e ’60. E non c’erano elementi adeguati per coglierne gli aspetti grossolani che cominciarono ad essere denunciati agli inizi degli anni 70 da H.F. Schumacher con i messaggi contenuti ne “*Piccolo è bello*”. Preso allora come un libro da salotto, anziché come un serio avvertimento di una situazione i cui processi dovevano essere rivisti e non risolti con l’idea di ipotetiche accelerazioni, fu in questo libro che Schumacher chiamò i sostenitori di questa idea di sviluppo, allora universalmente accettata, “quelli della corsa in avanti” che tali erano sia per i P.V.S. (Paesi in via di Sviluppo) sia per i Paesi già sviluppati, cioè sia per le aree della “prima epoca” sia per quelle della “seconda epoca” senza considerare la straordinaria velocità che questi della “seconda epoca” avrebbero dovuto realizzare per raggiungere i “primi” che frattanto per loro conto aumentavano la velocità!. Lo stesso clima della “corsa in avanti” è cresciuto negli anni ed è confluito nella globalizzazione della quale J. Stiglitz, premio Nobel dell’economia e già vicepresidente della “Banca Mondiale”, solo qualche anno fa diceva *“Non si tratta più, infatti, di stabilire se la globalizzazione sia buona o cattiva: la globalizzazione è una forza positiva che ha portato enormi vantaggi ad alcuni, ma che il modo in cui è stata gestita, tanti milioni di persone non ne hanno tratto alcun beneficio e moltissime altre stanno peggio di prima. La sfida che ci attende oggi è la riforma della globalizzazione, affinché non porti vantaggi soltanto ai paesi ricchi emagiormente industrializzati, ma anche a quelli più poveri e meno sviluppati.”*⁵

⁵ “La globalizzazione e i suoi oppositori” – Joseph E. Stiglitz - Einaudi

1.4. Fordismo⁶ e post-Fordismo

Dai tempi di Schumacher (cioè gli anni sessanta del XX secolo) i processi caratterizzati dalla “corsa in avanti” non sono stati rivisti, tanto che oggi si è pervenuti senza adeguate avvertenze critiche, in maniera non prevista e in modi inadeguati, al confine tra industrialissimo e post-industria, tra fordismo e post-fordismo, confine di cui Zamagni e Bruni dicono che *“a nessuno può sfuggire che il confine tra la sfera del’ impiego e quella delle attività lavorative è nella società post-fordista sostanzialmente lo stesso di quello posto in essere durante la lunga fase di sviluppo della società fordista. E’ questa la vera rigidità che occorre superar e, e in fretta, se si vuole avviare a soluzione il problema della disoccupazione. Pensare, infatti, di dare oggi un lavoro a tutti sotto forma di impiego, cioè di posto di lavoro salariato, sarebbe pura utopia o, peggio, pericolosa menzogna. Infatti, mentre nella società industriale, l’espansione dei consumi e la lentezza del progresso tecnico permettevano al mercato del lavoro sia di assorbire la nuova manodopera sia di riassorbire la vecchia manodopera resa esuberante, nella società postindustriale questi margini di intervento sono – come vedremo – praticamente negati. Ecco perché occorre intervenire e sul confine di cui si è appena detto.*

Si pone la domanda: perché pare così difficile avere ragione di quella rigidità? Perché, in altre parole, così forti sono le resistenze a prendere atto della circostanza, che la nostra attuale disoccupazione è essenzialmente legata al mutamento profondo che è intervenuto nella natura del lavoro? La risposta che troviamo più convincente, e che è ancora diffusa (e creduta) tra gli esperti, è l’idea che si possa intervenire con successo sulla disoccupazione operando sui rimedi tradizionali, quelli cioè che sono stati applicati in tempi più o meno recenti per far fronte alle tre grandi tipologie di disoccupazione: quella associata all’alto costo del lavoro; quella da carenza di domanda effettiva; quella tecnologica.”

⁶ Insieme di elementi che hanno caratterizzato lo sviluppo della produzione industriale di massa degli Stati Uniti e negli altri principali paesi capitalistici sviluppati. Deriva il nome da quello dell’industriale statunitense H.Ford (1863-1947), inventore della celebre automobile <<modello T>>, vettura popolare lanciata nel 1909 e divenuta simbolo del consumo di massa. Elementi essenziali del fordismo sono: forte accumulazione accoppiata a innovazione tecnologica (Ford fu il primo ad introdurre nel processo produttivo la catena di montaggio e ad applicare su larga scala la standardizzazione della produzione), aumento della produttività, diminuzione del costo dei prodotti, aumento dei salari e quindi creazione di nuova domanda che stimola l’allargamento della produzione, nuova accumulazione ecc.. - Enciclopedia Garzanti

“Rimedi tradizionali” che Bruni e Zamagni illustrano come tutt’altro che scontati.

Ma a noi interessa osservare fin da questo punto del ragionamento, come il rapporto tra Fordismo e post-fordismo non solo si manifesta oggi nei paesi industrialmente sviluppati con un processo di moltiplicazione e arricchimento di macchine che sostituisce e sempre più mette fuori “la mano d’opera operaia dalla produzione dei beni”, provocando cioè disoccupazione nel settore produttivo dei “beni”.

Non solo ciò avverte che in realtà i paesi in via di sviluppo sono oggi faticosamente e con scarso successo ancora in fase fordista, cioè entro ciò che abbiamo prima chiamato la “prima epoca” industrialista e che anche quelli che sembrano avviati ad un brillante futuro per l’alto incremento di P.i.l. che registrano in questi anni, tra alcuni anni si troveranno nel difficile “confine” che si preannuncia tra fordismo e post-fordismo (in questo itinerario si possono registrare i Paesi dell’est Europa, ed è anche la Cina, quest’ultima tuttavia apre un capitolo a parte, con uno status sociale nel futuro preoccupante per se stessa e forse per il mondo intero).

Ma al di là della vicenda “diacronica”, cioè quella che si sviluppa prima con l’industrialesimo, facendolo progressivamente maturare per poi confluire nel post-industria (o post-fordismo), e che oggi fa registrare la presenza del “confine critico” di cui parlano Bruni e Zamagni, qualcosa di “sincronico”, di analogo e di non risolto, si è dato nei decenni scorsi anche nei tentativi di introduzione dell’industrialesimo in paesi che in quel tempo erano marginali al fenomeno. Ciò è avvenuto fin dalle accelerazioni successive alla seconda guerra mondiale. In esse ai margini delle nazioni che avevano ospitato “l’industrialesimo nel tempo dell’industrialesimo” che erano stati più o meno i protagonisti dalla seconda guerra mondiale, vincitori e vinti, [Inghilterra, Francia, Germania, Giappone, Italia, (la parte industrializzata che già esisteva), Usa, Australia, Canada, URSS] si verificò una discrasia tra l’esistenza di un vecchio rapporto impresa-lavoro-produzione, di tipo genericamente pre-industriale, con il sopravvenire di un tentativo per un nuovo rapporto di tipo industrialista tra i tre protagonisti dello sviluppo che sono appunto: *impresa-lavoro-produzione*.

Sembrava logico che la forza del nuovo, senza particolari traumi, avrebbe condotto il vecchio, su percorsi moderni. E su queste premesse si procedette di conseguenza.

Ma il processo avvenne confusamente in diversi paesi di margine che subirono anche clamorosi fenomeni di caos territoriale. Questo andamento proseguì ulteriormente con i fenomeni più recenti di “favelas” o auto-costruzioni (vedi in concreto le grandi città del sud-america) dei paesi terzi. Il caos che si è manifestato è dovuto a sopravvenienti discrasie tra uso abitativo tradizionale del territorio-nuovo, urbanesimo-finanza moderna, e guida moderna della produzione industriale. Il fenomeno complessivo vide cioè:

- a) da un lato i paesi già assestati nel clima industrialista che non pativano le nuove discrasie e che, anche nella ricostruzione bellica, seguirono un certo ordine
- b) dall'altro lato, i paesi che non avevano vissuto “l'industrializzazione nel tempo dell'industrialismo” e invece cercavano di viverla, nel post-industria.

La vicenda di Gela si colloca in quest'ultima categoria, e la discrasia tra nuovo e vecchio non è diacronica secondo le progressività di cambiamento che avevano avuto i paesi industrialisti con i ritmi e le consequenzialità “dell'industrializzazione nel tempo dell'industrialismo”.

Per Gela, la discrasia è stata “sincronica”. Anche se con caratteri particolari e specifici distinti da quelli di aree più lontane ed estranee all'industrialismo (come il sud America), Gela ha subito queste “discrasie sincroniche” (cioè esplosioni contraddittorie e disarmoniche contemporanee) come la Sicilia aveva avuto, sia pure per episodi, i suoi fenomeni di industrializzazione nel tempo dell'industrialismo”⁷ contraddetti poi dalle successive vicende.

Dentro la Sicilia, Gela nella seconda metà del secolo XX diviene emblematica rispetto a questo fenomeno. Collegato ad uno sviluppo industrialista ritardato e importato (o imposto), risente le conseguenze di dannose “discrasie sincroniche” con la vicenda ANIC.

Da quel momento la tendenza ad una crescita abitativa che già si era manifestata con le espansioni primo-novecentesche e che premeva con il

⁷ Il più famoso è quello dei Florio, ma anche altri tentativi si praticarono nella Sicilia orientale e nel sud Sicilia

fenomeno dell'urbanesimo accesi con il dopoguerra in tutta la Sicilia, si accentuò. E' forse più proprio dire, con un termine già prima usato: esplose! Un elemento del gioco sopravvenuto e che ha reso più grave l'esplosione edilizia anche abusiva, più forte che in altre parti dell'isola, ha manifestato il segno della sua discrasia fin dai progetti e dalla realizzazione del *“Villaggio Residenziale di Macchitella (ANIC) ad ovest del paese. Con questo infatti si evidenzia come la strategia prescelta dalla direzione aziendale ha privilegiato, piuttosto che il rapporto con l'Amministrazione Comunale, la contrattazione diretta con i più influenti proprietari terrieri ed ha finito per accentuare il carattere esogeno dell'intervento e la difficoltà dell'inserimento -sia in termini fisici che sociali della realtà di fabbrica nel contesto. È stata questa strategia che ha portato ad accantonare l'ipotesi iniziale, sostenuta dallo stesso Enrico Mattei, che prospettava la realizzazione dell'intervento sulle pendici nord della collina su cui sorge il paese e che avrebbe potuto offrire una maggiore integrazione tra l'industria e la città.*

Il Villaggio viene realizzato con ampia dotazione di servizi autonomi⁸ e garantisce complessivamente una qualità ambientale ed abitativa in stridente contrasto con le condizioni di generale degrado ed insalubrità rilevabili nel resto del contesto edificato e in alcune parti del Centro Storico. La distanza fisica del quartiere dal centro abitato conferma l'immagine di benessere e privilegio cui la comunità gelese sembrava, almeno per il momento, non poter partecipare.⁹

Inoltre la vicenda si riflette sul piano occupazionale “Gli anni ‘60 vedono il dispiegarsi degli effetti dell'insediamento del petrolchimico nel contesto gelese: infatti, ultimata nel 1963 la fase di costruzione dello stabilimento e del Villaggio Residenziale di Macchitella la cui costituzione, come era facile attendersi, ha generato i massimi livelli occupazionali arrivando ad impiegare (tra il 1961 e il 1962) circa 7000 lavoratori, si riducono drasticamente le opportunità di lavoro per le consistenti quote di popolazione gelese escluse dalla garanzia di un'occupazione stabile nello stabilimento o nelle poche imprese “agganciate” attraverso appalti di varia forma al nuovo corso economico. La forza lavoro espulsa, che non riesce a trovare nel settore agricolo un'alternativa occupazionale, vede così aprirsi la via

⁸ Ad esempio tra le architetture è particolarmente apprezzabile la chiesa di S.Giovanni Battista del 1969 – progettata da Ignazio Gardella

⁹ “Gela tra recupero e sviluppo” op. cit.

dell'emigrazione.”¹⁰ o della decadenza sociale, in impieghi inadeguati, e nella disoccupazione.

1.5. Le discrasie dello sviluppo attuale

Il senso della vicenda con la criticità della “discrasia-sincronica” va proprio ritrovato nel fatto che nel giro di pochi anni esiste un evento concreto (insediamento ANIC) con effetti direttamente indotti (costruzione di Macchitella) che, provocando un'attrazione di mano d'opera temporanea dalle campagne, determina una spinta alla crescita della città, ma poco dopo, quasi “sincronicamente”, si profila la discrasia per cui l'insediamento industriale non realizza un adeguato coinvolgimento della popolazione e della città di Gela, né come occupazione, né verso uno sviluppo di tipo industrialista.

Infatti, non solo resta limitato il numero del personale gelese occupato (che tuttavia con l'indotto è di qualche migliaio), ma complessivamente il petrolchimico ben presto si rivela come un tassello di giochi del mercato dell'energia che ha ben poco da fare con il risultato di un salto abnorme determinato nella crescita di un agglomerato da 30 mila abitanti, divenuto circa tre volte tanto, raggiungendo cioè la popolazione propria ad una città di entità media. L'insediamento petrolchimico e la città di Gela risultano, per diversi versi, estranei l'uno all'altra.

La estraneità dell'insediamento è duplice:

- a) da un lato è relativa alla gestione del capitale, per cui Gela è del tutto estranea agli aspetti di alto livello amministrativo e finanziario legati all'attività terziaria, che hanno sede in altre città. In questo modo, nel contesto gelese si diffonde molto poco del *Know-how* legato a quel settore economico-finanziario, che caratterizza il clima socio-psicologico dell'industrialesimo. Peggio ancora: si può finire con il vedere assorbite quelle unità di personale gelese che risultano migliori, all'interno dell'organismo Eni; questo personale viene immesso all'interno della grande azienda, sottraendo, così individui che potenzialmente potevano diventare classe dirigente di Gela.
- b) dall'altro lato, la estraneità è relativa agli aspetti tecnici e di ricerca nel settore chimico perché, anche qui, i centri di studi sono altrove e il *Know-how* non

¹⁰ Ibidem

resta nell'abitato della nuova Gela. Si potrebbe dire che a questo si è tentato di rimediare con la costruzione del Centro Direzionale dell'Eni, ma a parte il fatto che bisogna capire meglio cosa ciò significhi per Gela (anche dal punto di vista urbanistico!), la sua realizzazione è avvenuta troppo tardi.

Ciò che abbiamo chiamato “discrasia-sincronica” manifestata nei decenni 60 e 70 è stata provocata, quindi, da un'operazione imprenditoriale che non appartiene al territorio gelese. L'intervento apparve come una grande opportunità di sviluppo e forse anche come tale fu pensato, ma in seguito non è stato trasferito nelle mani dei gelesi (cosa che forse allora era impossibile), né è stato possibile ai gelesi “occuparlo” e farlo proprio (cosa ancora più difficile), né comunque la partecipazione della città è stata possibile in modo che ne arrivasse a sentire, in qualche misura, il senso di appartenenza.

La “discrasia-sincronica” legata all'intervento ha presidiato di se stessa, per alcuni decenni, la vita di Gela. Date le condizioni pressanti di sottosviluppo che deprimevano i territori agricoli tra Niscemi e Riesi si può anche pensare che potevano sopravvenire, senza questo intervento, eventi ancora peggiori, più dolorosi e caotici. Se l'evento ANIC non fosse intervenuto non possiamo infatti prevedere cosa di peggio sarebbe potuto avvenire, ma è certo il negativo che oggi constatiamo: ci troviamo cioè davanti ad un effetto indotto, che registra un agglomerato magmatico di costruzioni, con un'altissima percentuale di abusivismo, senza un'adeguato sistema di strade, senza strutture e servizi che modellino un equilibrato organismo urbano.

Siamo davanti ad un fenomeno caratteristico di ciò che è al margine del processo più generale di de-territorializzazione dell'economia. Un'impresa “territorializzata” che però nasce seguendo una geografia imprenditoriale non controllabile da Gela e un contesto più generale di leggi e di modalità propria alla de-territorializzazione della economia¹¹, che, come è avvenuto a Gela, non apporta al territorio adeguati riflessi economici, ma può provocare, com'è infatti avvenuto, discrasie socio-economiche, ed urbanistiche.

¹¹ Fenomeno generalmente accentuato nel periodo della globalizzazione e che oggi persiste anche varie crisi di stabilimenti costruiti in territori lontani da quelli delle società madri. (vedi Acciaierie a Terni e Fiat a Termini Imprese etc..)

1.6. Piano Regolatore Generale e Piano Strategico della città

Detto ciò, ci troviamo perciò a dover considerare oggi quanto sarebbe improprio dare la principale responsabilità di come siano andate le cose alla sola incapacità della dirigenza di Gela. Certamente una concausa le può appartenere, ma non disgiunta da fenomeni di tipo internazionale, e da un'idea che aveva il mondo pensante della seconda metà del secolo XX, cioè che la tipologia di sviluppo di tipo industrialista fosse necessariamente quanto dovesse essere perseguito, trasferendo e diffondendo opifici ovunque, trascurando del tutto la considerazione che non si fosse più (e ancora meno lo si è ora!) nelle condizioni e nelle coordinate storico sociologiche in cui si fosse possibile attuare "l'industrializzazione nel tempo dell'industrialesimo" (nella "prima epoca"). Si era in tempi nuovi con la conseguenza che la tipologia di sviluppo per i paesi che ne erano stati al margine dovesse avere le peculiarità proprie dei tempi nuovi (della "seconda epoca") che non erano più leggibili in un quadro pienamente "industrialista".

Si è quindi per certi versi, soprattutto in certe parti del mondo, vissuto un tipo di modernità, simile ad un'"epoca fuori epoca" nella quale molti elementi hanno giocato all'interno di quanto abbiamo chiamato la "discrasia-sincronica", e che ha visto l'ampliamento caotico di Gela. Tra questi elementi del gioco numerosi sono, pertanto, quelli di ordine internazionale, cioè non dipendenti dalla dirigenza locale.

Se c'è un problema di "responsabilità" sta forse soprattutto nella passività e staticità della dirigenza locale ad assumere una collocazione critica verso ciò che stava avvenendo nel mondo; ma come le si può attribuire del tutto ad essa tale responsabilità, se la necessità di una tipologia differenziata di sviluppo affiora solo oggi come opportunità? Se ancora oggi, è così difficile decidere di intraprendere tipologie di sviluppo innovanti?

Piuttosto, molte cose suggeriscono come, proprio oggi, ai luoghi competa questa responsabilità critica nel valutare, più autonomamente di quanto avvenisse decenni addietro, un quadro socio-economico diverso che porta ad un innovante percorso che alla fine condurrà all'ordinamento urbanistico. E ciò vale anche per Gela.

Nel rapporto tra innovazione socio-economica e ordinamento urbanistico va considerato anche ciò che già si inizia a fare in parecchie città, come cioè ridefinire quei caratteri socio-produttivi che, anche per Gela, possono arrivare a

costituire e concretare un “Piano Strategico” della Città. Si tratta in sostanza di procedere verso una valutazione congiunta degli aspetti urbanistico-territoriali e di quelli socio-economici e culturali, con forte attenzione critica alle relazioni tra realtà locali e realtà globalizzate.

Ciò è possibile, probabilmente più che negli anni addietro, anche per via del cambiamento che intanto è avvenuto nella società gelese. Già dieci anni fa questo cambiamento si annunciava e se ne si riportava l'avvertenza in questi termini *“La stratificazione sociale ed occupazionale tende in questi anni ad articolarsi: al bracciante ed all'operaio marginale - entrambe figure che continuano ad avere un peso considerevole - si affiancano ora gli operai e gli impiegati dell'ANIC, gli edili garantiti e gli scarsi occupati, al di là delle attese, nell'indotto del Petrolchimico. ma soprattutto la nascente piccola e media borghesia legata alla pubblica amministrazione ed al commercio.*

Il contributo della forza lavoro gelese direttamente impiegata all'avvio della produzione è estremamente modesto e aumenterà via via dalla metà degli anni “70. I dati censuari del 1971 descrivono una situazione di maggiore e più varia distribuzione della forza lavoro nei vari settori, con una diminuzione netta degli occupati in agricoltura, ed un aumento consistente oltre che degli addetti all'industria, del settore del commercio, dei trasporti e dei servizi¹².

I dieci anni trascorsi dallo Schema di massima hanno accentuato questo “automodellarsi” della società gelese verso caratteri occupazionali più moderni. Malgrado le indubbe difficoltà Gela adesso potrà meglio valutare come orientare un futuro “Piano strategico” della città. In quest'ottica, l'urbanistica del “Piano Regolatore Generale”, ora in via di proposta definitiva, può costituire occasione opportuna per impostare i mezzi e l'azione per pervenire anche al “Piano Strategico”. Il presente Progetto di PRG si è trovato nella necessità di individuare alcune possibili linee di ordine strategico, che hanno riflessi sul piano socio-economico, e che possono ritrovarsi in un disegno di città orientato verso caratteristiche terziarie.

D'altro canto sarebbe errato, e comunque legato a visioni oramai sorpassate, pensare che necessariamente un “Piano strategico”, mediante organici e

¹² “Gela tra recupero e sviluppo” op. cit

approfonditi studi e proiezioni socio-economiche possa precedere un Piano che provveda all'assetto urbanistico della Città. I due strumenti vanno considerati in una condizione di reciproca interdipendenza: se il Piano di assetto urbano si trova a precedere il "Piano strategico", come nel nostro caso, da questo secondo potranno venire suggerimenti e idee con cui ritornare sul Piano Urbanistico, integrandolo e correggendolo. E viceversa, come nel nostro caso, se è nell'ordine delle cose che un Piano urbanistico debba esprimere un assetto della città che rispecchi una certa visione economico-sociale, ciò potrà costituire elemento da cui il "Piano Strategico" può muovere, o accettandola, sia pure in parte, o correggendola.

E' importante sottolineare come non si possa più pensare oggi ad un Piano urbanistico o ad un Piano socio-economico rigidi e isolati l'uno dall'altro, ma piuttosto, ad un gioco flessibile e interattivo tra i due strumenti in modo che non blocchi i processi, ma che al contrario serva per migliorarli e aggiornarli.

