

Sviluppo economico, piano regolatore e recupero del centro storico di Trapani

1. Nella città di Trapani, come in tutto il sistema urbano meridionale, bisogna far crescere i posti di lavoro per ridurre la dimensione della disoccupazione, palese ed occulta, presente e futura; cosa che, come sostiene da tempo la SVIMEZ, non può avvenire che tramite lo sviluppo dell'attività industriale. Da questo punto di vista l'attuale patologia occupativa della città non solo si manifesta con una base molto ristretta di attivi ed occupati tra la popolazione residente (rispettivamente 32,8% e 25%), ma emerge anche quando si nota che la quota prevalente di occupati è nei 'servizi pubblici e privati' (18,5% degli attivi e 23,6% degli addetti), nel 'commercio all'ingrosso e al minuto' e nei 'pubblici esercizi' (complessivamente 15,4% degli attivi e 22,2% degli addetti), nella Pubblica Amministrazione (12,8% degli attivi e 13% degli addetti).

La città oggi vive sostanzialmente dell'attività dell'apparato pubblico e della struttura distributiva, che assicurano un livello minimo di *standard* di vita urbano ad una popolazione che è lì agglomerata o su d'essa gravita più per mancanza di aree viciniori con migliori prospettive di lavoro che non per autonomia capacità d'attrazione. La "rendita di posizione" dell'essere capoluogo di provincia serve solo a rafforzare la men che sufficiente 'base economica' di questo centro urbano.

Ma come si può manifestare lo sviluppo industriale, e dunque economico?

Il problema di una promozione dello sviluppo locale consiste principalmente nella identificazione di politiche capaci di controbilanciare gli effetti di polarizzazione, di arresto e di riflusso esercitati dai poli su cui l'area considerata gravita. Questo problema non può oggi essere affrontato adeguatamente a causa del declino degli studi e delle politiche relativi ai divari economici regionali e internazionali. Piuttosto che un esame compiuto ci si sforzerà perciò in questo articolo di offrire un inventario delle possibilità locali cui far riferimento in vista di un'azione programmatica, quando matureranno condizioni più favorevoli.

2. A Trapani l'approvvigionamento di materie prime e semilavorati in tempi ridotti e senza sovraccarico contabile e fisico del "magazzino", e la possibilità di esitare i propri prodotti su mercati esterni largamente più ricettivi e remunerativi di quello locale sono praticamente inesistenti poiché il mare si interpone fisicamente con il paese estero contiguo (che, peraltro, ha uno scarso livello di sviluppo economico ed un "peso" internazionale ridotto) e la distanza assoluta *via* terra dai centri industrialmente più avanzati e col reddito più elevato del nostro stesso paese, è tale che questi si trovano più vicini a città come Copenaghen e Madrid e ancor più a Parigi, Londra, Bruxelles, Colonia, Monaco che non al limite occidentale della Sicilia; la interruzione dello stretto di Messina, la non compatibilità dello scarto ferroviario italiano con quello

maghrebino, le difficoltà di gestione dei porti italiani, completano il quadro della problematicità dei trasporti in quest'area.

Anche quando il Piano Nazionale dei Trasporti assegna a Trapani la funzione di snodo del traffico tra Europa ed Africa, richiamandosi al tema degli 'assi di sviluppo', su cui tanto si soffermò Francesco Compagna, non ci si può esimere dall'esser cauti poiché è ragionevole pensare che per i traffici tra il cuore dell'Europa industrializzata ed il continente africano saranno sempre più convenienti i porti mediterranei della Francia meridionale e dell'Italia settentrionale; ma anche perché persiste la "strozzatura" dello stretto di Messina ed è a tutti nota la incertezza strategica e gestionale delle nostre FF.SS..

Da un punto di vista istituzionale, poi, al momento la politica meridionalista è incapace di influenzare le scelte economiche strategiche nazionali perché indebolita dallo scarso successo dell'azione precedente, dallo stato "confusionale" del suo indirizzo corrente e dalla rinvigorita "opposizione nordista". Non esiste neanche la speranza di un impatto consistente nel Mezzogiorno della politica regionale comunitaria, sia per la limitatezza dei fondi a sua disposizione, sia per la concorrenza di altre aree svantaggiate del M.E.C.. Da un punto di vista economico, infine, non esistono serie prospettive di decentramento meridionale di una quota consistente degli investimenti industriali del Nord-Italia (e, meno ancora, internazionali) poiché è piuttosto chiaro che la diffusione spaziale dello sviluppo economico non è affatto così manovrabile con la politica regionale, come si credette negli anni Cinquanta e Sessanta, bensì risponde ad una logica polarizzatrice che resiste agli interventi della politica economica e regionale in quanto regolata da meccanismi interni (economici, politici e sociali) interagenti cumulativamente.

Nell'attesa, allora, di un mutamento generale che realizzi una situazione meno sfavorevole all'azione di intervento economica e territoriale nel Sud, si deve cercare di trasferire sul quadro locale l'attenzione e lo studio che permettano di individuare possibilità di sviluppo economico per quest'area.