Questa interattività e flessibilità può essere messa in risalto oggi all'interno di una relazione di Piano, tanto più perché si è nella prospettiva di una futura nuova Legislazione Regionale che, tra le tante problematiche, nasce in un clima in cui sono divenute chiare lentezze e danni dovuti alle rigidità del vecchio ordinamento degli strumenti urbanistici.

La tendenza verso la terziarizzazione, cui tende la città, è evidenziata anche dalla tendenza della struttura occupazionale. Per essa si è portati a riflettere anche su alcuni dati, come quelli della tabella di sintesi (che si riporta nella parte "Dimensionamento" di questo PRG) e che registra il totale degli occupati, gli addetti, i cambiamenti tra il 1971 e il 1991. Rispetto al settore primario gli occupati sono passati dal 48,37% al 17,12%, quelli del settore secondario sono scesi anch'essi dal 55,14% al 48,37%, quelli impiegati nel terziario sono invece in costante incremento dal 27,24% nel '71, al 44,65% nel '91. L'andamento è confermato anche negli anni successivi, e ciò non meraviglia perché un andamento simile è un fenomeno comune nei paesi che, come l'Italia (nel suo complesso), hanno da tempo avuto a che fare con l'industrializzazione. La tendenza verso il terziario che esiste a Gela è perciò positiva e va incoraggiata assumendola, tra l'altro come indicatore per il tipo di sviluppo che in qualche modo è già in atto.

2. SUSCETTIVITA'

2.1. Le risorse reali di Gela

A questo punto, senza voler invadere le pertinenze di quello che potrà essere un “Piano Strategico” della Città, ma solo per il fatto che, derivando la stesura di questa relazione da una lettura territoriale-urbanistica com'è consentito dallo studio preliminare al PRG, si può sottolineare come le linee di sviluppo che le cose stesse invitano a disegnare per Gela, poggiano su quelle che sono le “risorse reali” derivate dalla sua natura e storia, e quindi tenendo conto anche di ciò che è avvenuto nella seconda metà del secolo XX. E' oggetto di valutazione anche quanto queste “risorse reali per il loro sviluppo”, potranno e dovranno poggiare sul terziario in genere, e su quello di tipo avanzato in particolare.

Le “risorse reali” di Gela possono raggrupparsi in cinque settori:

- a) Agro-alimentare;
- b) Industria Chimica;
- c) Beni Culturali e Ambientali;
- d) Turismo;
- e) Talento Posizionale.

Solo sviluppando le suscettività di ognuno di questi settori e facendo in modo che il plus-valore, potenzialmente derivabile da ciascuno, resti nel territorio e sia reinvestito (si pensi anche ai versanti inediti delle risorse, alla verticalizzazione, e al marketing), si può cercare di correggere, anche per Gela quelle negatività che possono dipendere oggi dalla de-territorializzazione della economia.

2.1.1. L'agro-alimentare

Questo deve contare su quella valorizzazione della Piana di Gela per la quale da tempo viene indicata la prospettiva di un'uso generalizzato della irrigazione.

Si riportava già nello “Schema Generale” del 1996 che *“oltre un aggiornamento dei sistemi di distribuzione delle acque, che stanno per attuarsi, bisognerebbe procedere ad una vasta ristrutturazione aziendale e ad un'organizzazione di stoccaggio della produzione, convenientemente affiancata da catene del freddo e da un coraggioso impianto di industria agro-alimentare che,*

malgrado l'aggressività delle grandi catene alimentari europee, (e transnazionali) riesca a valorizzare la qualità e la tipologia del prodotto e a mantenere in loco il suo "valore aggiunto".

Pensando a questo quadro di attività collaterali al settore agricolo e alla necessità assoluta di un buon marketing, appare immediata la carenza di un adeguato terziario e la necessità di attivarsi per animarlo”¹³

Lo stato delle cose attuale può registrare a Gela l'attenzione di giovani gruppi di tecnici, e con ciò la predisposizione ad affrontare il settore con una nuova imprenditorialità. Per l'agro-alimentare l'auspicabile "Piano strategico" di Gela, dovrà porre sicuramente un'attenzione prioritaria ad una visione che sia intercomunale. Infatti, le potenzialità dell'intera Piana di Gela e del sistema collinare che la definisce, vanno organizzate anche in connessione alla filiera dei quattro anelli: produzione-ricerca-verticalizzazione-marketing, che dovrà essere oggetto di monitoraggio sia in ogni suo singolo anello, sia nelle connessioni reciproche. Per questo sono molto opportune operazioni e interrelazioni d'ordine intercomunale.

2.1.2. L'industria Chimica

Per quanto possibile, il settore dell'industria chimica deve integrarsi con il quadro produttivo di Gela, più di quanto lo sia stato e lo sia tutt'ora. Lo poniamo qui al secondo posto tra i settori produttivi, solo perché è necessario esaminarne, e prevederne il futuro in relazione a quello della città, e per farlo, vanno poste alcune domande.

Qual è il futuro del petrolchimico, e in concreto qual è il futuro economico di tutto il contesto dell'area Mediterranea in cui è inserita Gela? È possibile pensare ad una permanenza nel settore? E a quali prezzi, anche ambientali?

Quali gli aspetti di *Joint-venture* e di indotto non adeguatamente esplorati nel passato? E' utile esplorarli oggi?

Quali sono gli aspetti del terziario (mineralogico, chimico, tecnologico, commerciale) che potrebbero essere ulteriormente sviluppati nella Città, anche nella prospettiva di un loro *Know-how*, di consulenza e assistenza tecnica, da offrire e trasmettere ad altre aree gravitanti nel Mediterraneo interessate al settore?

¹³ Ibidem

Si potrebbero individuare collaborazioni adeguate con centri di ricerca e universitari, pensando di potenziare anche le connessioni tra esperti locali e le attività del Centro Direzionale dell'AGIP recentemente costruito?

Già nella relazione dello “Schema di Massima” si parlava di tutto ciò, ma oggi è ancora più urgente dare risposta al tipo di domande che abbiamo cercato qui di tratteggiare. Ciò potrà essere posto contestualmente al “Piano Strategico”, ma anche prima potrebbero essere prese iniziative utili a esplorare le varie tematiche legate al settore “chimico e petrolchimico” a Gela.¹⁴

2.1.3. Beni Culturali e Ambientali

Davanti al settore dei Beni Culturali, per centrarci rispetto a ciò che configura la identità di Gela, è opportuno partire dall'attualità: dai pittori, dagli uomini di cultura di oggi da un lato, recuperando il rapporto con la Gela che precede il “trauma” disordinato della crescita avvenuta tra gli anni sessanta e ottanta del XX secolo.

Negli anni intorno alla metà del secolo XX, tra gli altri personaggi, opera a Gela il singolare “farmacista-pittore” Salvatore Solito che ha lasciato una descrizione pittorica della vita e dell'ambiente gelese molto significativa. Aurelio Rigoli, nel concludere la sua prefazione ad un libro di Virgilio Argento¹⁵, e parlando della prospettiva generale, espressa da un pittore come Solito, all'interno della sua società cita una frase di Francostel: “*Non basta vedere un quadro, un soggetto aneddótico, bisogna indagare il meccanismo individuale e sociale che*

¹⁴ Nella relazione allo schema di Massima si diceva “Ugualmente lo stimolo deciso verso il terziario sarebbe indispensabile perchè la città si esamini sul suo Sviluppo industriale. Non lo ha mai fatto, eppure da tanto tempo “ospita” un grosso complesso petrolchimico che è stato determinante nel bene e nel male, per la sua storia degli ultimi 40 anni; quali sono le possibilità future. Quali le vie di una eventuale riconversione? Sono prevedibili dei rilanci? Certamente si tratta di agevolare e richiedere ogni iniziativa all'Agip e all'Enichem perchè cerchino di rispondere positivamente al radicamento in loco di un nuovo tenore di quel terziario utile al settore petrolchimico, ma anche di chiedere a questi grossi complessi aziendali un indiretto aiuto per far nascere un terziario privato in questo e *in altri* settori, coscienti che solo con questa crescita potranno affrontarsi i problemi difficili e gravi che pone l'attuale assetto socio-economico Le innervature del terziario costituiscono i canali *di* relazione che più di qualsiasi altro provvedimento Possono superare *il* relativo isolamento *in* cui si trova Gela.” Ibidem.

¹⁵ Virgilio Argento. Gela nella pittura di Salvatore Solito a cura del Comune di Gela – Gela 1987

l'ha reso leggibile ed efficace". Dall'interno di questi meccanismi, Salvatore Solito li indaga tramite i suoi quadri ed acquerelli e ci fa intravedere la Gela della prima metà del secolo XX. Il riflesso delle cose di Gela che ci perviene da testimoni come Solito, deve entrare in una riflessione dei cittadini su se stessi, e questo interessato approccio critico è un capitolo che va stimolato e sostenuto nel panorama dei Beni Culturali.

Questo interesse autentico all'ambito locale, e al presente in generale, risulta necessario anche per fermare nell'isola (e a Gela in particolare), i talenti che operano nel campo delle arti, e genericamente intellettuali, che sono molto più numerosi, e più rapidi ad emigrare, di quanto non si creda.

Noi lo scriviamo "a pagine chiuse"(!) dato che, a differenza di quanti vivono a Gela, chi scrive questa relazione "non sa bene le cose", ma che per gli anni di contatto maturati con la città, e conoscendo in genere la Sicilia, "è certo" di questa vitalità culturale che va assunta e valorizzata, fruita e organizzata anche, dicendo con una brutta parola, come "*mercato*".

Una volta riappropriatici dell'attualità si deve poi via via risalire al passato avendo coscienza che il nostro tempo, per riequilibrarsi, ha bisogno di scoprire "il continente della storia", anche in quei dettagli che nel passato erano trascurati. Per molti aspetti tutto ciò che è scritto nel passato viene in genere letto affrettatamente, da persone interessate solo ad alcuni ma non a tutti i fatti, approfondendo esclusivamente le loro complesse connessioni laddove si innestano messaggi validi per l'attualità. Nella nostra logica si è così chiamati a fare salti di secoli, risalendo all'antica Terranova, al margine esterno della "ricostruzione barocca" per quella parte che non fu demolita dal terremoto del 1693, alla "Città federiciana", all'indipendenza delle colonie Greche di Sicilia e fino alla preistoria: una catena di epoche ricca di testimonianze da collegare e interrelazionale fra loro.

E' tutto un territorio che parla di antichità, dalla necropoli preistorica dei monti Giose e Disueri, fino ad arrivare alle testimonianze della cultura greca nell'attuale bipolo archeologico: tra il colle prospiciente le foci del fiume Gela, e lo straordinario tratto di fortificazioni greche di Capo Soprano.

E' un territorio che, dal Castelluccio fino all'impianto federiciano del Centro Storico, riporta ad un medioevo poco studiato.

I reperti emergenti sono certamente pochi, rispetto al patrimonio originario, ma sufficienti per una valorizzazione molto più leggibile di quanto sia oggi possibile,

e per fare emergere brani di storia che siano anche di interesse universale. Fino a pochi decenni fa sembravano questione di morti, ma la contemporaneità considera e guarda oggi con occhi nuovi in modo da leggere con quella acutezza indispensabile alle nostre generazioni, per trovare i nuovi equilibri necessari alla umanità del ventunesimo secolo.

Se ovunque i “beni culturali” vanno oramai considerati tasselli di un mosaico da ricomporre per aiutare a ricostruire la identità dell’uomo e della sua società, questo è urgente soprattutto in Sicilia. Di conseguenza lo è in quella sorta di paradigma siciliano rappresentato da Gela.

E’ un’operazione determinante per noi e per chi viene da fuori, perché gli uni e gli altri possono trarne inediti arricchimenti per la loro visione delle cose.

2.1.4. Turismo

Per il settore turistico oltre questo quadro di storia che impegna anche l’attualità al punto che sia conducente osservare i beni culturali di oggi per poi risalire a quelli del passato, va anche affiancato e integrato il quadro della natura, che apre il degradare dei monti, delle colline e della Piana di Gela, nell’arco tanto ampio del suo golfo, da far sì che i punti estremi di Licata e di Punta Braccetto quasi si perdano all’orizzonte.

Il contenitore della storia e quello della geografia, strettamente accorpato al calore umano, e all’uomo che (quando vuole!) può essere il centro dei beni culturali, attuali e passati della sua terra, il tutto rappresenta in Sicilia un’offerta turistica il cui settore può essere oggi quello trainante anche per segmenti produttivi di altri settori.

Di questo settore si possono evidenziare nel territorio Gelese i seguenti comparti:

A1) quello del turismo della linea di costa da distinguere in due tipologie:

- I) la tipologia offerta direttamente da “Gela Città”, agevolata dal potenziamento del porto, sia nella direzione del naviglio da diporto che di navi da crociera, e associata al ripristino della linea di costa sotto il Centro Storico, tale da renderla maggiormente fruibile, nonché al rilancio di quella sotto Capo Soprano e davanti Macchitella.
- II) La tipologia che caratterizza zona e spiaggia di Manfria. E’ certo che non si

debba aggredire la spiaggia (in buona parte dichiarata “area protetta”), ma organizzare un sistema ricettivo di alberghi in un’architettura “orizzontaleggiante” ospitata entro le colline arretrate rispetto alle linee di costa. Questo sistema recettivo collinare, ricco di prospettive paesaggistiche se dotato anche di una opportuna “architettura di acque” adeguate alla balneazione, potrebbe consentire spazi comodi utili al godimento dell’insolazione, offrendo tra le altre anche attrezzature sportive, come “campi di Golf” dei quali uno, vicino il Castello di Falconara, è già in previsione.

Attraverso gli studi eseguiti per il PRG è emerso come sia auspicabile situare a Manfria, un “polo turistico” di livello regionale¹⁶ con almeno mille stanze, corrispondenti a circa 2000 posti letto, ma non addossato al litorale sabbioso. Il “polo” andrà progettato come un grande filtro, posto a distanza dal “bene culturale strategico”, che è costituito dalla straordinaria spiaggia di Manfria. Questa, in parte dichiarata zona protetta, in parte consentita solo ad un tipo “compatibile” di balneazione, non va appesantita da servizi e attrezzature tipiche delle spiagge per turismo di massa. Del resto, occorre guardare alle zone dichiarate SIC e ZPS (vedi Relazione PRG Vol.I), non solo come un vincolo orientato ad inibire ogni attività umana, bensì come una risorsa in più per il territorio: un’ulteriore offerta per il turista, come anche un patrimonio capace di offrire uno sviluppo alternativo a quello industriale, oggi in crisi.

Un “filtro turistico attrezzato”, quindi, che consenta la balneazione sarà apprezzabile inoltre:

- a) per l’isolamento collinare da cui si possa fruire, senza distruggerlo, del singolare lido sabbioso;
- b) per la vicinanza del porto turistico di Gela;
- c) per le gite di grande interesse a breve distanza: Piazza Armerina, Agrigento, Catania, il Ragusano e il Siracusano di recente compresi dall’UNESCO tra i patrimoni dell’umanità; oppure nell’immediato intorno giovandosi del

¹⁶ Di questi nuovi Poli, (oltre quelli esistenti come Taormina, Eolie, Palermo-Terrasini, Cefalù) se ne potrebbero prevedere altri due uno sopra Messina (tra i due mari) e uno nell’area di Capo Granitola

quadrilatero inclinato con vertici, oltre che in Manfria, nella Necropoli di Disueri (per raggiungerla potrebbero disegnarsi dei percorsi per lunghe passeggiate a piedi o con mountain-bike), nello straordinario sito panoramico di Butera (raggiungibile con navette) e nel Castello di Falconara (questi percorsi possono anche essere arricchiti da quelli dell'Orientouring).

A2) La stessa “zona filtro” se da un lato difende, e insieme rende fruibile, il “bene strategico culturale di natura” che è la spiaggia di Manfria e l'ampia area SIC tra Montelungo ed il torrente Comunelli, dall'altro si apre verso l'interno in percorsi diversi dai Beni Culturali Strategici or ora citati al punto A1); ancora, può aprirsi in sentieri e in strade vicinali che conducono alle microcentralità dei Beni Culturali Ambientali organizzate dal “Turismo Relazionale Integrato”. Si estende da qui, infatti, un vasto territorio in cui si può offrire, attraverso la punteggiata di micro-centralità, la fruizione di quei “Beni Culturali Ambientali” che sempre più vengono richiesti dalla utenza, sempre più specializzata e, da quanti possono indicarsi come “turisti villeggianti”. Sarà, infatti, necessario uno studio di dettaglio per valutare qual'è, nella Piana di Gela e nelle sue pertinenze collinari, la presenza di bagli, masserie, casali, ville etc., di borghi rurali in parte abbandonati, per valutare la consistenza di una possibile offerta inscrivibile nel T.R.I. Con informazioni sommarie si può sostenere che un certo comparto di questo genere di turismo, per molte decine di microcentralità, potrà riguardare Gela, il suo territorio e i territori immediatamente limitrofi. Anche per questa tipologia di turismo la fascia attrezzata da organizzare alle spalle della spiaggia di Manfria, di Poggio dell'Arena e di Montelungo può essere di appoggio e di riferimento restituendo al settore turistico di Gela un'offerta ricettiva articolata, ed un respiro internazionale di grande valore nel quadro economico-produttivo della futura Gela. Questa operazione non può, in definitiva, prescindere da un'azione consortile che coinvolga alcuni comuni contermini per le risorse che essi possono offrire al gioco dei comparti di T.R.I. e per gli interessi che, a loro volta, tali comparti possono avere verso attrezzature che una grande Città qual è Gela può offrire. Un esempio per tutte di risorsa: il Borgo Guttadauro che, vicino a Ponte Ulivo, ricade nel territorio di Butera e che per recenti studi architettonici guidati dal Prof. Mario Giorgianni, e presentati con

gli allievi del suo corso presso l'Università di Architettura di Palermo al comune di Butera, pone il tema del suo recupero e viene definito come un "impianto urbano interessante, costituito da tre piazze interconnesse"¹⁷.

2.1.5. "Talento Posizionale"

Per la quinta "risorsa reale" di Gela, relativa al "talento posizionale", vanno studiate diverse sinergie tra i "talenti reali", come per esempio la corona di località, poco fa ricordata, con importanti Beni Culturali che la circonda a raggiera: dalle aree del Barocco di Ragusa-Modica, alle preesistenze greche di Siracusa ad est, all'area dell'Etna, Catania, a nord-est, al Centro Sicilia con Piazza Armerina ed Enna a nord, alle preesistenze Greche di Agrigento, fino ad arrivare al vicino Castello di Falconara, nonché alla stessa Licata. Tutte raggiungibili nel tempo di un'ora circa.

Vanno studiate poi le connessioni e le intermodalità con gli accessi esterni, e sondate le varie problematiche che ciò comporta.

Per questo bisogna chiedersi: cosa significa l'aeroporto previsto nella Piana di Gela in connessione con l'aeroporto Hub che, molto opportunamente, è stato ipotizzato nella Piana di Catania?

Ma soprattutto, pensando alla vicinanza con le coste nord-africane e con Malta, quali approdi possono realisticamente pensarsi nel grande arco del Golfo di Gela?

2.2. Una fase di vasti cambiamenti

La cultura socio-economico-impresoriale che dovrà animare lo sviluppo di Gela, radicandolo con fiducia e innovazione nelle risorse reali del suo territorio, è quindi chiamata anche a modellare i rapporti tra i cinque settori:

- a) dell'agroalimentare;
- b) del settore petrolchimico (verificando le sue reali potenzialità future);
- c) dei "beni culturali e ambientali";
- d) del turismo;
- e) del talento posizionale.

¹⁷ Vedi Mario Giorgianni "Ricerca e didattica sulla Progettazione architettonica" –Sellerio editore – Palermo 2004

Le sinergie e l'indotto, capaci di collegare i cinque settori e di esaltare le loro possibilità integrandoli in più modi, potranno accordarsi con una grana aziendale micro, piccola e media. Si dovrà tuttavia contare su agenzie di studio e di ricerca tecnologica, organizzativa, di marketing e di tecnologia finanziaria, capaci di proporre e mantenere "in sistema", in modo autorevole e dinamico, la proposta nei mercati. La prospettiva è anche quella di un terziario innovante e creativo, collegato a centri di ricerca ed essi stessi impegnati, assieme alle aziende, nella sperimentazione, nella ricerca e nella formazione.

Un sistema produttivo fondato sulle risorse reali, così articolato e insieme flessibilmente accorpato, si accorda con il recupero e lo sviluppo di singolari capacità di nascita e radicamento nel territorio delle attività produttive e lavorative, determinando una vivace ri-territorializzazione dell'economia. Tutto ciò chiede un opportuno disegno di città. Per esso è utile osservare ulteriormente come le discrasie, che negli anni recenti hanno determinato gli effetti negativi e caotici dell'urbanesimo di Gela, lasciando un "magma" edificato da recuperare come città, derivano da scompensi non corretti a suo tempo nel sistema dello sviluppo industrialista in sé, e che nelle sue ultime fasi e nella fase post-industriale hanno provocato, quasi come fosse una conquista, il fenomeno della de-territorializzazione dell'economia.

In qualche misura la de-territorializzazione comporta certamente progresso, ma quando il suo ruolo è assolutizzato e lasciato ad operare con strapotenti soggetti finanziari, come avviene con le società transnazionali, esso comporta forti squilibri territoriali e socio-economici a livello continentale e intercontinentale.

E' un fenomeno che è effetto collaterale, se non causa, sia di ciò che abbiamo indicato come "discrasie sincroniche" (quelle esplose a Gela a partire dagli anni '60 fino alla fine degli anni '80), sia delle "discrasie diacroniche" che si stanno manifestando in questo periodo con il post-fordismo e che colpisce, in tempi diversi e nella diversa geografia, anche le aree di antico industrialismo. All'osservazione si offrono così, oggi, aspetti negativi del processo di sviluppo soprattutto nei rapporti tra tecnologie-produzione-occupazione-mercati, mentre quelle aree prima marginali, e oggi di nuovo industrialismo, che adesso "corrono in avanti", non sono ancora giunte al "confine" tra industrialismo e post-industria avvertito da Bruni e Zamagni, e quindi non conoscono ancora le "discrasie" che si

potranno incontrare.

I processi di “discrasia diacronica” (quelli delle aree di antica industrializzazione) si manifestano con fasi diverse nel tempo, eppure nel cambiamento economico generalizzato del mondo di oggi, qua e là nella stessa nostra contemporaneità, si manifestano la diversità delle fasi: nelle parti di antico industrialissimo, i processi sono in fase post-fordista, nelle parti di nuova industrializzazione sono invece ancora in fase fordista o addirittura pre-fordista.

Dell’annuncio dell’inizio della fase post-fordista, e parlando della flessibilità nei suoi riflessi sull’occupazione, diceva Dahrendorf già nel 1995 *“Flessibilità significa in primo luogo eliminazione delle rigidità: quindi due fattori che generalmente contribuiscono a crearla sono la deregulation e la limitazione delle interferenze governative; molti vi includerebbero anche l’alleggerimento del peso fiscale su aziende e individui. Il termine “flessibilità” ha finito per indicare soprattutto allentamento dei vincoli che gravano sul mercato del lavoro: maggiore facilità nell’assumere e nel licenziare, possibilità di aumentare e diminuire i salari, espansione degli impieghi part-time e a termine, cambiamento più frequente di lavoro, di azienda e di sede. Gli operai devono essere flessibili, ma il discorso naturalmente vale anche per gli imprenditori: al riguardo si è soliti invocare l’immagine idealizzata che dell’imprenditore e della sua “distruttività creativa” ci ha dato Schumpeter. Flessibilità significa anche disponibilità di tutti gli operatori ad accettare i cambiamenti tecnologici e a reagirvi prontamente. In termini di marketing flessibilità è capacità di andare dovunque si offra un’opportunità e di abbandonare ogni posizione in cui le opportunità passate si siano esaurite. Tutte cose alquanto risapute al pari del linguaggio che le accompagna, un linguaggio fatto di ristrutturazioni, aumenti di efficienza, competitività e incrementi di produttività apparentemente infiniti.*

Restano nondimeno alcune scelte (che siano scelte, lo dice la teoria; nella realtà non è escluso che si tratti di svolte imposte da circostanze, tradizioni e pressioni irresistibili). Menzionerò solo due di queste scelte, perché riguardano il tema di questo saggio. La prima è quella tra economia a retribuzioni basse ed economia ad alta specializzazione. In pratica moltissimi paesi le combinano in qualche modo, ma tra l’una e l’altra ci sono importanti differenze di accento. Le economie a retribuzioni basse trovano il loro posto nel mercato mondiale vendendo a prezzi più bassi delle altre. I loro prodotti sono più convenienti, ma

anche i loro operai sono più poveri. A volte si sente argomentare che questa è la sola via al successo, ma tutto dimostra che questo estremo economicismo è semplicemente un errore. Anche l'alta specializzazione può creare un vantaggio competitivo: non solo perché essa ed essa sola fa avanzare le frontiere della tecnologia, ma anche perché, a dispetto della computerizzazione, per avere dei prodotti di qualità e per mantenere la qualità dei prodotti occorrono a monte degli operatori specializzati. A un certo punto una persona altamente specializzata costa meno di cinque operatori scarsamente remunerati che producano le stesse cose. In relazione a queste scelte sembra dunque che gli Stati Uniti si stiano muovendo in direzione di retribuzioni basse, mentre il Giappone abbia optato per l'alta specializzazione, così la Gran Bretagna preferisca le retribuzioni basse, mentre la Germania l'alta specializzazione”¹⁸.

Queste considerazioni si rivolgono ai paesi in fase di post-industria e di post-fordismo. In altra parte si considera il modello asiatico di nuovo industrialismo, e per analogia fordista (escluso il Giappone che è in area avanzata post-fordista), Dahrendorf dice *“Asia, notoriamente le tigri e i dragoni dell'Asia: orientale e sud-orientale (con l'eccezione del Giappone, che si sta invece dirigendo verso il modello europeo, per non dire italiano). In questo terzo caso la competitività non costituisce il problema, almeno non ancora. Neppure la coesione sociale è il punto della questione, essa viene mantenuta da uno Stato “che può dire di no all'Occidente” (per citare le parole del primo ministro malese). Lo Stato si preoccupa di dare una casa ai cittadini, di organizzare il loro tempo libero e i loro comportamenti quotidiani. Ciò significa che esso dà un giro di vite all'individualismo sociale, agli aneliti verso la libertà di stampa e la formazione di istituzioni politiche, inclusi i partiti di opposizione, nonché alla ricerca di un mondo di scelte individuali. Lo scenario è di tipo politico: si tratta dell'autoritarismo industriale in fase avanzata che proibisce la “revisione economica dell'Estremo Oriente” e che fa pagare a caro prezzo al “New York Herald Tribune” le sue inoffensive insinuazioni critiche, per non parlare poi della stampa indigena.*

¹⁸ Ralf Dahrendorf “Quadrare il cerchio” — Laterza – Roma-Bari 1995

In alcune parti del mondo il problema fondamentale è di carattere sociale, in altre è di tipo economico, in altre ancora politico. Non c'è dubbio che ciascuno di noi avverta alcuni di questi problemi. Ecco perché ho parlato di «far quadrare il cerchio», che significa cercare di raggiungere tutti e tre gli obiettivi: il successo economico, la solidarietà sociale e la libertà politica. Questa impresa si pone in modi diversi in Gran Bretagna, Italia e Malesia e non vi è dubbio che anche le risposte (oltre a versioni differenti della stessa questione) date da questi tre paesi saranno diverse.

Naturalmente nessuna di queste tre prospettive è rosea. Comunque, si tratta sempre di una sfida ad agire, non di un destino inevitabile. A mio parere, la questione fondamentale è il nuovo autoritarismo. Indipendentemente dal fatto che si tratti di coesione sociale o di competitività, si è tentati di introdurre i cambiamenti necessari tramite la sospensione di alcune delle nostre agognate libertà. Basta elencare i problemi fondamentali per capire l'influenza di tali tentazioni. La competitività richiede l'abbandono di importanti diritti, il dibattito italiano sulle pensioni ce ne dà un'idea. La coesione sociale richiede la reintegrazione delle ragazze madri escluse, e dei giovani allo sbando. Tutto ciò può essere fatto tramite «normali» metodi democratici?

Il mio libro è meno convincente quando arriva a rispondere a questa domanda in modo affermativo. Come chi ha sempre creduto che la democrazia non solo è migliore ma è anche più efficace delle altre forme di governo, ho cominciato a chiedermi: il nuovo autoritarismo “asiatico” e in grado dopotutto di essere stabile? Può essere sostenuto per lunghi periodi di tempo?¹⁹

Nel nostro caso per Gela si tratta di portare avanti qualcosa di ciò che Dahrendorf chiama il modello italiano, innovandolo. Ciò si attua seguendo la linea, che è quella della ri-territorializzazione dell'economia e comporta la ricomposizione dei fasci integrati di tipologie produttive e di fasi diverse di lavorazione, già ospitate nel territorio originario dove si radica la stessa risorsa reale. La produzione, la verticalizzazione del marketing, che potrà diventare così “Marketing del territorio”, avrà penetrazioni capillari che, partendo dal territorio stesso, raggiungono i mercati, moltiplicando le nicchie di interesse.

Entra nel secondo quadro proposto da Dahrendorf un effetto della

¹⁹ Ibidem

globalizzazione, sia pure non previsto, che mette in scena fenomeni, qual'è quello cinese, che con una organizzazione istituzionale per molti versi totalitaria procede nel suo sviluppo, con una scarsa sensibilità verso aspetti socio-culturali (resi in tal modo molto deboli), ma che forse, più di altri paesi, nei suoi spazi di dimensioni continentali, potrà superare fasi di “discrasia diacronica” o “sincronica” senza nessun tipo di ripercussione interna.

Tutto ciò può comportare reali preoccupazioni anche in altri ambiti anche perché, essendo la Cina un paese seriamente armato che tende sempre più ad arricchirsi di tecnologie militari, può realmente contribuire a confronti pericolosi, minacciando la pace.

2.3. Opportunità di uno sviluppo di affiancamento

La riflessione di Dahrendorf, che abbiamo voluto qui riportare, riteniamo che non sia superflua e che aiuti a considerare come le possibili fasi di cambiamento post-industriale propongano interrogativi meno leggibili in aree che non hanno radici di tipo occidentale. In questo senso le incognite e i pericoli più forti non vanno attribuiti, come spesso si ritiene, solo ai fenomeni interni al mondo islamico, seppur terribili in alcuni casi, e comunque da rigettare, come il terrorismo. I pericoli più forti non provengono dall'Islam proprio perché la storia indica i suoi caratteri di origine occidentale e che, sia pure nei contrasti, sono leggibili sin dal periodo medioevale, e più ancora per le comuni radici dell'unico ceppo monoteista.

Tornando al fenomeno della globalizzazione e a come esso abbia favorito un mondo a “pelle di leopardo” (ossia di diverso grado di sviluppo), possiamo notare come in esso non ci siano più parti del tutto estranee al fenomeno industrialista e, come tuttavia, in esso stesso si siano diffuse, sia macchie post-fordiste a “discrasia diacronica”, sia macchie ancora fordiste (o pre-fordiste) a “discrasia sincronica”, vanno ancora osservate in questo quadro or ora delineato le insufficienze e gli errori dovuti alla fretta di quanti, secondo H.F.Schumacher sono “quelli dalla corsa in avanti”.

In questo senso va considerato anche ciò che a tal proposito dice Stiglitz, cioè una personalità che oltre essere stato premio Nobel, ha seguito la globalizzazione da vicino, essendo stato nei primi anni del fenomeno vice-presidente della Banca Mondiale. Egli avverte: “*Non si tratta più, di stabilire se la globalizzazione sia*

buona o cattiva: la globalizzazione è una forza positiva che ha portato enormi vantaggi ad alcuni, ma per il modo in cui è stata gestita, tanti milioni di persone non ne hanno tratto alcun beneficio e moltissime altre stanno peggio di prima. La sfida che ci attende oggi è la riforma della globalizzazione, affinché non porti vantaggi soltanto ai paesi ricchi e maggiormente industrializzati, ma anche a quelli più poveri e meno sviluppati.”²⁰

La globalizzazione va “corretta e integrata”. Uno degli aspetti più pericolosi che colpisce anche i paesi di vecchia industrializzazione oltre, in modo diverso, i nuovi, è quello delle “discrasie-diacroniche”, o “sincroniche”, e lo fa all’interno dei meccanismi di produzione-tecnologie-occupazione-mercati, in sostanza all’interno degli aspetti produttivi, sociali e culturali.

Il mediterraneo è un’area particolarmente indicata per applicare correzioni e integrazioni alla globalizzazione, poiché ospita nelle sue coste nord paesi in fase post-fordista, e nelle sue coste sud paesi in fase pre-fordista o fordisti.

Gela, per la sua stessa ubicazione (come del resto lo è tutta la Sicilia), è posta tra le coste nord e quelle sud del Mediterraneo. Essa, non solo per il trauma della sua caotica crescita, ha vissuto una peculiare esperienza per cui la sua cittadinanza, per molte ragioni, ha subito, non solo una forte crescita demografica, ma anche un cambiamento di grana sociale certamente propedeutico ad una possibile fase innovativa.

Quei cinque settori di risorse reali prima elencati, se divengono oggetto di reale impegno del territorio e degli uomini che lo abitano, se all’interno del territorio queste vengono ad essere portate a forti relazioni sinergiche tra loro, ancora, se (con i prodotti inediti che possono determinarsi), vengono sostenute da un *marketing*, che oltre ad esportare il prodotto possa offrirlo in modo vincente nel suo stesso territorio (la Sicilia, il Meridione, e il Mediterraneo vanno considerate come area allargata alle quali Gela, anche come produzione, è interessata!), allora è possibile pensare che si possa mettere in movimento un processo di ri-territorializzazione della economia.

A proposito della “correzione e integrazione” da attuare con operazioni innovanti, ciò è possibile qui con piccole iniziative “artigianali” (come quelle che

²⁰ Joseph E. Stiglitz “La globalizzazione e i suoi oppositori – Einaudi - 2003

in Sicilia ci possono essere congeniali) e, seguendo il buon senso di Stiglitz quindi se non si può certamente arrestare e sostituire il fenomeno della globalizzazione, si può tuttavia pensare di disegnare un tipo di sviluppo che può chiamarsi di “affiancamento”. Certamente questa tipologia di sviluppo dovrà condursi avanti ricorrendo a forti componenti di ri-territorializzazione dell’economia, che intrinsecamente sarebbero seguite dalle virtuose ricadute che ad essa si legano nella ri-contestualizzazione sociale, e nella ri-composizione della identità culturale della città.

Nel fascio di rapporti integrati tra i settori agroalimentare, chimico e petrolchimico, beni culturali, turistico, ambientale e di talento posizionale, va infine considerato, con particolare attenzione, e come terreno fertile per lo sviluppo di affiancamento, quel Turismo Relazionale Integrato già citato. Questo perché nei fasci di relazioni capillari che potrà mettere in atto, e nel realizzare molti “micro-piccoli” poli di incontro e di contatto (tra persone delle coste nord-africane e del vicino oriente, e quelle delle coste e dell’interno europeo), potrà configurare un primo modello relazionale tra i rapporti propri della globalizzazione, prevalentemente commerciali e produttivi, e le relazioni umane indispensabili per un assetto intercontinentale, che dovrebbe disegnarsi come contributo al passaggio tra dalla globalizzazione (prevalentemente economica) alla mondializzazione, fondata soprattutto sui rapporti umani.

Nel testo MOTRIS che riporta il primo ciclo di ricerche sul Turismo Relazionale Integrato, e riferito all’intero quadro della Sicilia si dice *“Bisogna intraprendere! Quanto facilita la impresa proposta in queste pagine sta proprio nel cominciare a innovare partendo dal settore turistico.*

Su questo panorama operativo si incontra l’offerta turistica del “patrimonio agricolo e di natura”. Altrove, queste potenzialità sono molto praticate con piccole recettività sparse (in Toscana, in Francia ed in altri paesi). La Sicilia, dove esistono alcune iniziative sparse, offre condizioni straordinarie, di clima, di luce, di storia, di beni culturali, di paesaggi, di acque e di ambiente antropico. Facendo anche leva sulle aziende operanti, si tratta di sviluppare un’offerta organica dei territori coinvolti recuperando poco meno di 4000 tra bagli, masserie, ville e mulini, oltre cento piccoli centri storici sparsi in genere sui monti (con percentuali di abbandono dal 30% all’80% degli abitanti originari), circa

trentacinque villaggi della riforma agraria: tanto è il patrimonio in disuso affacciato sulle splendide sequenze interne dell'isola! Davanti a questi territori di ricchezze sconosciute Carlo Doglio osservava la Sicilia come fosse un vero e proprio continente in attesa.

Con la potenzialità di queste piccole recettività si può, in una decina di anni, più che raddoppiare l'attuale numero dei posti letto del nostro turismo, dandone in prevalenza ai siciliani la gestione e l'indotto. Una singola azienda di questo genere ben gestita (ci riferiamo ad un dato reale) fa con buoni margini d'utile un fatturato annuo di 1.200 milioni di vecchie lire. Anche riducendo le varie cifre possibili, si mette in atto un sistema di "recettività integrata" che, valutato sommariamente, è dell'ordine di 5 mila miliardi annui di vecchie lire (più l'indotto dovuto alla dilatazione delle nicchie agroalimentari, oltrechè di quello culturale e relazionale), radicando nel territorio una occupazione consistente con qualità d'avanguardia.

Riflettendo ancora sull'indotto possibile: il quadro di questo formidabile interno oggi un poco (o molto) abbandonato, chiama nel gioco non solo l'agroalimentare, i beni culturali, (ecc.), ma risuona con le sue offerte sulle coste e negli approdi della navigazione da crociera e in quella da diporto. Una nuova e complessiva organizzazione del territorio marittimo richiede manutenzione, riparazione e stimola costruzione di natanti leggeri, che, da noi, ha pur avuto una tradizione con l'innovazione cinquant'anni fa degli Aliscafi della Rodriguez: azienda che ancora esiste e opera efficacemente!

In definitiva anche guardando i nostri 1.400 Km di coste, la carta da giocare è l'interno. Difeso nei valori ambientali e animato dalla punteggiata esistente dei piccoli manufatti divenuti "microcentralità", può essere un moltiplicatore di attività, di produttività e di innovazione imprenditoriale aprendo e organizzando nuove "porte" anche lungo il grande triangolo dei mari siciliani.

La vasta punteggiata delle microcentralità che può presidiare con caratteri fortemente innovanti il 65% dei territori Siciliani, per potere divenire una realtà dinamica, deve recuperare masserie, bagli, ville, paesi albergo, borghi rurali, e per entrare in questa innovante competizione, per ogni micro centralità, dovrà giovare i) di uno (o più) "operatori areali" che nel giro immediato scoprono e si interessino di quanto c'è di vino, di olio, di fichi d'india, di siti archeologici, di beni culturali e paesistici, etc., ii) dell'artista nascosto nel paese prossimo, iii) del

teatro ottocentesco o del teatro greco un poco più lontano. Allo stesso modo, ma nel giro più largo, sarà necessario avvalersi dei teatri delle città, dei musei, della storia, dell'impresa, degli approdi da diporto, dei progetti possibili, delle storie frontaliere, della storia inedita in mille vicende siciliane e mediterranee.

Ogni microcentralità dovrà dotarsi di una buona macchina informatico-telematica, di impianti di energia rinnovabile, di strutture per il riciclo delle scorie.

Qui torna il tema dell'occupazione già affiorato. Infatti, infocando il tema dell'elaborazione creativa dei giacimenti culturali esistenti (la cultura popolare compresa e la affermata letteratura degli ultimi due secoli) può determinare un grande lavoro con cui fare emergere la profonda identità dell'uomo e della società siciliana.

A frammenti, nella sua vicenda, si riflette tutta la storia fondante della civilizzazione occidentale entro quell'arco che Ezio Riondato indica della "neo latinità greco-bizantina arabo-normanna" e nelle sue proiezioni che vanno dal rinascimento al barocco a frammenti (meno appariscenti ma reali) della rivoluzione industriale al post industria. Di tutto un po', c'è in Sicilia. Impastato da quel realismo solare che è il suo ingrediente fondamentale.

La rilettura di queste complesse vicende rilanciate anche dai piccoli specchi identificati con le microcentralità e le porte del T.R.I. che emettendo raggi incrociati potrà sostenere l'orientamento verso quel recupero armonico di una cultura capace di interessare il mondo contemporaneo a partire dall'intersistema euro-mediterraneo.

E' la svolta di questi anni. E in essa l'occupazione già dilatata sul piano delle tecnologie informatico-telematiche, delle energie rinnovabili e del riciclo delle scorie verrebbe sollecitata da un prodotto culturale sia verso l'interno, nelle reti delle microcentralità, con perno nelle varie "Porte", sia verso i mercati esterni alla Sicilia. Il lavoro verrebbe sviluppato con i metodi interattivi oggi possibili.

E' questo il clima adeguato a creare un sistema di terziario avanzato la cui varia produzione (letteraria, critica, grafica, foto-cinematografica), sarebbe lanciata e valorizzata da una innovazione applicativa delle tecnologie innovative informatico-telematiche.

Pure bisognerà allargare ancora le aree di interesse riscoprendo e insinuando a quanti arrivano da fuori Sicilia, e a quanti vivono in questa terra, quel grande e

*complesso messaggio che gli ambiti del Mediterraneo, rianimando le loro radici, oggi possono proporre all'Occidente e al mondo.*²¹

Si potrebbe dire che Gela date le esigenze drammatiche di dare una risposta di realistico sviluppo ai suoi 80.000 cittadini, anche per:

- a) la singolare situazione di una costa non ancora investita dal turismo e che quindi ha le possibilità di essere modellata secondo una tipologia sua propria. Ma anche perché:
- b) ha un territorio di enormi potenzialità agricole e soprattutto, al livello dei confini intercomunali, interessa una punteggiata di bagli, masserie, ville e casali che entra lentamente, e per dolci pendii, nel vivo dell'interno siciliano con "stazioni" di offerta culturale come Piazza Armerina. Per una gamma di considerazioni di questo genere Gela, quindi, potrebbe assumere un ruolo trainante nel settore del T.R.I.

Si tratta in definitiva di un "segmento" che ha tutti i caratteri per entrare nel quadro innovante dello "sviluppo di affiancamento" a cui Gela pensiamo debba essere particolarmente interessata.

²¹ Motris "Mappatura dell'offerta di Turismo Relazionale Integrato in Sicilia"

3. IL PIANO

3.1. Premesse

3.1.1. Il PRG come Strumento

Sede e scenario di questo possibile cambiamento orientato verso lo “sviluppo di affiancamento” è la Città: il suo assetto urbanistico va riordinato in una sorta di parallelismo con l’aspetto socio-economico e culturale, pensando anche come molte cose potranno essere precisate e aidate dalle prospettive, dalla messa in moto e dalla progressiva influenza sulle cose, di un “Piano Strategico” socioeconomico-culturale appunto.

In un’epoca in cui sembra che “l’immateriale” debba assumere la leadership di ogni cambiamento, è invece proprio il rapporto armonico tra immateriale e materiale, con fasi innovanti di ri-territorializzazione dell’economia, a dare il segno delle nuove tendenze con la riscoperta dei “valori di corporeità”, che sono altra cosa dal materialismo. Si comprendono meglio le tendenze alla ri-territorializzazione dell’economia e ad una economia che sia di scenario al cambiamento socio-culturale-fisico, perché divengono protagoniste le piccole e medie industrie in un orizzonte che segni l’inizio di una nuova era artigianale, allevata proprio dalle incertezze del post-fordismo. Tutto ciò apre le fasi ulteriori alla post-modernità che, essendo un post, è solo uno status provvisorio. In postazione di attesa. E all’attesa va data risposta!

Il riassetto urbano perseguito dal PRG, benché come strumento abbia, per certi versi, le grinze del tempo, dal punto di vista di un parallelismo, socio-culturale e insieme nella predisposizione di una moderna ri-territorializzazione dell’economia, è uno strumento pertinente come già si è voluto affermare in più punti di questa relazione.

Per il PRG di Gela in questo quadro tematico si può tratteggiare un riassetto urbano e territoriale sintetizzato in tre capitoli, o settori fondamentali.

3.1.2. Tre settori caposaldo per l’intervento Urbanistico

Un territorio è in certo modo condizionato dallo stato delle cose, cosicché per muovere verso le direzioni innovanti socio-economiche più sopra tratteggiate, esso

trae fondamentali vantaggi se può contare su una nuova Città organizzata in modo tale da ospitare, supportare e animare, con un moderno e efficace terziario, la vitalità del suo interland, che nel nostro caso è quello amministrativo comunale, senza però che i suoi confini siano barriere, bensì fasce filtranti per vitalità sovracomunali.

E' un orizzonte nuovo che torna a collegare quei rapporti diretti tra città e proprio interland contiguo che erano parsi superati dall'industrialesimo ultima fase e dalla prima fase del post-industria, e che riaffiora oggi proprio perché le fasi disarticolate dello sviluppo, orientato dalla de-territorializzazione dell'economia, finiscono con il confinare gli effetti della crescita economica soprattutto, o solo, a certe parti del mondo. Questi risultati hanno mostrato i limiti della impostazione.

Ridare valore all'interland contiguo certamente non rappresenta un ritorno al passato, in quello che era il gioco tradizionale tra città e proprio interland. Non sarà pertanto una singola città a sorreggere i giochi, si tratterà piuttosto di “reti di città”, ma dovranno i loro territori contigui tornare ad essere l'oggetto centrale delle attenzioni; questo probabilmente è più urgente ed adeguato ad aree che abbiano non vissuto ma subito in modi impropri la industrializzazione. La prospettiva rientra comunque nella grande novità che va affiorando sempre più: quella di “riscoprire il territorio”.

In questo caso nella risposta urbanistica che la città di Gela deve dare allo stato delle cose, sono tre settori i caposaldi che richiedono le maggiori attenzioni:

- I) la mobilità e accessibilità;
- II) la riorganizzazione delle centralità;

A questi primi due settori, la storia recente di Gela unisce il far fronte alla patologia emergente, e cioè:

- III) Il recupero delle aree abusive.

3.1.3. Mobilità, Accessibilità e Centralità

Il quadro della “mobilità-accessibilità e “riorganizzazione delle centralità” è strettamente collegato. Quanto il PRG si propone, per far fronte a ciò, può sintetizzarsi descrivendo la proposta di “riorganizzazione delle centralità”, che vuole integrare la centralità storica ed esistente di Gela (che va per altro riordinata e potenziata), con altre due “centralità direzionali”.

Tre risultano pertanto le “centralità direzionali” del nuovo disegno urbano di Gela.

- La “centralità direzionale” del Centro Storico;
- La centralità direzionale lineare” di Viale Venezia;
- La “centralità direzionale a cuneo” tra Settefarine e Margi.

3.2. Le Centralità Direzionali

3.2.1. La Centralità Direzionale del Centro Urbano consolidato

La sua sede è quella tradizionale con caratteri “direzionali” concentrati soprattutto entro le mura federiciane.

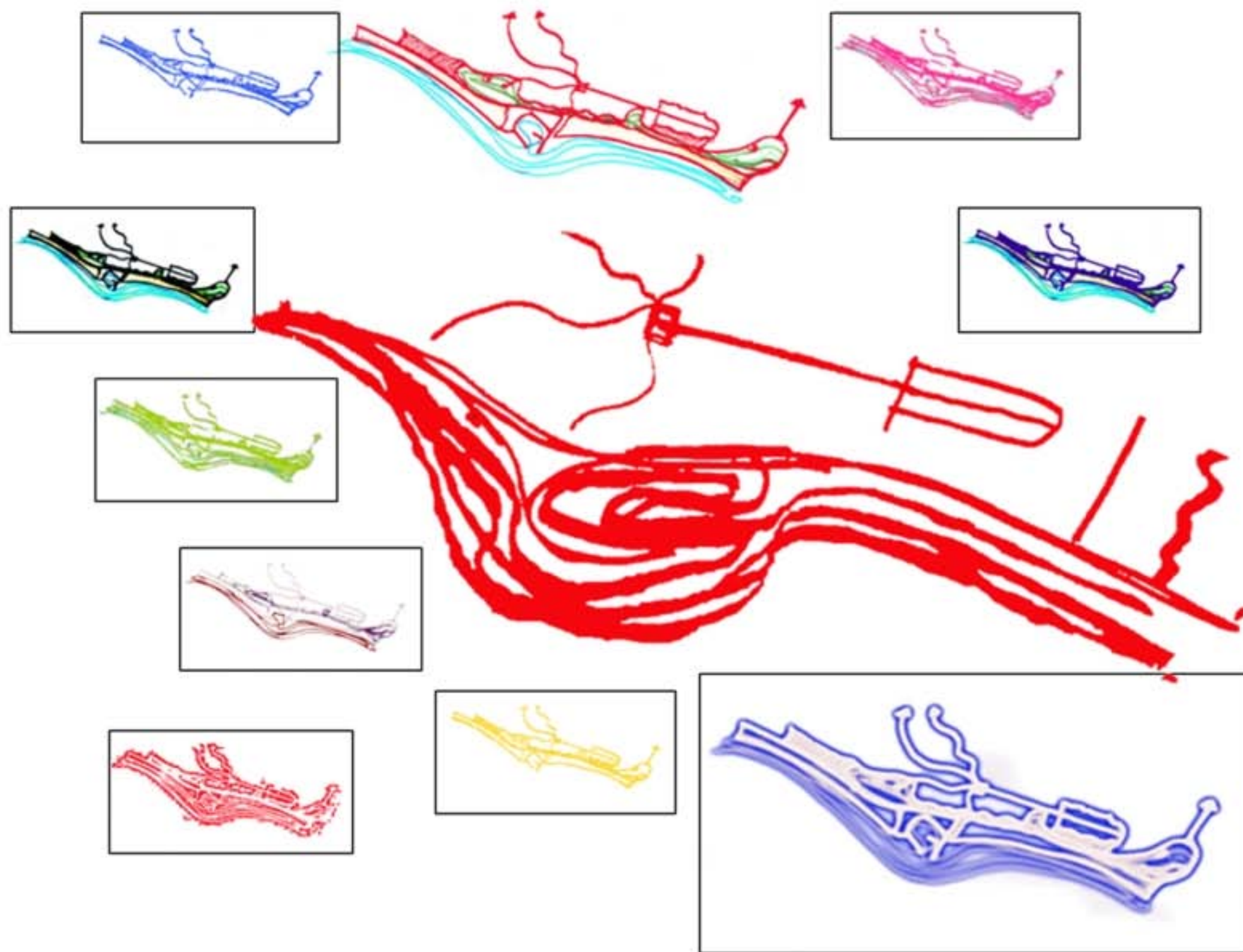
Il progetto di PRG ritiene possibile un intervento significativo quasi a dare il “la” ad altri provvedimenti, realizzando una piazza all’inizio ovest di Via Salvatore Aldisio, tra il vecchio cimitero ed i complessi scolastici ivi costruiti, ad ampliamento dell’attuale Largo S.Biagio. Questa piazza si pone come un punto di “richiamo” che, con la sua distanza dalle mura Federiciane, sottolinea come la Centralità storica, nel proseguimento verso ovest di Via Vittorio Emanuele, appartenga anche alle espansioni a nord e a sud di via Salvatore Aldisio. Una piazza capace di raccordare la città storica e le sue espansioni, e che sappia porsi, sia come terminale prospettico dell’edificazione storica, sia come avvio di un nuovo modo di costruire e vedere la città.

L’intervento, che potrà essere realizzato demolendo il quadrilatero di edifici tra le Vie Palazzi, Cartesio-Butera, Berchet e Polizelo, evidenzia un punto nodale nell’espansione moderna della città con l’incontro di quattro percorsi:

- a. Il primo corrisponde con l’odierna Via Cartesio che, liberata da alcuni edifici che ne restringono a sud la carreggiata, collega “a distanza pedonale” la “piazza” con il verde che corre sui margini del colle e, nel tratto tra l’Area Archeologica di Capo Soprano e la Villa Comunale, scende fino ad arrivare a livello del mare;
- b. Il secondo percorso coincide nel suo tratto iniziale con la Via Manzoni e si dirige ad ovest verso il Parco Archeologico (anch’esso “a distanza pedonale”) che ospita il tratto delle “fortificazione greche”, e che da lì scende, con il nome di Via Indipendenza, verso Macchitella e le falde di Monte Lungo, immettendosi nella viabilità che si congiunge a Manfria. Ad un tratto di Via

CENTRALITA' LINEARE DEL CENTRO URBANO CONSOLIDATO

DAL CENTRO STORICO FEDERICIANO ALLA NUOVA PIAZZA TERMINALE DI VIA SALVATORE ARDISIO



Indipendenza parte la biforcazione costituita dalla Via Rosolino Pilo-Morselli, che costeggia la Via Manzoni fino ad arrivare ad intersecare trasversalmente il Viale Europa;

- c. Un terzo percorso è rappresentato dalla Via Palazzi che, una volta percorso un tratto rettilineo parallelo alla linea di costa verso nord-ovest, intercetta Costa Zampogna e, con il nome di Via Licata, scende con una serie di curve fino all'incrocio con la Via Venezia;
- d. Un quarto percorso è costituito dalla Via Butera, che nel progetto viene posta in diretta continuità con la Via Cartesio. Essa confluisce ad ovest sulla fondamentale dorsale che, a nord, percorre le pendici di espansione del vecchio impianto. Il percorso, che dalla nuova piazza scende verso valle a nord, prima intercetta la Via Crispi (fondamentale asse cittadino, alternativo alla Via Vittorio Emanuele) e poi procede fino a confluire prima nel grande asse viario in direzione est-ovest che il PRG prevede in sostituzione dell'asse ferroviario da interrare, e poi nel tratto più occidentale della “centralità direzionale lineare” di via Venezia.

La “Nuova Piazza” dovrà avere significato “civico”, nel senso che, pur non potendosi ignorare i flussi di traffico che la interessano per la sua stessa collocazione, dovrà essere disegnata e arredata in modo da divenire luogo e spazio di relazioni civiche.

L'idea di questa grande Piazza si collega a quella che sostenne il Concorso Nazionale di Architettura del 1993 dal tema “Una via tra piazze”, dilatando il proposito di riqualificazione architettonico-urbanistica oltre le mura e secondo una formula che oggi risponderebbe al titolo “Una via, quattro piazze”.

La piazza, come verrà a costituirsi, avrà una forma quadrangolare e sarà definita architettonicamente a nord dal prospetto monumentale del cimitero, mentre a sud sarà fronteggiata dalla sobria architettura anni '40 della scuola “E. Solito”; il fronte ovest, quello compreso tra le Vie Manzoni e Palazzi, a fronte delle necessarie demolizioni dovrà essere risolto a livello edilizio con una chiusura architettonica capace di assolvere al ruolo di fronte “monumentale” per chi proviene dalla Via Aldisio-Vittorio Emanuele. Lo spazio che viene così a definirsi, quasi uno *Square* inglese, prevede una sistemazione centrale a verde che garantisca la fluidità del traffico veicolare e sappia “dialogare” con il giardino storico antistante il cimitero.

3.2.2. La “centralità direzionale lineare” di Via Venezia

La giacitura di Viale Venezia si colloca come uno spartiacque tra i tessuti di espansione del “Centro Storico” e le espansioni, in prevalenza abusive, del versante nord. La sua collocazione opportunamente attrezzata può costituire un “raccordo” dinamico tra le due grandi partiture che la Via Venezia stessa contribuisce a definire. Ciò richiede attente azioni di studio e di progetto che non siano però limitate al solo asse stradale, ma che comprendano anche le sue pertinenze a nord e a sud.

La Via Venezia, lunga 3,2 km, attraversa longitudinalmente tutta la città. Essa ad ovest si aggancia alla SS117bis (proveniente da Catania) e prosegue verso est; in prossimità di Macchitella la strada cambia competenza e, da comunale, diventa SS115, realizzando così un collegamento privilegiato con Manfria.

La Via Venezia è stata concepita dal vecchio PRG come il limite nord dell’abitato di Gela aldilà del quale poi, negli anni ’70-’80, sono andate ad aggiungersi le parti abusive. Le sue funzioni inizialmente erano esclusivamente di circonvallazione nord della città, a cui faceva da contraltare la strada sul lungomare, intesa come circonvallazione sud. Come tale essa raccordava, e lo continua a fare tutt’oggi, la viabilità intra-urbana con quella extra-urbana.

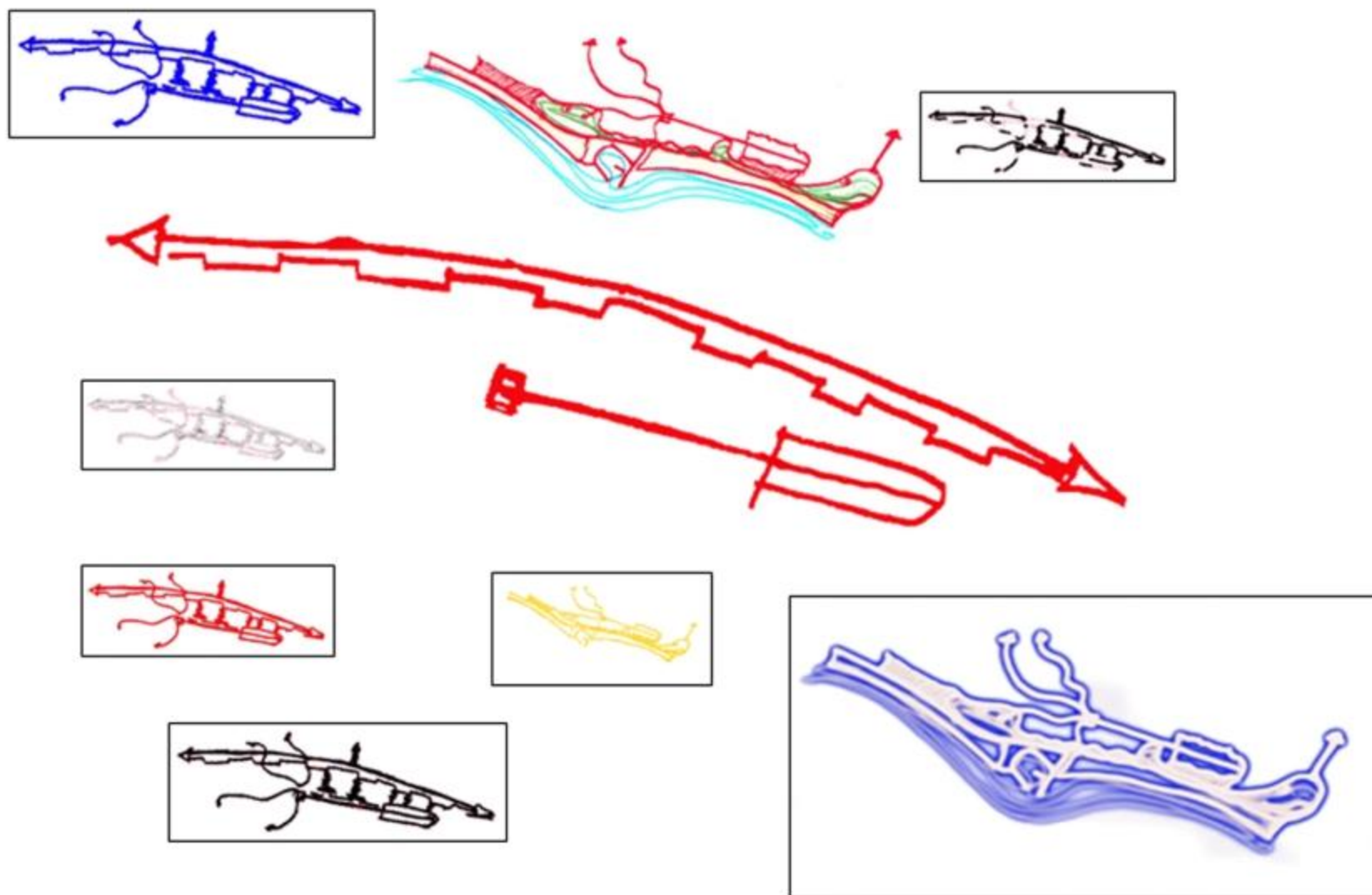
A seguito della espansione abusiva, la Via Venezia è andata via via acquisendo nuove funzioni, inizialmente con attività produttive, con officine varie e poi via via con attività commerciali e, più in genere, terziarie.

L’aggregarsi di attività lungo la Via Venezia in un regime di sostanziale abusivismo ha portato ad un mero sovrapporsi di funzioni senza che a questo corrispondesse un aumento di dotazioni infrastrutturali e/o di servizi mirati a renderla maggiormente funzionale.

Il nuovo PRG recepisce l’esigenza di dare una forma urbana alla Via Venezia, facendole perdere le caratteristiche di strada extraurbana. La Via Venezia è stata dunque ridisegnata, regolarizzata facendole perdere le caratteristiche di casualità che questa aveva assunto nel tempo.

Essa è stata suddivisa in tre corsie: una, quella centrale di dimensioni maggiori, garantisce il rapido collegamento est-ovest tra le parti di città, le altre due fanno da controviali e risolvono gli spostamenti locali. Così facendo si risolve uno dei problemi legati alla fluidità del traffico: distinguendo il traffico locale da quello di

CENTRALITA' LINEARE DI VIA VENEZIA



passaggio si evita che la sosta, o comunque il transito più lento, di veicoli diretti verso le attività che qui hanno sede possano essere d'intralcio a chi invece deve rapidamente raggiungere le zone esterne della città.

Il modello a cui tende la Via Venezia è quello dei grandi boulevard parigini, di cui la Via Libertà a Palermo è una delle esemplificazioni locali a cui sicuramente occorre riferirsi. Le banchine che separeranno le tre corsie destinate al transito dei veicoli saranno tali da garantire anche al pedone la possibilità di fruire di questa grande Via: un'alberatura adeguata, nonché la presenza di arredi, la renderanno infine elegantemente urbana.

Il disegno proposto si occupa anche degli attraversamenti trasversali, realizzando alcuni incroci fondamentali che permettano alle due parti di città, quella nord e quella sud, di dialogare senza interruzioni. Per fare ciò si è previsto da un lato di rallentare il traffico mediante incroci e passaggi pedonali regolati da semafori, e dall'altro fare sì che la viabilità, in entrata e in uscita, risulti fluida.

Il PRG prevede infine, che tutte le attività produttive ivi presenti o, più in genere, non legate alle attività commerciali e direzionali, possano trasferirsi nelle aree produttive artigianali o in area ASI, contribuendo così alla riqualificazione della strada da extra-urbana ad "urbana ad alta qualità".

Tra le previsioni del PRG di particolare rilevanza è l'interramento della "linea ferrata" che taglia in due la città e che diverrebbe per diversi aspetti compromissoria ad un riordino effettivo di tutto il sistema urbano. Un "canale ferrato" come quello esistente è barriera che nega la libertà di movimenti che è condizione caratteristica e fondamentale in una città: cioè quella dell'offerta di "giochi relazionali" d'ordine commerciale, del lavoro, delle professioni, o semplicemente civici e comunitari.

Spostare in galleria il percorso ferroviario potrebbe comportare la sua trasformazione in metropolitana leggera sotterranea, capace di servire tutta la città da est ad ovest, fino ad arrivare a Manfria ad ovest ed alla Riserva del Biviere a est. Ciò favorirebbe, direttamente e indirettamente, i molteplici aspetti legati agli spostamenti all'interno della città.

In altri termini, l'interramento della ferrovia: a) contribuirebbe a riunificare le parti di città, oggi separate da passaggi a livello; b) garantirebbe un'alternativa valida

nell'attraversamento est-ovest della città;c) renderebbe fluidi gli spostamenti veicolari in direzione nord-sud;d) sarebbe necessario per la fluidità del raccordo con la "Centralità a Cuneo" (di cui al successivo paragrafo).

3.2.3. "La Centralità Direzionale a Cuneo" o Nuova

La "Centralità Direzionale a Cuneo" si configura, all'interno della nuova Gela, come "cuneo" moderno ad alto "effetto città", che entra tra le zone compromesse dall'abusivismo di Settefarine e Margi, tra la Tangenziale posta a nord, di cui si parlerà specificatamente in seguito, e la "rinnovata" Via Venezia a sud.

L'area, che nel vecchio PRG era destinata a zona agricola, si presenta oggi pressochè libera da edificazioni e, per la sua particolare collocazione a metà della Via Venezia, si offre come il luogo ideale per una nuova centralità di raccordo fra le parti di città che hanno aggredito la Piana. L'intervento, "incuneandosi" tra le due zone abusive, le metterà in comunicazione e, integrandosi con esse, ridarà qualità all'intera zona.

Il disegno, di cui si parla più dettagliatamente nella Relazione del Piano Particolareggiato (Prescrizione Esecutiva – PE4), si basa su di un grande asse (lungo circa 740 m), sub-perpendicolare alla Via Venezia, alla cui sommità nord si trova una piazza quadrangolare che intercetta un asse di nuova progettazione, pressochè parallelo alla Via Venezia con la funzione di raccordo est-ovest, delle zone abusive della Piana, posto a tre quarti del nuovo asse trasversale. e la Tangenziale più a nord. Particolare attenzione, si è posta nell'aggancio tra il nuovo asse trasversale e dalla piazza si dipartono due assi di collegamento con la Tangenziale nord.

Ad un quarto circa del nuovo asse si colloca una piazza circolare, progettata sul modello del circus inglese, dove arriva la strada che, a raso, dovrebbe sostituire la ferrovia, e che realizza un collegamento fondamentale con la Via Settefarine.

Con la "Centralità direzionale a Cuneo" (o Nuova) verranno costruite consistenti cubature per ospitare attività di terziario direzionale e, per la particolare scioltezza nell'accessibilità che le proverrà dalla tangenziale, i complessi di edilizia commerciale, terziaria, di convegnistica, attrezzature per la cultura, il tempo libero, etc. dovrebbero essere di appetibilità pressochè immediata²².

²² Naturalmente questo comporta una immediata progettazione e finanziamento della Tangenziale nord che, peraltro, è di giovamento a tutto il corpo urbano, dato i vari agganci che lo interesseranno in più punti

La qualità degli spazi, associata ad una edilizia “rappresentativa”, potrà essere una occasione unica per reinserire la città di Gela in un circuito architettonico moderno che diventi esempio per tutto il territorio siciliano.

Ciò dovrebbe rapidamente riflettersi nell’aumento di valore dei suoli per i terreni a destra e a sinistra dell’asse della “centralità”, con una intensità via via degradante man mano che ci si allontana dall’asse stesso, ad est ed a ovest.

Si potrà realizzare in questa maniera²³ un effetto “centripeto” di aumento di valore dei suoli in esso interclusi, già malversati da un abusivismo che, nella sua irrazionalità, ha accorpato e insieme deprezzato aree che erano esterne, ma oramai diventate parte integrante della città di Gela.

²³ Per la triplice concorrenza:

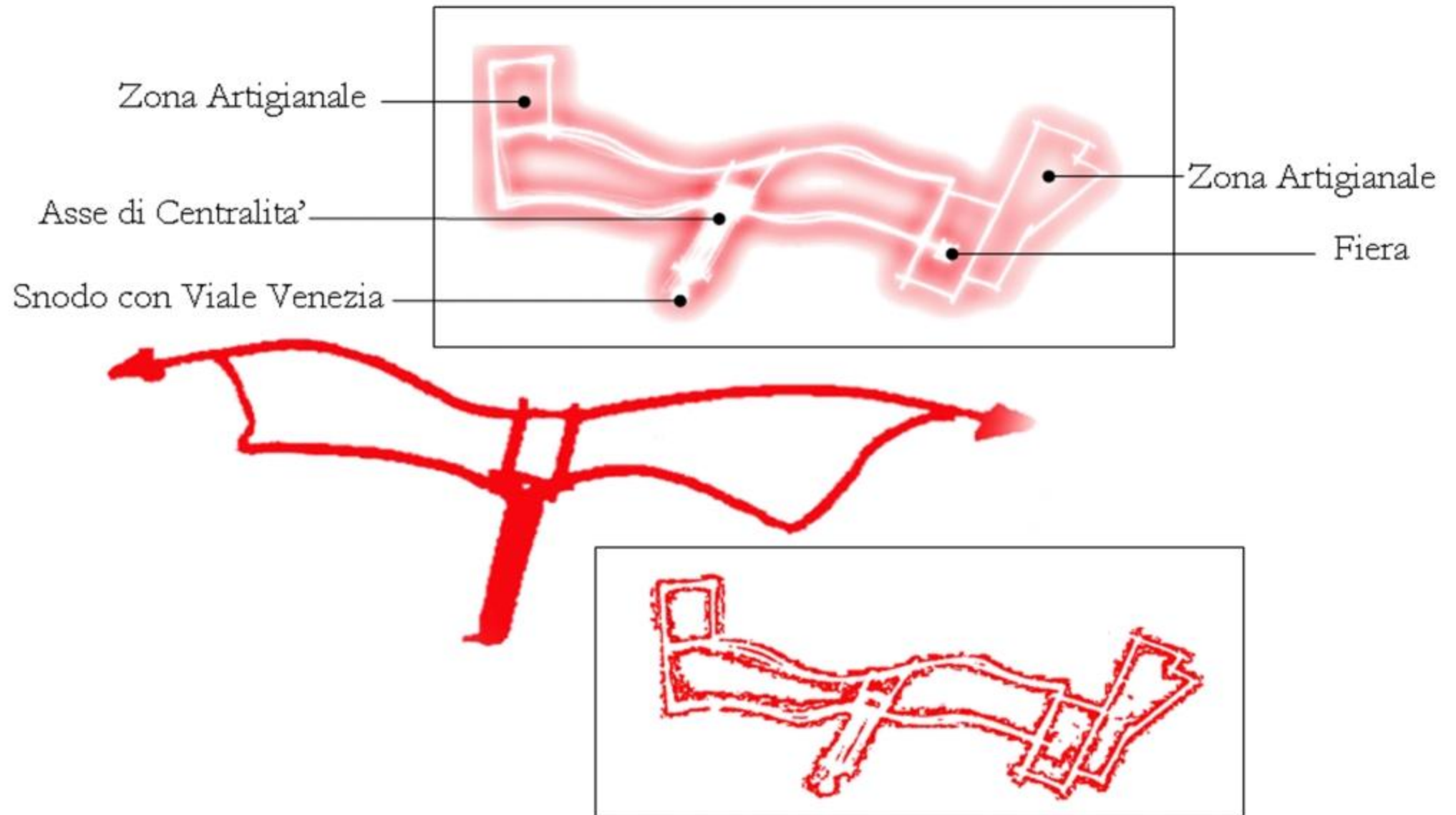
b) della “Centralità Direzionale Nuova (o a Cuneo)”

b) della rapida realizzazione della grande via di arroccamento

b) di alcuni interventi di margine sia di attrezzatura tra cui verde attrezzato, sia abitative

CENTRALITA' A CUNEO

INFLUENZA SUL VALORE DEL SUOLO DI SETTEFARINE E MARGI



3.3. La Viabilità di Previsione

3.3.1. La Grande Tangenziale Nord

All'interno delle strategie generali del PRG occupa un posto di rilievo la Grande Tangenziale Nord che andrà di fatto a sostituire, funzionalmente, il ruolo svolto fino ad ora dalla Via Venezia.

La Grande Tangenziale vuole essere un percorso alternativo per chi, arrivando a Gela, non voglia entrare in città, per potere proseguire verso altre direzioni, ma non solo. Questa, infatti, avvolgendo tutta la città da est ad ovest secondo una regola intrinseca alla forma stessa della città, si pone come anello più esterno di un sistema di strade concentriche già esistenti, come la Via Venezia stessa, e permetterà, tramite un sistema di “cadenti radiali” di mettere in comunicazione tra loro anche le parti di città.

Tornando anche se per poco alla descrizione del territorio (vd. Relazione Vol. I), occorre ricordare che la Piana di Gela è circondata ad anfiteatro da un sistema di rilievi a cui fa da contrappunto sul mare, al centro del golfo, la collina di Gela-Centro Storico. Ad un quarto della Piana, se si assume come limite nord il Castelluccio, la Tangenziale cinge la città, proprio laddove l'espansione abusiva l'ha più colpita.

Il nuovo asse si aggancia ad est con la SS117bis (da Catania) in corrispondenza della “zona artigianale est” di previsione e costeggia inizialmente l'area destinata a “fiera²⁴”, poi procede ad ovest. In corrispondenza della “Centralità a Cuneo” la tangenziale si raddoppia per agganciarsi all'area direzionale, realizzando un ingresso privilegiato che permetterà una maggiore fluidità del traffico. Da qui la strada prosegue incrociando la Via Butera (SP80), all'altezza del margine sud dell'Area Artigianale “ovest”, si incunea poi tra l'Area del “Programma Integrato di Catania-Casciana” e le nuove espansioni residenziali di Contrada Catania poste a ricucitura tra il Programma Integrato e le aree abusive di Contrada Margi. L'asse aggancia da nord la zona sportiva, la zona residenziale ad ovest del Torrente Gattano per procedere poi verso la zona turistica di Manfria con percorso sostanzialmente parallelo a quello della SS114.

I criteri di riferimento del nuovo asse sono stati quello di seguire, nonché

²⁴ previsione cassata dalla delibera di adozione

avvolgere, l'abitato delle zone di nuova espansione, e quello di tenersi al di fuori delle aree che, nel PAI approvato nel 2001, venivano indicate come "Zone ad Alto Rischio Idrogeologico".

3.3.2. L'asse di Attraversamento Cittadino

Il nuovo asse di attraversamento cittadino si sviluppa in direzione est-ovest costituendosi come grande asse di raccordo interno alle aree di attuale e futura urbanizzazione poste a nord di Via Venezia.

Il nuovo asse prende inizio da una piazza quadrangolare sulla quale si ipotizza la ubicazione della entrata principale all'Area Fieristica ed ha la sua prima conclusione all'incrocio con la Via Butera. Esso, in effetti continua verso ovest, ma con dimensioni inferiori, fino all'incrocio con il nuovo asse in direzione nord-sud che, all'altezza dell'IPSIA, collega la SS114 con la nuova Tangenziale nei pressi di Contrada Catania.

Nel tratto fino all'incrocio con Via Butera si è cercato di mantenere una carreggiata di 25 metri, ricorrendo a due sdoppiamenti dei sensi di marcia poco dopo l'incrocio con Via Settefarine e nel tratto tra Via Ara Pacis e Via Butera. Si è evitato in tal modo l'abbattimento di alcuni immobili nel primo caso e, nel secondo caso, si è anche potuto rispettare la previsione di una attrezzatura religiosa proveniente dal PPR n.3.

Nel suo tratto tra la previsione della Fiera²⁵ e Via Butera tale asse ha il merito di mettere in collegamento tra loro, dalla parte urbana, l'Area Fieristica, una estesa Area per la direzionalità, il commercio ed il turismo, due grandi Parchi Urbani²⁶, la Centralità "a Cuneo", ponendosi, per un certo intorno del suo tracciato, come ulteriore fattore di innalzamento del valore dei suoli delle aree abusive che attraversa e pertanto di una loro più appetibile riqualificazione.

3.3.3. L'ex Asse ferrato

Una delle proposte più importanti del PRG è costituita dalla previsione di un viale urbano di grande qualità in sostituzione della Via ferrata, che attualmente attraversa la città e che rappresenta uno dei maggiori problemi del suo riordino. Prima che il fenomeno dell'abusivismo investisse la Piana, la ferrovia si trovava

²⁵ previsione cassata dalla delibera di adozione

²⁶ la previsione di uno dei due parchi è stata cassata dalla delibera di adozione

localizzata al margine nord dell'abitato, in zone non urbanizzate. Con lo sviluppo caotico che la città ha subito a partire dagli anni '70, questa è venuta progressivamente a trovarsi all'interno dell'edificazione abusiva, diventando fattore di segregazione di queste aree ed involontaria ragione della loro implementazione come parte urbana separata e priva di qualità anche perché priva del normale fluire di relazioni con il resto del corpo urbano.

La proposta del PRG è funzionalmente suddivisa in due fasi: la prima prevede l'interramento della ferrovia a partire dalla Contrada Catania fino alla Stazione ferroviaria; la seconda è quella legata più propriamente alla realizzazione a raso della strada stessa.

La parte di ferrovia interessata da questo progetto è quasi un arco di parabola che ha la concavità rivolta verso la Piana, il cui vertice corrisponde con la zona al di sotto della Via Venezia, e che ha un punto di flesso in corrispondenza dell'attacco tra la Via Venezia e l'asse che fa capo alla "Centralità a Cuneo", per poi proseguire con un andamento lineare fino alla Stazione Ferroviaria di Gela.

Assumendo come riferimento il punto in cui si incontra con Via Venezia, il nuovo Viale urbano si propone come asse di collegamento tra le zone abusive poste a sud del tratto ovest di Via Venezia e le zone abusive poste a nord del tratto est. Anche in questo caso si ipotizza che la nuova previsione si costituisca come fattore di innalzamento di valore di suoli e di immobili delle aree abusivamente realizzate che attraversa e pertanto come fattore di una loro più appetibile riqualificazione.

La previsione del nuovo Asse non si occupa solo di sostituire un tracciato ad un altro, ma ricuce con attenzione le parti di città fino ad oggi separate dalla ferrovia. Tutto il percorso è stato riprogettato pensando che ad un percorso obbligato qual è quello ferroviario, fondamentale e monodirezionale, se ne deve sostituire un altro che abbia la caratteristica di "permeabilità" al traffico e a tutte le altre relazioni che oggi sono escluse.

Il percorso è stato dunque arricchito di numerosi "Nodi-Piazze" che, oltre a realizzare un collegamento utile e funzionale ai flussi di traffico, intendono attribuire qualità e riconoscibilità a luoghi che, fino ad oggi, non ne hanno posseduta.

In particolare i Nodi-Piazze proposti sono, nell'ordine da est verso ovest:

- la Via Respighi, confluendo sull'ex asse ferrato, definisce un'area triangolare destinata a verde realizzando un collegamento con la Via Settefarine e quindi con la SS117 bis;
- il Nodo Vie Petrovic-Muratori, dà vita ad una rotatoria quadrangolare, e realizza un primo attraversamento nord-sud. Lo spazio centrale potrà essere arredato in modo da qualificare l'intero ambito;
- il Nodo sulle quali confluiscono le Vie Segre-Stravinsky, è più propriamente una piazza, ossia uno spazio che, se opportunamente riqualificato, vedrà affacciarsi su di essa edifici che la caratterizzeranno anche architettonicamente e non solo dal punto di vista dell'arredo urbano. Il fatto poi che vi sia uno spazio centrale, da sistemare a verde, contribuirà a rallentare il traffico, senza interromperlo, impedendo così che la strada possa diventare a scorrimento veloce e quindi pericolosa per il passaggio dei pedoni;
- un ulteriore nodo, dove la ferrovia incontrava la Via Venezia, permetterà l'aggancio della Via Venezia con l'asse sub-perpendicolare della "Centralità a Cuneo" a nord, e con l'ex asse ferrato nella sua parte discendente a sud;
- Il Nodo-Piazza che corrisponde all'attuale Largo Torelli: anche qui l'intervento si presta a realizzare una piazza vera e propria, con uno spazio centrale da sistemare a verde. Il luogo sarebbe peraltro caratterizzato dalla presenza dell'ex casello ferroviario che verrebbe restaurato e conservato *a memoria* del vecchio tracciato;
- Il Nodo-Piazza sulla quale confluiscono le Vie Pontina-Tiburtina. È questo uno spazio che si presta per la realizzazione di una piazza, la quale avrebbe il merito di caratterizzare un ambito che si è sviluppato negli ultimi anni in modo pressochè anonimo. Si prevede uno spazio centrale quadrangolare da attrezzare e arredare in modo adeguato, che in parte arriva sul nuovo asse, facendo in modo che il traffico venga rallentato e portato ad eseguire una rotatoria attorno alla piazza. Ciò contribuirà peraltro allo sviluppo di un'economia commerciale locale;
- Il Nodo sulla quale arrivano le Vie Pantalica-America. È il luogo per una piazza con spazio centrale da attrezzare a verde, caratterizzata tra l'altro dalla presenza dell'ex-casello ferroviario che, anche qui, verrebbe restaurato e conservato. Il fatto che le aree tutt'intorno siano ancora pressochè libere da edificazione permette inoltre che questa piazza venga riqualificata anche

architettonicamente;

- Infine vi è una grande rotatoria circolare sulla quale confluiscono, oltre l'ex asse ferrato, l'asse che, passando da Contrada Catania, discende direttamente dalla Grande Tangenziale Nord; l'asse di previsione che collega la SS115 con la rotatoria stessa; la strada che, costeggiando l'IPSIA, porta alla Zona Sportiva e infine due strade di piccole dimensioni che, costeggiano l'asse della ferrovia, nel tratto prima del suo ingresso in galleria.

Un ultimo accenno merita infine la sistemazione della strada stessa, per quello che riguarda la divisione della carreggiata. Dove è stato possibile l'Asse è stato suddiviso in tre corsie, due contro-viali a senso unico ed uno centrale a doppio senso, come nel tratto tra le Vie Asti-Bergamo; oppure in due corsie, uno a doppio senso ed un contro-viale a senso unico, come nel tratto tra la Via Butera ed il Cavalcavia della SS115. Il tutto sempre con lo scopo di salvaguardare la fluidità del traffico e insieme favorire l'insediamento di attività commerciali e la qualità degli spazi pedonali.

3.3.4. L'asse Nord (SS117bis) e il Passaggio sotto la Ferrovia

Si è già accennato dell'importanza che ha nel territorio la SS117bis. Una volta entrata nella Piana di Gela essa rappresenta il terminale di una grande "Y" di viabilità costituita dalla confluenza, che avviene poco prima del confine comunale, tra la cosiddetta Nord-Sud che parte da S.Stefano di Camastra, e lambisce Nicosia, Enna e Piazza Armerina, e la SS proveniente da Catania.

Questo asse, arrivando da nord, incontrerà poco prima del carcere mandamentale, una grande rotatoria che favorirà un accesso diretto all'Area Industriale (ASI), come direzione preferenziale per il traffico pesante; poco più a sud, una rotatoria immetterà sulla Tangenziale, contribuendo a filtrare ulteriormente il traffico in entrata: da qui sarà, infatti, possibile raggiungere da nord tutte le parti di città fino a Manfredonia; uno svincolo, ancora più a sud, permetterà, con una piccola rotatoria, un secondo collegamento tra l'Area fieristica posta ad ovest e l'Area artigianale posta ad est della medesima.

A contatto con il corpo urbano di Gela il tratto terminale della grande "Y" si biforca. Un braccio continua diritto secondo il tracciato storico del tratto terminale

della SS117bis prima che esso fosse bruscamente interrotto dalla localizzazione della nuova Stazione Ferroviaria avvenuta alla fine degli anni '70.

L'altro braccio opera una grande deviazione verso est, per potere attraversare in sopraelevazione l'area ferroviaria e confluire nuovamente sul terminale costituito dall'incrocio su Via Venezia tramite una rotatoria.

In merito alla configurazione attuale del tratto terminale il PRG opera due integrazioni.

Da una parte viene ricostituito il terminale storico della SS117bis con la previsione di un sottopassaggio in corrispondenza dell'area ferroviaria. Oltre al ripristino del segno storico, la nuova previsione permette una ricucitura tra le parti urbane poste a nord e a sud della Stazione Ferroviaria riducendo, in particolare, il carattere di marginalità delle aree poste a nord.

Dall'altra parte, il punto terminale del più recente tratto finale della SS117bis, oggi sulla rotatoria all'incrocio su Via Venezia, a ridosso del Fiume Gela, viene di fatto spostato sulla costa che viene raggiunta dapprima con il raddoppio del tratto tra Via Recanati e Via Generale Cascino e poi l'ampliamento di Via dell'Acropoli che, giovandosi di due ampie curve, raggiunge la costa subito ad ovest del Fiume Gela, in corrispondenza del ponte che collega con l'area industriale. La conclusione sull'arenile viene a costituire come una sorta di "Porta d'Africa", meritevole di una sistemazione adeguata, con un arredo che comporti anche qualche elemento di valore simbolico, edificato, alla vista del mare che si apre in quel punto.

3.3.5. L'asse di collegamento tra l'area portuale di Capo Soprano ed il centro urbano

Un ulteriore elemento di rilievo della nuova viabilità è costituito dal previsto collegamento diretto tra il Porto Rifugio e la collina di Capo Soprano. Il PRG, sia in previsione di un adeguamento del Porto alle auspicabili funzioni turistiche, ma anche per il caso in cui venisse realizzato un Porto Commerciale, propone un asse stradale che dal porto sale sul versante collinare e, all'interno di un'area verde adeguatamente progettata, realizza un collegamento, prima a raso e poi in galleria, con la zona a monte della città, in prossimità del Parco Archeologico. A questo tracciato viene affiancato un altro asse che, raddoppiando specularmente quello già

presente che collega Piazza La Grange con il lungomare, semplifica ulteriormente il raggiungimento della costa dall'interno, e viceversa.

3.3.6. La piccola Viabilità (o minuta)

Quanto esposto finora si riferisce alle scelte che il Piano ha operato sulla "Grande" viabilità, quella cioè che strategicamente si rivolge ad una mobilità in entrata ed in uscita dalla città, ma che svolge anche un ruolo di supporto alla mobilità interna.

Il Piano si è occupato anche della viabilità "minuta" operando per il generale miglioramento delle interrelazioni che possono essere stabilite tra le parti di città e nelle parti stesse.

Si riportano appresso i principali criteri generali seguiti:

- eliminazione, laddove possibile, di *cul-de-sac*;
- ridisegno degli isolati edilizi tramite la viabilità stessa, specie nei quartieri di nuova espansione;
- inserimento di isole pedonali o spartitraffico per canalizzare, e quindi rendere più agevole, il traffico locale;
- creazione di Nodi-Piazze, utili sia per filtrare il traffico, che per ridare qualità al contesto in cui si inseriscono.

È importante sottolineare come, in generale, le energie spese per migliorare il traffico locale abbiano poi di rimando ripercussioni su quello dell'intera città, e quindi su tutta la mobilità in entrata ed in uscita.

Dove possibile le scelte di viabilità hanno tenuto conto di quanto pianificato precedentemente, in modo da operare in continuità con i Piani Particolareggiati e quelli di Recupero esistenti.

3.4. Il Sistema del Verde

3.4.1. Generalità

Il criterio con cui sono state progettate e distribuite le Aree verdi all'interno della città, pur essendo genericamente quello della riqualificazione, è sostanzialmente triplice nella sua applicazione. Molte delle aree di maggiore

estensione sono state collocate come zone filtro tra la grande viabilità e le zone residenziali di completamento, nella parte più esterna della città, a nord; altre sono state situate strategicamente a suturare tra loro lembi di città che viceversa sarebbero rimasti separati. Infine vi sono quelle aree verdi che la città già possedeva e che il nuovo Piano conferma e valorizza.

3.4.2. Le aree verdi a nord della “Centralità a Cuneo”

Le aree verdi, collocate a sud della tangenziale, più precisamente tra questa e la “Centralità a Cuneo”, sono tre. Il loro disegno, come anche il loro carattere, dipende direttamente dalle due strade che, dalla piazza a nord della Centralità, raggiungono la tangenziale. Esse, poste simmetricamente rispetto all’asse della Centralità, come anche della piazza a nord, si aprono a forbice ed identificano un’area centrale e due aree laterali, “est” ed “ovest”.

L’area centrale confina a nord direttamente con la tangenziale, a sud con la piazza nord della centralità, ad est e ad ovest dalle due strade a forbice. La prescrizione esecutiva, di cui si darà una descrizione più esauriente in sede appropriata, prevede che sulla piazza, a chiudere prospetticamente il grande viale, ci sia un edificio a “ponte”, ossia che abbia un passaggio in asse con il viale, che dia accesso al giardino. L’area che viene così a definirsi ha un diverso rapporto con il contesto in base al punto di vista: quello “dalla città” e quello “dall’esterno” (la tangenziale).

Nel primo caso viene riproposto un rapporto simile a quello che le grandi dimore storiche monumentali (Versailles, Caserta, etc.) avevano con i loro giardini interni “barocchi”, posti alle spalle del palazzo; nel secondo caso il giardino può essere visto come un filtro di “qualità” urbana che ha come suo fondale, oltre all’edificio di cui sopra, anche la città che dietro si apre a ventaglio.

Le altre due aree verdi che si trovano, come abbiamo già detto, ad est e ad ovest rispetto a quella centrale, e ne rappresentano il naturale completamento.

Entrambe le aree, oltre a servire da filtro con la grande viabilità, hanno lo scopo di legare tra loro le aree di espansione urbana. Sono aree destinate a Parchi Urbani con ampie attrezzature per il passeggio, lo sport, il tempo libero.

3.4.3. Il Parco Urbano ad ovest dell'Area Fieristica (previsione cassata dalla delibera di adozione)

(Quest'area è definita a nord dalla Tangenziale nel tratto più vicino alla SS117bis, dalla strada di previsione che costeggia l'area fieristica ad est, dall'asse a "tre quarti" a sud e dal completamento dei tessuti urbani ad ovest. La superficie pressochè rettangolare è tagliata in diagonale da una strada che, raccordandosi con la tangenziale a nord, raggiunge la Via Settefarine.

Anch'essa, debitamente attrezzata ed arredata, fornirà gli spazi necessari per il tempo libero e lo sport.)

3.4.4. Il Parco Urbano in Contrada Catania

La previsione del Parco risponde al criterio di ricucitura est-ovest tra le previsioni di nuova edificazione che investono Contrada Catania. Tale previsione era stata inizialmente concepita come una "penetrazione di verde" che collegasse la Piana con le aree verdi di Costa Zampogna, le Aree Archeologiche ed il mare. Tale proposito è stato via via ridimensionato dalla ubicazione del Programma Integrato in Contrada-Casciana, dalla approvazione di una lottizzazione conforme al vigente strumento urbanistico, dalla ubicazione in zona centrale di una struttura scolastica già in avanzato stato di realizzazione. Nonostante tali rimaneggiamenti permane la dimensione di "penetrazione" sia a motivo delle dimensioni e sia il prevalente sviluppo nord-sud.

3.4.5. Il Parco Urbano ad Ovest

Quest'ultima previsione costituisce una chiusura di verde al versante ovest della città.

L'area si trova in sostanziale continuità con il Parco di Montelungo e vuole costituirsi come barriera di protezione alla urbanizzazione continuativa della parte di Piana, subito a nord di Montelungo, tra la città e Manfria. La estensione del Parco raggiunge, a nord il tracciato della nuova Tangenziale.

3.4.6. La collana "verde" sul litorale

Come già accennato il PRG si occupa della riqualificazione complessiva del verde cittadino, comprese le aree già individuate dai precedenti strumenti urbanistici.

Il litorale di Gela è caratterizzato dalla compresenza di aree verdi di notevole interesse naturalistico, come La riserva del Biviere, il Parco di Montelungo, il Poggio dell’Arena, fino al lungomare di Manfria, e di aree archeologiche di grande importanza storico-monumentale, come l’area dell’acropoli, di Capo Soprano e Manfria. Il sistema che qui viene messo in evidenza contiene in nuce diverse possibilità di sviluppo turistico: da quello più strettamente legato alla fruizione delle spiagge (balneare), a quello culturale, a quello strettamente più naturalistico che vede l’interessamento anche delle parti del territorio più interno, come già detto a proposito del Turismo Relazionale Integrato (T.R.I). lo scopo è quello di creare un’offerta turistica, la più varia possibile.

Il Piano mira ad integrare tra di loro le aree archeologiche, che peraltro possiedono un valore naturalistico intrinseco (dune fossili), con le aree naturalistiche speciali, poste appena al di fuori della città, quali sono le zone SIC-ZPS suscettibili di uno sviluppo turistico specialistico.

Le aree archeologiche dell’acropoli e di Capo Soprano, ivi compreso il Bosco Littorio già vincolato dalla Soprintendenza ai Beni Culturali, poste rispettivamente ad est e ad ovest rispetto al Centro Storico, vengono inserite in un contesto di riferimento più ampio, nonché rivalutate in modo che possano essere maggiormente fruibili turisticamente.

A completare il litorale marino della città, nell’area compresa tra le due grandi aree archeologiche, all’altezza del Porto Rifugio, al centro del golfo di Gela, viene inserita una nuova area verde che investe il versante a mare della collina. In quest’area sarà possibile realizzare un sistema integrato di verde e aree per la sosta, nonché aree per il godimento del panorama che, nella parte sommitale, si apre su tutto litorale.

A chiudere questa collana di presenze naturalistiche/storiche, prima dell’area di Manfria, si trova ad ovest il Parco di Montelungo.

Questo, come già messo in rilievo nella relazione descrittiva di cui al Vol.I del presente Piano, conserva delle zone di notevole pregio ambientale che possono renderla un punto di riferimento nel territorio. La collina, che domina il lato ovest del litorale, per la sua ricchezza naturalistica può essere paragonata a Monte Pellegrino a Palermo, o ancora di più alla Riserva dello Zingaro. È da sottolineare soprattutto come tale ricchezza, trovandosi vicino la città, possa essere resa facilmente fruibile anche dal punto di vista balneare, rendendo più facile l’accesso

al mare. La sua costa, infatti, a tutt'oggi risulta intatta e conserva specie vegetali autoctone di grande importanza. Anche qui, come per il Biviere e la costa di Manfria, ricade un vincolo SIC-ZPS di livello comunitario che potrà contribuire al mantenimento delle potenzialità naturalistiche e quindi anche allo sviluppo di attività turistiche compatibili con il luogo.

3.5. La Costa

3.5.1. Generalità

Gela, pur occupando una posizione invidiabile nel territorio “vasto”, e pur possedendo una superficie di costa notevole, per tutta una serie di vicissitudini di altra natura, attualmente non sfrutta appieno la sua costa. Il presente Piano, al fine di potenziare e migliorare le potenzialità turistiche di Gela sottolinea l'importanza del recupero del suo litorale e indica una serie di interventi necessari per la sua riqualificazione nonché per la sua fruizione.

3.5.2. La costa cittadina

Come in tutte le città che si affacciano sul mare, Gela si trova ad affrontare oggi la riqualificazione del suo fronte a mare. Questo, sviluppatosi disordinatamente solo dall'inizio del '900, a tutt'oggi non risulta compatto e, soprattutto, non possiede una configurazione che lo caratterizzi e che architettonicamente lo rappresenti. A questo fa da contrappunto una spiaggia che, dopo alcuni interventi mirati a fermare la erosione consequenziale all'insediamento del Porto Rifugio, richiede un miglioramento delle qualità necessarie alla sua fruizione turistica. Oggi, anche a fronte di interventi che hanno risolto il problema dell'inquinamento sia industriale che cittadino, è possibile pensare una riqualificazione di questo tratto di costa. *(Il PRG indica la possibilità di realizzare, tramite apposite scogliere affioranti da collocare in mare a debita distanza dalla costa, un ripascimento della spiaggia che, ricostituendo una linea di costa unitaria, contrariamente a come si presenta oggi, la possa rendere ancora più invitante anche dal punto di vista turistico).*²⁷ L'area immediatamente di fronte il Centro Storico assolverà all'offerta di servizi a supporto della balneazione come anche della quotidiana

²⁷ previsione cassata dalla delibera di adozione

fruizione per i cittadini. L'intervento sulla fascia costiera potrà offrire ai cittadini un luogo in cui riconoscersi, o sviluppare attività che rivivifichino l'intero litorale: un punto di riferimento importante per il futuro sviluppo turistico dell'intera città.

*(In linea con il ripascimento e la regolarizzazione del tratto di costa tra Capo Soprano ed il Fiume Gela si segnala la ubicazione di grandi parcheggi territoriali ad est e ad ovest del Porto Rifugio, o del suo eventuale potenziamento).*²⁸

Un grande parcheggio territoriale, a servizio del tratto di costa a cavallo della Lanterna, viene enucleato dalla Zona B del tessuto novecentesco tra il Centro Storico e la fascia a Mare.

3.5.3. La Costa di Macchitella

Questo tratto di costa risulta attualmente separato dal circuito complessivo del litorale della città ed non è agevolmente raggiungibile se non da parte dei residenti di un ridotto intorno.

Il Piano prevede di valorizzare questo tratto di costa dalle notevoli caratteristiche di pregio con le seguenti misure:

- a) potenziamento dell'asse costiero costituito dal Viale Fontanarossa, quasi raddoppiandone la carreggiata, e prevedendo il suo raccordo diretto con la Via Mare;
- b) ubicazione di parcheggi territoriali tra Viale Fontanarossa e l'arenile;
- c) previsione di una passeggiata pedonale a ridosso dell'arenile nel tratto tra il campo sportivo ad ovest ed il grande spiazzo ad est;
- d) sistemazione a verde pubblico nell'area filtro tra la passeggiata e Viale Fontanarossa.

3.5.4. Manfria

Il valore turistico che la zona possiede è stato più volte messo in evidenza. Qui vogliamo sottolineare come un'area ricca di presenze naturalistiche ed archeologiche meriti di essere valorizzata e inserita in un contesto di riferimento più ampio.

Il Piano prevede che, compatibilmente ai vincoli naturalistici, qui siano realizzati anche insediamenti alberghieri capaci di offrire al turista una vasta gamma di servizi in aggiunta alla semplice fruizione del mare. Questi insediamenti

²⁸ previsione cassata dalla delibera di adozione

dovranno essere inseriti nel paesaggio con tutta l'accortezza che il caso suggerisce, al fine di migliorare l'offerta ma anche di arricchire, con architetture di pregio, il contesto paesaggistico.

3.6. Le Aree per Attività Artigianali e Commerciali

3.6.1. Criteri progettuali, generalità

Il PRG prevede due ambiti destinati ad attività produttive e servizi connessi. Essi sono ubicati strategicamente in modo che possano essere garantite una facile accessibilità di tipo territoriale, una ampia viabilità interna, e, dove possibile, la vicinanza con altre strutture produttive preesistenti in modo da favorire una economia di aggregazione.

Si prevede che in tali aree si ubicheranno attività produttive che, a differenza di quelle "industriali", siano più sensibili ad una certa vicinanza al centro abitato e tra queste si considerano anche le attività commerciali all'ingrosso. Si escluderanno invece le attività commerciali al dettaglio.

3.6.2. L'Area di Contrada Fiaccavento

L'Area si trova lungo la SS117bis, nel tratto compreso tra la nuova rotatoria da cui partirà il completamento del collegamento viario con l'Area ASI e quella più a sud dove la SS117bis abbandona il suo tracciato originario con una deviazione che le permette di effettuare in sopraelevazione l'attraversamento dell'area ferroviaria.

L'area, già occupata da alcune strutture produttive, è stata implementata e riordinata in previsione di un possibile sviluppo. A meno di una piccola area di circa 1,7 *ha* posta sul lato ovest della SS117bis a completamento di alcuni insediamenti esistenti, la maggior parte della previsione si sviluppa in Contrada Fiaccavento a ridosso del lato est della SS117bis.

L'area di estensione maggiore (37 *ha*), ha una forma abbastanza regolare ed è longitudinalmente percorsa da una strada che, seguendo l'andamento orografico e rispettando l'orditura degli insediamenti esistenti, si situa quasi parallelamente alla SS117bis.

Complessivamente, l'impianto urbanistico dell'area si basa sulla strada interna che, percorrendo longitudinalmente tutta l'area, la suddivide in due parti e

permette una suddivisione dei lotti trasversalmente alla strada stessa.

La strada longitudinale nord-sud, inoltre, crea un'alternativa alla SS117bis e permette sia la circolazione di mezzi pesanti all'interno della zona, contribuendo in tal senso ad alleggerire il traffico relativo alla SS117bis, sia una circolazione locale che non impegna la SS117bis.

L'accessibilità all'area è garantita da tre grandi snodi, uno all'estremo nord, uno al centro, uno all'estremo sud.

3.6.3. L'Area di Contrada Poggi

L'area, oggetto anche di specifica pianificazione attuativa (PE10) si trova subito fuori dal centro abitato, immediatamente a nord della Tangenziale, sul lato est di Via Butera lungo una direttrice che, già da tempo, è stata scelta dagli operatori del settore come sede di un certo numero di attività produttive.

La ubicazione strategica dell'area conferma l'intuizione degli operatori e cerca di coordinare le loro spinte evitando che, nel tempo, l'asse di Via Butera sia interessato in modo casuale da insediamenti produttivi, concentrando piuttosto gli stessi su una unica area di dimensioni significative (circa 24 ha).

Rinviando alla Relazione Descrittiva del progetto di PE per le questioni di dettaglio qui interessa evidenziare che l'accessibilità dell'area è stata curata in modo da evitare incroci a raso tra i veicoli in entrata o uscita dall'area ed i veicoli provenienti dalla Tangenziale o da Via Butera.

3.6.4. Le Aree per Attività Commerciali al Dettaglio

Il PRG prevede che, per quanto possibile, le aree per il commercio al dettaglio facciano parte del tessuto cittadino, o se, ubicate marginalmente ad esso, si trovino al di qua della Grande Tangenziale.

All'interno di questo criterio generale il PRG ha previsto nuove aree per grandi e medie strutture di vendita al dettaglio in corrispondenza di tre grandi assi (il nuovo asse di collegamento tra la SS115 all'altezza dell'IPSIA e la Tangenziale, su Via Butera subito al di qua della Tangenziale, su Via Settefarine anch'essa al bordo del centro abitato), in prossimità del centro fieristico (20% della Zona D3.2).

Per il resto ha confermato le aree commerciali ubicate su Via Venezia, su Viale Cortemaggiore (Macchitella), su Via Butera all'incrocio con l'ex asse ferroviario.

3.7. Le Previsioni del PRG nel Territorio Aperto

3.7.1. Generalità

Le strategie seguite dal Piano sul territorio aperto si riferiscono per lo più alla grande viabilità ed alle infrastrutture dei trasporti.

Il Piano recepisce le previsioni sovraordinate e, in alcuni casi o aspetti specifici, suggerisce alcune modifiche, utili alle strategie del Piano.

3.7.2. Il Tracciato Autostradale (previsione cassata dalla delibera di adozione)

(Il PRG riporta il tracciato dell'autostrada Siracusa-Gela, così come approvato dagli organi competenti, per il tratto compreso tra il confine comunale con Acate ed il Torrente Maroglio. Per il tratto successivo, solo vagamente accennato nella documentazione disponibile, il PRG "suggerisce" un percorso che, insieme alle esigenze plano-altimetriche di un tracciato autostradale, si inserisca armonicamente nella trama viaria complessiva del territorio e più in particolare nella Piana.

Come già detto altrove la Piana di Gela ha la conformazione di una semiellisse con l'asse maggiore coincidente con la linea di costa. Questa configurazione è ancora più accentuata ad ovest del Fiume Gela, cioè nella parte di territorio entro cui si dovrà sviluppare il prolungamento verso Licata del tracciato autostradale. Tale configurazione suggerisce che anche la viabilità in direzione est-ovest mantenga quanto più possibile un andamento semiellittico omologo che eviti tagli impropri alla pezzatura del territorio, interessato radialmente, e con una certa regolarità, da preesistenti viabilità e da corsi d'acqua.

Secondo tale logica, si è proposto un tracciato che una volta raggiunta la SS117bis fosse omologo all'andamento del piede dei rilievi posti a nord della Piana, tra il Castelluccio ed il Torrente Roccazzelle; da qui poi il tracciato attraversa sub-perpendicolarmente i rilievi che chiudono la Piana ad ovest, passando nella incisione a nord di Poggio Roberto per raggiungere la SV Caltanissetta-Gela nel punto dello svincolo di quest'ultima per la SS115, nei pressi del Torrente Comunelli subito fuori il territorio comunale.

Tale tracciato permette un collegamento diretto con la SV Caltanissetta-Gela rendendo non più necessaria la realizzazione dell'ultimo tratto di quest'ultima (8°Lotto) tra Manfria e la Contrada Amato.

La eventuale realizzazione di quest'ultimo tratto comporterebbe il problema dell'attraversamento di una zona ad alto pregio paesaggistico ed il difetto di convogliare il traffico nella parte di Piana più a ridosso della costa che invece sempre più va configurandosi

come ambito di iniziative turistiche, come testimoniato dalle numerose varianti approvate negli ultimi anni.

Il tracciato autostradale proposto permette, invece, di deviare subito più a nord il traffico veicolare di passaggio proveniente da Caltanissetta e sposta il traffico in entrata ed uscita per Caltanissetta su Via Butera, che l'eventuale entrata da est renderebbe invece sostanzialmente sottoutilizzato. La Via in questione è inoltre facilmente potenziabile e corre in un ambito di territorio non caratterizzato da pregi paesaggistici o ambientali).

3.7.3. Collegamento pedemontano tra Manfria ed il Castelluccio

Nell'ambito della viabilità territoriale il PRG prevede il collegamento diretto tra la SS115 in località Manfria e la SS117bis all'altezza del Castelluccio.

Si tratta di una nuova previsione solo nel tratto pedemontano tra Manfria e il Torrente Roccazzelle nel punto in cui questo, da nord-ovest, entra nella Piana. A partire da qui ci si collega alla pedemontana esistente che raggiunge la SS117bis all'altezza del Castelluccio.

Nel suo insieme la nuova strada viene a costituirsi come ulteriore alternativa di mobilità soprattutto per coloro che dall'entroterra che confluisce sulla SS117bis possono dirigersi sul versante collinare di Manfria che guarda la Piana, e viceversa, senza dovere entrare nel centro abitato (come invece oggi sono costretti a fare) o senza dover raggiungere almeno la Grande Tangenziale di nuova previsione.

3.7.4. L'Aeroporto di Ponte Olivo (previsione cassata dalla delibera di adozione)

(Con D.A. n. 114 del 31/05/2000 è stata approvata la variante al PRG relativa alla realizzazione di una infrastruttura aeroportuale in Contrada Ponte Olivo al posto della pista d'atterraggio militare ormai in disuso. Il Piano recepisce tale variante e la struttura nel territorio, rafforzando la viabilità che a questa afferisce.

L'area in oggetto ricade ad est del Castelluccio, in una zona pianeggiante, ed è servita dalla SS117 bis, sulla quale confluisce, lo ricordiamo, il traffico da Enna e Catania.)

3.7.5. Il Porto Commerciale

Il Piano Regolatore Portuale prevede l'ampliamento del Porto Rifugio che attualmente ha le seguenti caratteristiche:

- specchio acqueo, mq 123.500;

- superficie a terra, mq 25.500;
- banchine operative, ml 840;
- fondali: fino a -5 m, per 840 ml.

Il progetto di ampliamento prevede il prolungamento delle dighe, e la costruzione ex-novo della diga sopraflutto per raggiungere le seguenti dimensioni:

- IV) sviluppo diga sopraflutto, ml. 1.950;
- V) sviluppo diga sopraflutto, ml 1.050;
- VI) sviluppo banchine darsena commerciale ind., ml 2.078;
- VII) sviluppo banchine darsena peschereccia, ml 978;
- VIII) sviluppo banchine darsena turistica ml 668;

Già in occasione della Relazione dello Schema di Massima erano state messe in evidenza le problematiche relative al potenziamento del Porto Rifugio a scopo commerciale-industriale. In quella stessa sede era stato evidenziato come il Porto, per le sue caratteristiche dimensionali e fisiche, nonché per la sua collocazione urbana, fosse più adatto ad un potenziamento finalizzato all'ormeggio di imbarcazioni da diporto e pescherecce, mentre la collocazione di un nuovo porto commerciale andasse inserita oltre il Fiume Gela, in corrispondenza dell'Area Industriale.

La realizzazione di un nuovo Porto Commerciale in sostituzione e/o ampliamento del Porto Rifugio comporterebbe un notevole impatto nei riguardi della viabilità costiera urbana che vedrebbe appesantirsi di nuovi flussi di traffico relativi a mezzi pesanti, e porterebbe alla creazione di capannoni, magazzini ed aree recintate completamente estranee alla zona del Parco Archeologico delle Mura Puniche di Capo Soprano, posta immediatamente a nord del previsto progetto di ampliamento.

La naturale vocazione del Porto Rifugio e/o del suo futuro ampliamento a porto turistico e peschereccio, ed eventualmente anche passeggeri, risponde meglio alle caratteristiche della fascia costiera tra Manfria ed il Fiume Gela costituita da un nastro continuo di emergenze archeologiche, ambientali, naturalistiche e architettoniche. Appare infine evidente come la previsione del porto commerciale andrebbe a confliggere con le aspirazioni turistiche della costa

gelese, tanto più che il litorale sabbioso di fronte alla città non costituirebbe più un'attrattiva turistica perché suo antistante specchio d'acqua resterebbe in qualche modo chiuso tra due grandi strutture portuali e sarebbe inevitabilmente inquinato.

In linea con questi argomenti si è espressa la delibera di CC n.80 del 25.06.96 "Determinazioni sullo Schema di Massima" la quale richiede che il nuovo Porto Commerciale sia previsto come l'ampliamento multifunzionale del Porto Isola (cfr. pag.3 Allegato alla delibera) e che la fascia a mare tra il Porto Rifugio ed il nuovo Porto Commerciale sia rivalutata per la diretta fruizione del mare in forma diretta e non artificiale (cfr. pag 5 Allegato alla delibera).

Cionondimeno, la previsione del Nuovo Porto Commerciale ad ampliamento del Porto Rifugio è stata riportata negli elaborati grafici perché risponde ad un Piano Regolatore Portuale approvato nel 1986 e l'intervento in oggetto, con Decreto 31 gennaio 2002 dell'Assessorato ai Lavori Pubblici, è stato inserito nell'elenco degli interventi di potenziamento delle infrastrutture portuali da finanziare con le risorse del POR Sicilia 2000/2006.

3.8. Il Recupero Urbanistico

3.8.1. Generalità

Il termine recupero, da un certo punto di vista, va applicato secondo aspetti diversi a temi diversi del territorio e dell'impianto urbano di Gela.

Un territorio antropizzato è un organismo vivo, e se non è stato adeguatamente alimentato e, soprattutto, se ha subito traumi, come ogni organismo debilitato deve "recuperare" tono e livello di energie adeguate al "tempo presente".

Così si può usare il termine "recupero" non solo riferendoci allo stato degradato dell'edilizia ma anche per una produttività capace potenzialmente di essere competitiva nel mondo attuale e non ancora in grado di farlo perché non organizzata in termini moderni. Recuperare, cioè una produttività all'attualità.

3.8.2. Recupero anche produttivo

Allora la parola "recupero" può essere oggi usata sempre più, secondo una larga accezione del termine, tuttavia essa riserva ancora un suo significato specifico rispetto al patrimonio edilizio degradato e deprezzato. In altri termini, se "recuperare le possibilità e le potenzialità di un territorio significa mobilitare tutta

una vitalità imprenditoriale e lavorativa, applicandola secondo moderne capacità organizzative e tecnologiche alle sue “risorse reali” facendole passare ad uno “sviluppo sostenibile”, parlando di una città resta però sempre in un primo piano il problema del recupero del suo patrimonio abitativo ed edilizio, quando questo è degradato. E il degrado edilizio e urbanistico di Gela è emblematico!

Già si è parlato a lungo dei problemi produttivi, ma come si è accennato, il chiedersi “se si debba prima procedere ad un moderno “recupero produttivo”, o a quello edilizio è questione difficile a risolversi e, presa genericamente, è questione inutile.

Per Gela è necessario porre con urgenza il problema del “recupero produttivo”, ma è più che urgente, immediato, far mano al recupero urbano e dei tessuti abitativi. La scossa culturale che questo significa appare per la città di Gela come l’inizio di un movimento vitale e capace di orizzonti e di speranze nuove tale da poter attivare, in parallelo, tutto lo scenario del “recupero produttivo”.

3.8.3. Immediato il Recupero della Città

La crescita di Gela, a partire dal dopoguerra, ha origini diverse. In una moderna condizione dell’economia era la stessa ubicazione della città, destinata ad attrarre popolazione. Essa è in una pianura, in riva al mare, nel punto baricentrico di un golfo che è linea terminale verso cui degrada lentamente un’ampia conca agricola.

Ma non c’è dubbio che emerge come fenomeno capace di attrazione l’installazione del “Petrochimico”.

Per varie ragioni, comunque, Gela dai circa 30.000 abitanti originari passa nel 1951 a 43.000. nel ‘61 a 55.000, nel ‘71 a 67.000, nell’81 a 75.000, nel ‘91 a 80.000. Parallelamente all’aumento demografico si costruiscono case. La corsa all’edificazione si comprende ancora meglio se si tiene conto che nel ‘51 l’indice di affollamento era di 2,78 abitanti per vano, e nel ‘61 ancora di 2,09, mentre alla fine della corsa, nel 1991 di 0,94 per vano. Questo secondo i dati ISTAT che, sovente, vengono ritenuti sottostimati.

In rapporto alla città la crescita è di grande consistenza. La tensione lavorativa e realizzativa per essere compresa nel suo significato sociale va valutata in relazione alla relativa debolezza della struttura economica imprenditoriale e

dirigenziale, e alla conseguente incapacità di far fronte al fenomeno con capacità di sintesi. Sono mancate anche le capacità di far crescere quelle ossature cittadine e civiche capaci di condurre in processi armonici e unitari, le vitalità che in qualche modo si sono manifestate. Il patrimonio edilizio realizzato nella “corsa” è così risultato una certa parte (quella soprattutto delle espansioni degli anni ‘50 e ‘60 e attorno al Centro Storico di impianto federiciano) accorpata, con tessuti molto serrati in cui il “pieno” è prevalente sul ”vuoto”. Bisogna aggiungere che sono riscontrabili evidenti carenze, anche se solo igienicamente e per la prevalenza di pieni; l’impianto, in queste parti di Gela, in realtà possiede comunque una qualità formale che riflette un singolare ordine civico in cui gli interventi, seppure abusivi, hanno seguito l’andamento dell’impianto preesistente.

Il resto è come un enorme disseminato di manufatti edilizi senza coesione e legami sufficienti, per cui l’edificazione si è manifestata secondo la convergenza di tre tipologie:

- A) Residenziale privata;
- B) Edilizia economica e popolare;
- C) Abusiva.

L’impatto visivo ed il degrado che appare viene confermato dalla quantità della tipologia Abusiva (C) e dalla stima della percentuale che questa raggiunge rispetto a tutto il costruito.

È un regime di “auto-costruzione” che però non è del genere “baraccamento”, nè delle “bidonville”, ma tende ad una edilizia piccolo borghese, con fenomeni perfino lussuosi negli interni, mentre gli esterni sono trascurati e non finiti, e abbandonato è lo spazio tra casa e casa. In questo regime vengono realizzati quasi 6.000.000 di mc abitativi!

Un colpo d’occhio alla planimetria di Gela e al rapporto tra l’area urbanizzata e le aree di Settefarine e di Margi pressochè tutte impegnate dall’abusivismo, sia pure con larghe macchie libere, mostra come queste occupino più o meno la metà dell’intero sistema urbano.

Questi dati confermano l’impressione visiva che si ha arrivando a Gela e rendono evidente quanto sia centrale, per la futura storia della città, l’avvio di una svolta che coincide con un inizio di un recupero dei tessuti edificati. Un inizio

immediato! La conclusione è cioè che il recupero dei vasti tessuti abitativi degradati, non può seguire la logica che dice: “*prima risanare e lanciare l’economia e poi rifarsi la casa*”. Questo perché il degrado edilizio ha favorito l’aumento del degrado sociale e proprio un ambiente fisico del tipo che si è determinato a Gela frena lo slancio di una ripresa economica che insieme è ammodernamento di tutto il sistema produttivo.

Quale azienda può riordinare i suoi campi e i suoi edifici, se non riordina prima la sede dove operano i cervelli e dove vivono gli uomini? Quale città può rilanciare la sua espansione, e il riordino produttivo del suo interland se non riordina se stessa?

Il recupero dell’ambiente urbano è cioè parte costitutiva e trainante di un momento di cambiamento che è culturale, prima che economico-produttivo.

3.8.4. Difficoltà del Recupero casa per casa

La vastità del degrado edilizio e di quartiere fa considerare come sia poco realizzabile un recupero edilizio, cioè come sia difficile dar vita ad un fenomeno diffuso di risanamento, restauro o ricostruzione casa per casa.

Ciò, tra l’altro, è reso più complicato dal fatto che è molteplice l’irregolarità dell’abusivismo di Settefarine e Margi. Tre sono “i tipi” di irregolarità che pongono questo patrimonio ai margini della legge e cioè:

A) irregolarità amministrativa: le costruzioni non hanno permesso regolare di edificazione;

B) una diffusa irregolarità dal punto di vista delle norme antisismiche.

Le strutture non ne hanno tenuto conto e sono sottocalcolate. Perciò esse sono intrinsecamente inadeguate a fornire la sicurezza fisica di cui la comunità ha diritto nell’eventualità di terremoti.

C) L’irregolarità tipologica.

Molte delle case sono dimensionate per la famiglia “dell’auto-costruttore” o meglio per l’immagine che della propria famiglia aveva nel momento del progetto della propria casa, talora proiettata anche per ospitare le successive generazioni della sua famiglia.

Se la prima irregolarità è per così dire risolvibile, in via di provvedimenti legislativi, la seconda e la terza sono difficilmente sanabili.

La seconda pone come ostativa ad ogni “aggiustamento di legge” l’ipotesi di un eventuale sisma.

La terza certamente obbliga a riflettere sulla vicenda e sul diritto di fondo ad avere la “propria casa”, che ha motivato buona parte della vasta azione di autocostruzione, ma insieme spinge a chiedersi sino a che punto queste “tipologie” non pongono di per se stesse difficoltà a inserirsi in un mercato, e partono quindi in condizioni deprezzate, non solo per la mancanza di opere di urbanizzazione e per il desolante paesaggio che compongono, ma anche per la stessa organizzazione funzionale di molti edifici.

Le considerazioni ora esposte rendono difficile procedere ad un “recupero” che sia fundamentalmente edilizio, (cioè casa per casa!) senza provvedere, anche, al recupero urbanistico di tutta la zona.

3.8.5. Recupero e Restauro Urbanistico

Allora, Recupero e “Restauro urbanistico” avviano, in sostanza, una vera e propria “riqualificazione urbana” e tutta un’azione che acquista un deciso valore culturale. E’ una città che riorganizza se stessa e riformula non solo la sua funzionalità, l’ordinamento fisico dei suoi servizi e delle sue istituzioni, ma che ricomponi parti consistenti del suo paesaggio urbano.

Il “Restauro Urbanistico” è occasione anche di valutare criticamente le forme che la città ha assunto nell’ultimo periodo, quelle coincidenti con la situazione compromessa che va recuperata.

Affiora allora anche qualcosa perfino di positivo che a prima vista potrebbe sfuggire o essere sottovalutato: l’auto-costruzione ha seguito, in certe maniere, la legge formale dell’antico edificato” e non solo nelle aree di cui più sopra si è detto e che hanno seguito l’impianto di edifici lineari inaugurato subito dopo il 1950 a partire dal centro federiciano.

Se si considerano le città europee, viene sovente da constatare come negli ultimi tre secoli si sia verificata una sovrapposizione di forme. E questo si esprime nelle planimetrie di pezzi di città, o dell’intera città nei casi di vasti riordini per esempio in seguito a distinzioni. La sovrapposizione di forme risente in corrispondenza agli stili dei vari periodi e all’azione “professionale” di quanti

hanno disegnato gli eventi urbani. Talvolta ne sono usciti prodotti di grande qualità, talvolta prodotti poco leggibili e poco armonici nei rapporti tra le varie parti.

Nel caso di Gela le parti abusive, e “autocostruite”, anche se con limitate modifiche tipologiche dell’edificato rispecchiano “gli allineamenti” tradizionali come forma fondamentale dei tessuti edificati. Con il riordino delle planimetrie dei lotti ne esce, a differenza del senso di confusione del paesaggio edificato, un assetto planimetrico abbastanza semplice e ordinato come attraverso alcuni studi si è potuto constatare.

3.8.6. L’azione di “Recupero urbanistico” affidata alle linee gommate

Il processo tendente al “recupero urbanistico” che il P.R.G. di Gela propone, poggia sul sistema viario e sull’ordinamento dei flussi che vale la pena riprendere.

L’orientamento prevalente delle linee segue la forma allungata della città da est ad ovest.

Un primo sistema di “canali” cogliendo varie opportunità, prima tra tutte la Via Venezia, corre nella mezzeria del consistente corpo urbanizzato dividendo la Piana dalle pendici del colle su cui è edificata l’antica Gela. Un secondo sistema è quello del nuovo tracciato che investe territori della Piana.

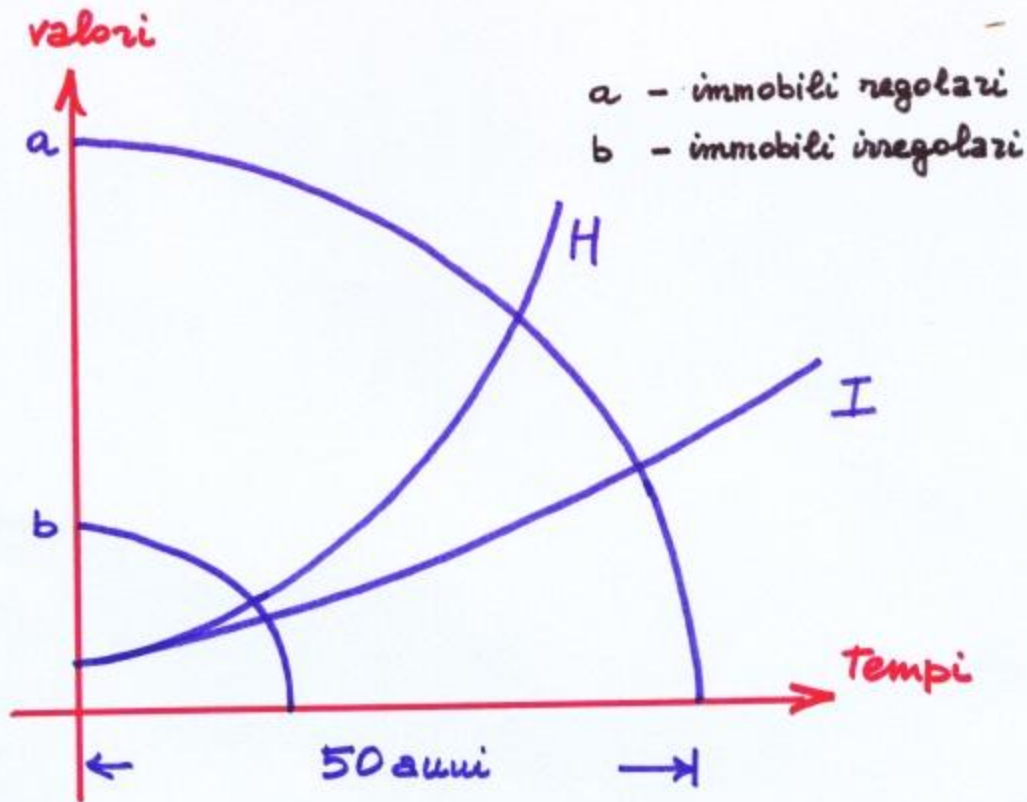
Si tratta di un sistema che prevede a monte di Via Venezia, opportunamente distanziata, l’autostrada CT-SR e più a valle la grande Tangenziale, alla quale con un sistema a pettine diretto a sud, in più punti, sono collegate le parti urbane di Gela.

Uno dei denti di questo pettine di mobilità penetra fino a far parte della nuova ossatura di “centralità urbana”, che è quella stessa e che noi abbiamo chiamato “Centralità Nuova o a Cuneo”, il disegno urbano di questa zona si giova come già accennato, di un cuneo di territorio libero e esistente tra i due grandi quartieri abusivi di Settefarine e Margi, e compone una fascia di viali sede di nuovi allineamenti commerciali e di attrezzature, innestando qui spazi a servizio organizzati nel verde. Questi viali partendo dalla testa di ciò che si è può chiamare “farfalla di flussi viari”, si incontrano e disegnano un’asta che, con forma “a manubrio”, si raccorda alle due linee del “secondo sistema di centralità” est-ovest, quello interno al tessuto urbano costruito e di cui fa parte Viale Venezia.

È questa ossatura centrale della nuova città che vuole determinare uno dei due

EDILIZIA di CIVILE ABITAZIONE

andamento dei valori del suolo e dell'edificato



H - curva di crescita del valore del suolo con l'urto della "Centralità a Cuneo"

I - curva di crescita del valore del suolo senza particolare urto

complessi principali di “centralità direzionale” di Gela.

3.8.7. Recupero urbanistico e mercato fondiario

La constatazione del degrado è immediata. Per così dire, essa è “verificabile a vista”, e anche se il tutto va analizzato e soppesato in modo da poter passare anche alle indispensabili quantificazioni, tuttavia è immediata anche la deduzione di uno stato di generale deprezzamento dei beni immobiliari, edificati in genere in modo parziale. Questo stato di degrado, e di conseguente deprezzamento economico dell’edificato, si rileva in diverse zone di Gela, ma è in particolare caratteristico delle due aree di Settefarine e di Margi.

Lo “stimolo” affinché venga modificato l’assetto attuale è determinato dal nuovo disegno viario che si applica ad aree nelle quali il valore dell’edificato è fortemente compromesso per molte ragioni. Vi è in altri termini un basso valore di mercato. La richiesta in queste zone è bassa dal momento che la gente non vuole andare ad abitare in questi tessuti privi di qualità e si determina anche una tendenza a trasferirsi altrove come accade a giovani coppie a cui i genitori avevano destinato una parte della loro casa, ma che, si sono trasferiti fuori Gela o non vogliono risiedere in queste zone.

E’ singolare come nel nostro caso si potrà verificare un fenomeno che ha analogie con gli “slums” di città americane: un quartiere per ragioni di degrado progressivo, non registra più un sufficiente livello di richieste ad abitarvi, e decade ulteriormente, abbassando di conseguenza, via via di più, la domanda abitativa.

Il caso di Settefarine e Margi, quartieri mai decollati nella loro compiutezza, è diverso dai casi più classici di quegli “slums”. Questi raggiunsero nel maggior numero dei casi una forma “compiuta” di quartiere: raggiunto questo stadio furono poi colpiti dalla decadenza. Settefarine e Margi non hanno raggiunto una “forma compiuta” di quartiere, ma l’analogia del fenomeno è sostenibile per quanto si riferisce alla tipologia di intervento di recupero. O meglio, l’analogia esiste pur comportando una differente condizione dell’operatore:

- a) nel caso degli slums, le condizioni di un “intervento urbanistico”, cioè di un recupero generalizzato e quindi non solo edilizio, sono date sovente dalla crescita spontanea dei tessuti urbani esistenti intorno a quelli più degradati dello slums.

b) nel caso di Gela è un intervento urbanistico di natura pubblica da applicarsi sull'ossatura generale della città, e che deve "stimolare" il recupero urbanistico generalizzato di Settefarine e di Margi.

L'analogia tra a) e b) sta nel fatto che il fenomeno della "convenienza" che si prefigura è lo stesso: conviene cioè operare su un "livello urbanistico" dal quale far discendere una spinta per demolire e ricostruire le singole case, dovuta ad un aumento del valore dei suoli per via della rivalutazione che proviene dalla contiguità con la "Nuova Centralità Direzionale a Cuneo"! Si tratta, pertanto, di mettere in essere un processo elementare da attuare attraverso un intervento urbanistico. Si determinano così nuove ragioni di attrazione!

Negli slums il recupero può essere ricondotto all'azione del rifacimento della struttura generale "interna" al quartiere, per arrivare poi a progettare e offrire un nuovo prodotto edilizio-urbanistico. Nel nostro caso la struttura generale riguarda pezzi della città "esterni" ai due quartieri, o meglio, che hanno funzioni non solo di servizio al quartiere (in parte lo hanno) ma soprattutto esterni, trattandosi di una "Centralità direzionale" di livello cittadino. Le nuove ragioni di attrazione per Settefarine e Margi vanno attuate progressivamente (strade e servizi in genere calibrati secondo un piano razionale e tempi di realizzazione cadenzati) in modo che si renda via via maggiore il valore dei singoli appezzamenti di suolo, a discapito di quello del rispettivo edificato. Si deve puntare cioè a determinare condizione di mercato per la quale sia conveniente -e di guadagno! - demolire e ricostruire.

Questa trasformazione in molti casi si lega ad un vasto riassetto proprietario, e si attua dopo operazioni di compravendita del bene immobiliare esistente (suolo e costruito), per sostituire ad esso un nuovo bene immobiliare che nel complesso abbia maggior pregio.

Nel nostro caso, si avrà un'operazione che in molte occasioni sarà di carattere fondiario e insieme di carattere sociale, e di fatto si potrà in tal modo non pensare di "far pagare" chi ha commesso un abuso. Il termine pagare potrebbe infatti sollecitare reazioni poichè corrisponde ad una visione legalista, ma essa è impropria nei confronti di persone che, il più delle volte, hanno "buttato" i loro risparmi per costruirsi la "casa", di cui avevano diritto. Non si "fa pagare" quindi chi ha sbagliato, ma si risarcisce chi, sbagliando, anche per via di un contesto sociale e di condizioni più generali che sono state determinate dalla "discrasia

sincronica” di cui a si è parlato a lungo, ha costruito, ha investito buona parte dei suoi averi. Si consente cioè un recupero di parte del proprio avere a chi, per un groviglio di ragioni socio-culturali, ha commesso un abuso a fronte di un livello di vita molto basso e di un generico diritto alla casa.

È in questo senso da valutare, con sempre più attenzione, che immettere gli abusivi nel mercato equivale a recuperare “un pezzo” dei loro averi alla vita civile, e per conseguenza aumentano anche per questi cittadini le ragioni per diminuire quelle condizioni di “sommerso” che troppo spesso hanno caratterizzato, in Sicilia, aspetti della produzione e della vita. Il “sommerso è di fatto una cultura che può correggersi solo “emergendo”, e nel nostro caso l’emersione è molto agevolata da questa condizione nuova, e cioè: fare entrare a pieno titolo con i propri beni (o con la loro monetizzazione) nel mercato ufficiale della città, quanti ne erano fino ad ora ai margini.

3.8.8. Recupero come qualità

Il “recupero” urbanistico” che si ipotizza per Settefarine Margi è, quindi, tecnicamente finalizzato a ridare sanità al mercato fondiario, consentendone una riqualificazione urbana che, oltre tutto, alleggerisce il peso negativo di un degrado che preme in zone limitrofe alla parte centrale e più antica di Gela. E’, quindi, una operazione che contribuisce ad elevare la qualità complessiva della nuova Gela.

3.9. Suscettività del disegno del PRG

A questo punto è utile tornare sul disegno di Piano, giovandoci di informazioni e considerazioni sviluppate attraverso i capitoli precedenti per cogliere meglio, in tal modo, alcuni suoi contenuti, e quanto potremmo chiamare le “suscettività” proprie del disegno di PRG. Le precisazioni fatte sul “triplice” sistema urbanistico di Gela si rendono utili per tratteggiare alcune proiezioni territoriali del disegno urbanistico proposto.

Infatti, i tre sistemi urbani che lo compongono, e che sono delimitati da canali principali di traffico lineari con direzione ovest-est, sono definiti inoltre a sud dal confine con il mare, e a nord dalla tangenziale che divide l’abitato di Gela dalla Piana.

Il disegno della Città nel suo insieme si presenta quindi “accorpato”, e a nord

viene stretto da una fascia che allinea zone verdi e di servizi, con aree destinate ad edilizia. Questa fascia nord, è delimitata da un grosso asse stradale che corre tra la Via Venezia e la tangenziale, alla quale è abbastanza vicino, formando una *silhouette* planimetrica ad “ali di farfalla”, il cui corpo coincide con la “Centralità Direzionale a Cuneo”, che come noto sarà l’animatrice di quest’area nord.

Proprio il senso di questo disegno “accorpato” che il PRG prescrive, esprime funzionalmente, e quasi simbolicamente, la tendenza delle dinamiche realizzative, ad effetto centripeto, i cui riflessi potranno incidere nella dinamica di valore delle aree, favorendo con decisione, le azioni di recupero dei territori malversati dall’abusivismo.

Da questo punto di vista è come se il compattamento da nord conducesse la città stessa verso la cura e la guarigione di se stessa e, in concreto, delle sue vaste parti più fortemente degradate attraverso una “Riqualficazione Urbanistica”, che diversamente sarebbe più difficile. Da un altro punto di vista l’effetto centripeto, favorito dal compattamento della forma urbana, agevola anche giochi di reciprocità nella edificazione interna che si creano tra le aree lasciate libere dal PRG e quelle occupate dall’abusivismo di cui si auspica in certa misura la demolizione e ricostruzione. Se la dinamica sempre insita in questi giochi di rinnovo e di recupero potrà essere controllata dalla futura Gestione del Piano, si potranno evitare per un certo tempo quelle frequenti “proiezioni abitative” che vanno a localizzarsi lungo le strade dei flussi della mobilità dei trasporti, da e verso la Città. Ciò in genere avviene quando le città esauriscono all’interno del loro perimetro gli spazi da attribuire alle necessità edificatorie, ma determina anche quel fenomeno, non sempre facile da guidarsi, che fa proliferare indefinite linee, o nodi, di costruito a destra e a sinistra delle vie extraurbane determinando “effetti periferia” che, se non giovano alla città, ancora meno giovano alla campagna. Si tratta di quelle conseguenze molto criticate, e in realtà mai adeguatamente affrontate, di una diffusione amorfa dei centri urbani in una campagna che viene considerata quasi come una superficie inerte, e a disposizione, e alla quale la modernità non è riuscita a restituire ancora una rinnovata identità.

Nel disegno del PRG come “raccomandazione”, si propone di assumere pienamente la prospettiva, già tratteggiata, di un possibile nuovo ordinamento di vaste fasce agricole fondato, come già si è detto, sulle reti del Turismo Relazionale Integrato (T.R.I.) e sulle “microcentralità” che lo configurano.

In questo modo le campagne intorno a Gela, appoggiandosi a questo genere di Turismo, potranno animarsi con relazioni internazionali organizzate da ogni sua “microcentralità”, e aiutate da tecnologie informatico-telematiche la cui innovazione applicativa era impensabile vent’anni fa. Si animano così vasti territori agricoli di inediti “valori” di centralità, affinati e potenziati per la prevista presenza attrezzata delle cosiddette “porte” del T.R.I.

E’ un assetto nuovo dei territori non urbanizzati rispetto al quale la città non è più il Centro, e la campagna il suo interland.

La città piuttosto è, e resta, un polo di centralità concentrata (“accorpata”), insostituibile per il rapporto stretto di comunicazioni e relazioni umane dirette e rapide, proprie della natura urbana, che coinvolgono un gran numero di persone, presenti ed operanti in “tessuti abitativi serrati”. Se ad uno sguardo affrettato del disegno la nuova Gela “accorpata” può apparire una città chiusa, la realtà è opposta, dato che realizza una nuova e virtuosa apertura verso il territorio, e ai territori contermini, in modo tale che questi vengano spinti a dotarsi di nuovi e specifici valori di centralità. La città, quindi, piuttosto è, e resta un polo di centralità, ma non è più sola; una tipologia nuova di piccoli poli di centralità si fa presente nel suo interland.

L’apertura è consolidata dalle attività e dall’intimo rapporto che si determina tra i punti dei tessuti territoriali di produzione (agraria, turistica etc.) e le strutture terziarie che, nella città, servono queste risorse reali in modo moderno. E’ il dialogo produttivo stesso che apre reciprocamente le parti, in un rapporto continuo. Il “polo di centralità concentrata”, che è la città, si lega ad una rete di piccole centralità (o micro-centralità) diffuse sul territorio, in cui il regime dei rapporti interni è meno intenso che nella città, ma che può tendere ad avere vastissime relazioni. Infatti il “turista-villeggiante” del T.R.I., che abita in un punto geografico lontano, (generalmente nell’area Euromediterranea), e del quale è frequente la tendenza “a ritornare” nella microcentralità già frequentata, apre ad un regime costante di “rapporti internazionali”, più calmo e approfondito di quanto lo consentono solo le relazioni commerciali, di studio e di ricerca, o del turismo saltellante, che potranno interessare un centro città qual’è quello di Gela.

La rete di microcentralità che potrà diffondersi a corona, anche oltre i confini tra il comune di Gela quello di Butera, e le aree di Niscemi, Acate e così via, con le varie “porte” di cui saranno dotati, lungi dal sottrarre “valori di centralità” a

Gela, al contrario li moltiplicherà. A sua volta Gela con le sue nuove attrezzature, adeguate ad una popolazione di 80.000 abitanti, appoggia e rende possibile l'efficacia della punteggiata di stanzialità diffusa nel territorio, propria alle strutture edificate che ospitano il Turismo Relazionale Integrato (T.R.I.).

Il disegno complessivo del semicerchio territoriale definito dalle colline attorno alla Piana, e il cui punto centrale è Gela, si qualifica così con un disegno innovante.

L'innovazione sta nel fatto che la Gela "accorpata", con una *silhouette* assimilabile ad una "sogliola striata" come può intravedersi dalla sua planimetria, fa da controcanto al territorio che la corona e che, per via del T.R.I., si ritroverà ricco di relazioni a larghissimo raggio internazionale. Il disegno fisico del territorio è come un ricamo i cui nodi sono rappresentati dalle micro-centralità del T.R.I. Non si tratta più di un territorio che subisce i fenomeni diffusi, prodotti da una città sia pure moderna, ma di un territorio che disegna se stesso con una struttura abitativa e di recettività turistica a maglie molto ampie. Tale sistema realizza un controcanto di nuovo genere e lo fa organizzando una tipologia di città che, prendendo possesso dei suoi rinnovati valori di centralità "concentrati" arricchisce i giochi con i valori di "centralità" diffusa a rete nel territorio. Non è più la città che si "diffonde" nel territorio, secondo le tendenze dell'urbanesimo prodotto dall'industrialesimo e che aveva fatto impallidire, e in molti casi annullato, l'antico rapporto città-campagna. Una "città diffusa" nella "campagna" è quella delle armature urbane, e che ancora insiste nel mondo con un ritmo di 170 milioni di inurbati ogni anno. La campagna stessa si organizza come "città in estensione" riproponendo con modalità precise una intuizione che fu di Giuseppe Samonà negli anni 70 del secolo scorso, e per la quale "estensione" è tutt'altro che "diffusione".

Questo riferimento teorico è a nostro avviso un sostegno remoto nel tempo che aiuta a comprendere meglio il ruolo possibile del T.R.I., e come esso corrisponda all'esigenza che ha Gela di un rilancio innovativo delle sue "risorse reali" a partire dal turismo, dall'agro-alimentare etc.. Quasi in termini emblematici riportiamo alcune suggestioni della "Città in Estensione". Diceva

allora Samonà *"Questo disegno della città dovrà essere certamente legato al paesaggio geografico, e dovranno esserlo più ancora, sia la città in estensione nella campagna, che i centri minori inclusi in essa. Di essi resta ancora aperto il*

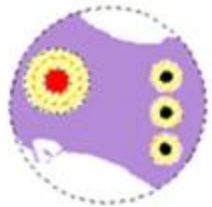
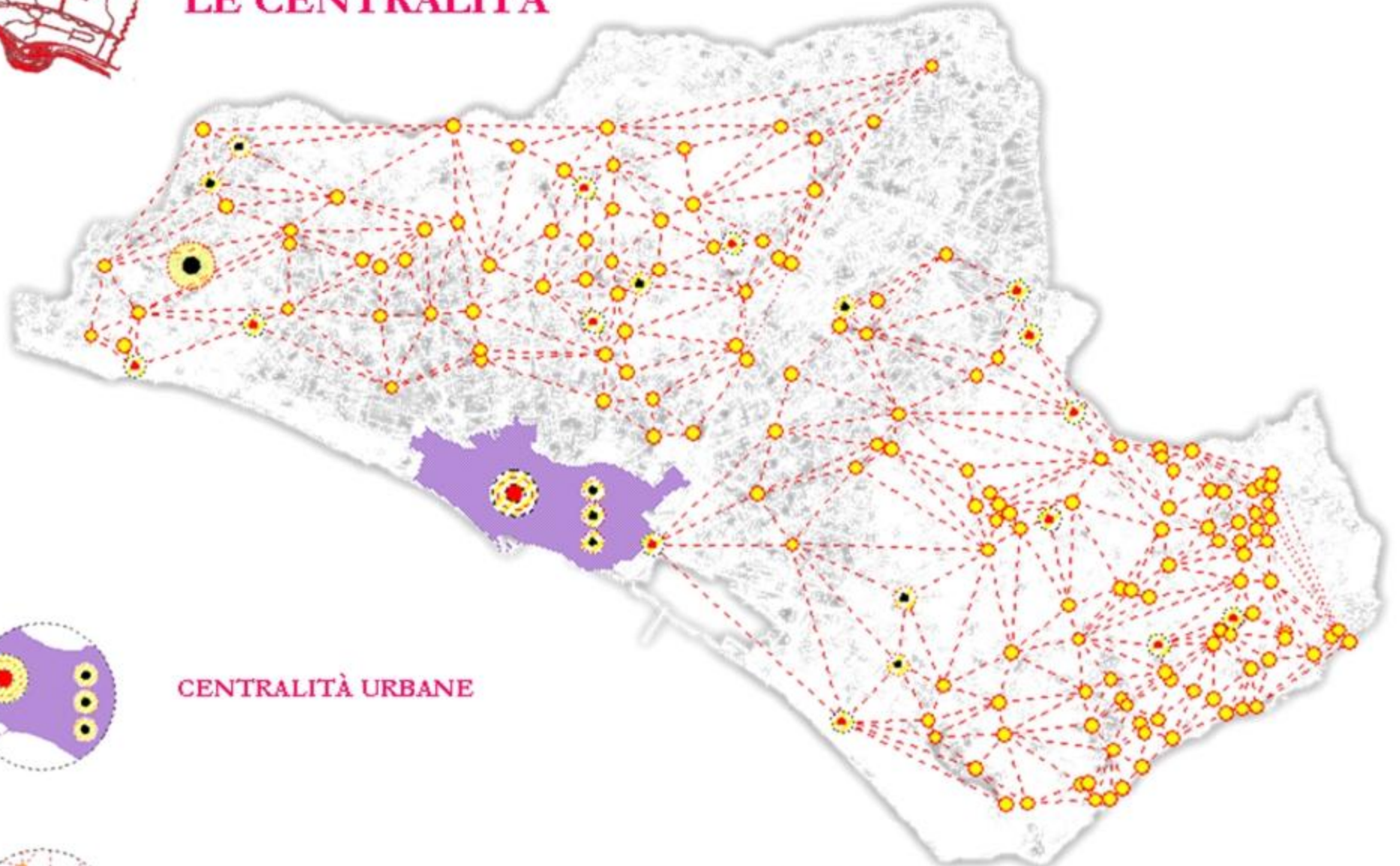
ruolo che dovranno avere nel nuovo ambiente urbano, che è la campagna razionalizzata in forma di città aperta nei territori non di concentrazione. In questa futura formazione di spazio urbanizzato avrebbero un valore preminente, gli aspetti caratteristici del paesaggio naturale perché ci sono generalmente molto familiari nel rappresentare ciò che spontaneamente abbiamo sotto i nostri occhi del territorio aperto sul quale ci troviamo. Tuttavia questi aspetti ci sono familiari e li percepiamo immediatamente, solo negli elementi costitutivi di base del paesaggio. Invece il loro insieme presenta tutte le complessità e la incommensurabilità delle cose che popolano l'ambiente naturale e lo fanno ricco di emozioni critiche non facilmente percepibili in un ragionamento di sintesi”(...)
“Si tratta di un grande disegno, che non essendo più una affollata struttura artificiale di concentrazione edilizia per ragioni economiche di servizi o di speculazione, diventa un fatto di nuova architettura, che contribuirà in maniera significativa a porre quesiti particolari al nuovo spazio artificiale del territorio. Sono questioni di grande rilevanza che non dipendono solo dai nuovi parametri dello spazio agricolo, ma anche dai centri urbani che vi sono inseriti, e che pongono interrogativi sostanziali per stabilire i criteri specifici di stanzialità che dovranno assumere con nuove funzioni in rapporto alla campagna divenuta città.”²⁹

Il gioco nuovo dei valori di centralità propri di una Gela “accorpata”, e dei valori di Centralità propri della rete delle micro-centralità nei territori che la circondano, va nella direzione delle intuizioni di Giuseppe Samonà, ma con un genere di attrezzature e di vantaggi immaginabili trent’anni fa, invece, oggi possibili.

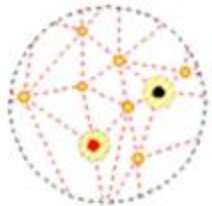
²⁹ Giuseppe Samonà “La Città in estensione” conferenza tenuta presso l’Università di Palermo nel 1976



LE CENTRALITÀ



CENTRALITÀ URBANE



SISTEMA DELLE MICROCENTRALITÀ
TURISMO RELAZIONALE INTEGRATO

● EDILIZIA RURALE

● ● MANUFATTI SEGNALATI DAL PIANO PAESISTICO

4. PRIORITÀ DA REALIZZARE SECONDO IL PRG

4.1. Generalità

Gli interventi previsti dal PRG, e descritti nei paragrafi precedenti, hanno tutti una importanza strategica nel territorio di Gela, e sono tra di loro interdipendenti. Gli interventi proposti, per l'importanza che rivestono direttamente o indirettamente per l'intero territorio, non possono infatti essere interpretati come isolati; è auspicabile, infatti, pensare che questi facciano parte di un programma complessivo che li realizzi tutti, organicamente, benchè in tempi tra di loro immediatamente successivi. Tuttavia, poiché i tempi di realizzazione dipendono da quelli con cui ciascuna amministrazione comunale riesce ad intercettare i fondi necessari alla loro esecuzione, di seguito verrà fornita una lista, divisa per categorie di intervento, in cui le proposte progettuali del PRG vengono elencate secondo una priorità di tipo organizzativo e strategico, utile al prosieguo dei lavori.

4.2. La Viabilità

1. La Tangenziale Nord, la cui importanza è stata più volte sottolineata, porta con sé altri importanti interventi quali la “Centralità a Cuneo”, nonché la definizione di tutte le aree verdi che il Piano colloca a sud della stessa. La sua realizzazione può essere altresì divisa in tratti di cui si indicano di seguito le priorità:

- tratto tra L'asse Nord e la Via Butera, è quello più importante poiché collegherà direttamente l'area Produttiva-Artigianale con l'Asse Nord e quindi con l'area industriale ma anche con la Stazione ferroviaria e l'Aeroporto;
- tratto tra la Via Butera e l'asse che scendendo dall'area Catania-Casciana lo collegherà con la Via Venezia, la SS115 e il porto;
- tratto tra Manfria e l'Area Catania-Casciana, realizza il collegamento fondamentale con quella che sarà l'area turistica, ma che necessita dei tratti sopra descritti per potere sussistere.

2. Il Rafforzamento dell'Asse Nord, permetterebbe i collegamenti con l'Area industriale e la realizzazione di tutte quelle attrezzature che il Piano colloca a sud dello stesso e destina alla produttività e all'artigianato;

3. L'Asse di attraversamento cittadino. Anche questo, come la Tangenziale, è direttamente collegato alla realizzazione della “Centralità a Cuneo”, di cui costituisce l'asse portante trasversale, e dell'Area Fieristica³⁰, a cui dà l'accesso principale;
4. Il collegamento con il Porto Rifugio
5. La realizzazione del Passaggio sotto la Ferrovia;

Per quello che concerne gli interventi legati alla “Viabilità minuta”, questi in realtà possono essere considerati “*a latere*” delle altre realizzazioni, da cui risultano indipendenti.

4.3. Il sistema delle Centralità

- 1 Centralità del Centro Urbano Consolidato. Realizzazione della grande piazza in corrispondenza dell'attuale Largo S.Biagio. La definizione urbanistica ed architettonica dell'estremo ovest di Via S. Aldisio è premessa all'innalzamento delle qualità urbane e direzionali di tutto il Corso S. Aldisio;
- 2 Centralità Lineare di Via Venezia.
- 3 Centralità a Cuneo. È un intervento che trova le sue interdipendenze nella Tangenziale a nord, nell'asse di attraversamento cittadino sempre a nord, come anche nella centralità lineare a sud;

4.4. Le Aree Verdi

Queste possono essere suddivise in due categorie di interventi: quelli che dipendono direttamente dalla realizzazione della Tangenziale (Aree verdi a nord della C.tà a Cuneo, P.U. ovest Fiera, P.U. C.da Catania, P.U. ovest-Montelungo) e quelli, sul litorale, che invece possono considerarsi come indipendenti.

³⁰ previsione cassata dalla delibera di adozione

4.5. La Costa

Per ciò che riguarda gli interventi previsti sulla costa questi possono essere considerati tra di loro indipendenti e pertanto realizzabili senza specifiche priorità.

4.6. Attività Artigianali

Le aree all'uso destinate, essendo collocate su arterie di importanza strategica, l'una sulla SS117bis e l'altra sulla Via Butera, risultano di fatto ben collegate alla struttura della grande viabilità nonché a quella urbana. È utile comunque sottolineare come la realizzazione della Tangenziale agevolerebbe tali aree dal punto di vista logistico.

4.7. Il Recupero Urbanistico

E' bene sottolineare l'importanza che ha la "integrazione di fatto" alla città delle aree abusive, per comprendere pienamente come si tratti di una patologia che riguarda non solo Margi, Settefarine e qualche altro nucleo investito direttamente dall'abusivismo, ma tutto il corpo urbano di Gela e che, come tale, l'abusivismo va affrontato e guarito con caratteri prioritari.

A nord di Via Venezia il Piano individua le sottozone urbanistiche da affrontare con piani particolareggiati unitari di Recupero Urbanistico.

4.8. Turismo Relazionale Integrato (T.R.I.)

Individuazione e la mappatura della rete della microcentralità e delle Porte di servizio al comparto di Turismo Relazionale Integrato.

5. NOTA ESPLICATIVA SULLE MODALITA' DI ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI DI EDILIZIA RESIDENZIALE

Come meglio dettagliato nelle NTA, il centro urbano viene suddiviso in due grandi parti. La parte a sud di via Venezia, a cui si aggiunge il Villaggio Aldisio, è costituita da tessuti sostanzialmente saturi e viene individuata come zone A e B (da B1.1 a B4.2) nelle quali si può operare con concessione diretta perché il PRG prevede in sede propria le aree per i relativi servizi; e la parte a nord di via Venezia, a meno del Villaggio Aldisio, nella quale si procederà per pianificazioni attuative (Piani Particolareggiati).

Le pianificazioni attuative sono connesse in modo articolato alle previsioni di PRG alla scala 1:2000.

Il PRG individua, infatti, con carattere vincolante i perimetri da sottoporre a pianificazione particolareggiata unitaria.

All'interno di tali perimetri sono da considerarsi come vincolo gli assi viari indicati su sfondo bianco. Si tratta in questo caso di previsioni di viabilità che costituiscono la trama viaria del PRG che il P.P. deve rispettare, sotto pena di andare in variante allo strumento generale.

Per quanto riguarda i servizi da reperire nei P.P. il PRG opera sostanzialmente secondo due diverse modalità.

Per gli ambiti dei Piani Particolareggiati che sono anche Prescrizioni Esecutive il PRG definisce solo la ZTO senza nessuna prescrizione relativa alle aree a servizio di cui al DM 1444/68 da reperire. Tale libertà risponde al fatto che trattasi di aree sostanzialmente libere, destinate a verde agricolo nel precedente PRG. Nei fatti però si tratta di aree in cui la localizzazione dei servizi è molto precisa perché le P.E. sono pianificazioni attuative redatte contestualmente al PRG.

Per gli ambiti dei Piani Particolareggiati che coinvolgono invece le aree degli ex Piani di Recupero il PRG, oltre alla definizione delle ZTO, effettua una parziale localizzazione ed individuazione delle aree per servizi di standard. Questa modalità si è resa necessaria:

- a) perché non vi è corrispondenza biunivoca tra ambiti dei P.R. e zonizzazione di PRG. Le zonizzazioni di PRG, infatti, (e la relativa suddivisione in ambiti di PP) devono avere per quanto possibile una configurazione compatta generatrice di un ordine urbano mentre i PR, perimetrati con diversa logica, individuavano ambiti di intervento dalle forme più irregolari;
- b) perché i Piani Particolareggiati, a differenza dei Piani di Recupero ex Lr.37/85, ai fini di una più radicale possibilità di riqualificazione, ammettono la ristrutturazione urbanistica e prevedono la realizzazione di nuova edilizia. In questo quadro di trasformazione urbana non sarebbe stato possibile confermare tutte le aree a servizi previste dai P.R. ed insieme si è venuto incontro alla necessità che i nuovi P.P. non mettano in discussione quelle aree a servizi che, ancor più in un quadro di generale riqualificazione, risultano “naturalmente” destinate a ciò a motivo della loro estensione, localizzazione e forma;
- c) per evitare di risolvere già a livello di PRG la sistemazione completa di queste aree, e quindi della loro auspicata riconfigurazione urbanistica ed edilizia, perché questo avrebbe comportato: -eccessiva uniformità urbana; -astrattezza delle proposte di ristrutturazione urbana; -estrema rigidità delle previsioni che sarebbero risultate già cogenti a livello di PRG.

Alla luce di quanto sopra all'interno degli ambiti dei PP di riqualificazione il PRG ha operato secondo tre livelli di coerenza relativamente alle aree a servizi, e cioè:

- a) ha localizzato ed individuato alcuni servizi;
- b) ha localizzato una parte delle restanti aree a servizio ma ha lasciato alla pianificazione particolareggiata la individuazione del tipo di servizio da prevedere in tali localizzazioni;
- c) ha lasciato alla pianificazione attuativa la localizzazione e specificazione dei servizi restanti fino all'assolvimento del DM 1444/68.