3. Lo sviluppo su basi locali di una città come Trapani dovrebbe incentrarsi sul miglioramento e potenziamento della sua capacità di coordinamento delle attività economiche provinciali. Tutta l'area provinciale, come attestano p. es. alcune elaborazioni statistiche operate dalla SOMEA, è legata alla metropoli regionale di Palermo per i servizi superiori necessari alle aziende, mentre Trapani e Marsala si suddividono un ruolo di preminenza provinciale per gli altri servizi meno rari, con la prima che esercita la sua attrazione sulle isole e sull'area settentrionale della provincia, e la seconda sull'area meridionale. Per i servizi alle famiglie le aree di gravitazione sono più ridotte a centri come Trapani, Alcamo, Marsala, Mazara, Castelvetrano che hanno, ciascuno, una reciprocamente impenetrabile area d'influenza costituita dai comuni contermini territorialmente o di più facile accesso. In tale situazione poche prospettive sono praticabili se non ci si orienta, per alcuni servizi, verso una specializzazione funzionale dei centri principali che sia mutuamente complementare: ciò per rag-

giungere la soglia minima che ciascuno di questi servizi rari richiede per vivere efficientemente (un certo *quantum* di popolazione o attività servite), ma anche per far fronte alla situazione che Trapani presenta di essere provincia non densamente popolata e con basso reddito e livello di sviluppo economico. Il decentramento di qualche servizio palermitano, in una tale nuova situazione, sarebbe anche più praticabile che non al presente e contribuirebbe ad innalzare il livello urbano di tutta la parte estrema della Sicilia occidentale.

Se, dunque, ci si deve concentrare sullo sfruttamento delle risorse locali, poiché come si è visto il trasporto delle merci è un fattore molto importante ed esistono forti difficoltà nel servirsi della via terrestre, occorre rivalutare la via marittima; il che significa orientarsi verso la specializzazione funzionale dei porti di Trapani, Marsala e Mazara, con quest'ultimo che potrebbe continuare a esercitare la sua supremazia peschereccia, il secondo la funzione già consistente nel traffico vinicolo, ed il primo nel movimento passeggeri e nel traffico merci varie (disponendo fra l'altro, unico dei tre, di ampi spazi sfruttabili prospicienti il lato meridionale del bacino portuale). Questa specializzazione implica, comunque, una notevole riduzione dei tempi di percorrenza del traffico intraprovinciale, soprattutto in alcune aree dove l'attraversamento dei centri abitati è molto difficoltoso nelle ore di punta, sommandosi caoticamente il traffico cittadino con quello intercomunale e, per di più, su una rete viaria obsoleta.

Tutta la provincia costituisce una potenziale area di sviluppo, confrontandola col resto della Sicilia, poiché ha una larga presenza di terreni pianeggianti, una bassa densità demografica, una struttura del sistema urbano di tipo assiale, un ragionevole equilibrio demografico nei suoi centri abitati, un legame privilegiato con Palermo ed un sistema portuale diffuso ed integrabile.

La struttura produttiva di quest'area vede una accentuata consistenza dell'agricoltura e della pesca, soprattutto per l'estesa coltivazione della vite e la presenza della più grande flottiglia da pesca italiana. I problemi di questo ramo d'attività sono legati soprattutto ad una ristrutturazione produttiva delle colture agricole, in particolare dei vigneti, che riduca la produzione in alcuni comparti, ne migliori la tipologia in altri e, complessivamente, ne allarghi i mercati di sbocco, soprattutto attraverso una ristrutturazione aziendale delle società di raccolta e trasformazione (le cantine e gli stabilimenti vinicoli p. es.) e di un potenziamento della rete commerciale sui mercati esterni. La produzione di olive ed olio d'oliva, quella di frutta, quella di ortaggi, quella floricola hanno soprattutto bisogno di una rete commerciale che ampli i mercati di sbocco, anche a seguito di un miglioramento e di una diversificazione varietale che "tipicizzino" queste derrate sui mercati di consumo. Per la pesca è probabile una futura stagnazione, più per ipersfruttamento dei banchi di pesca locali (e le difficoltà ed onerosità di quelli esterni) che per insufficiente consumo: bisognerà incrementare la piscicoltura e la commercializzazione dei suoi prodotti e riorganizzare la industria conserviera. Per le saline la prospettiva probabilmente è soltanto quella del mantenimento di alcune d'esse per la piscicoltura

e di qualcun'altra a fini di conservazione storico-ambientale, poiché la situazione è ormai troppo compromessa dagli interramenti avvenuti, dalla "liquefazione" delle vecchie capacità aziendali e dalla frammentazione proprietaria (che impediscono il raggiungimento di economie di scala in grado di permettere la competitività del prodotto locale con quello di altre saline).

Per il marmo le possibilità di sviluppo sono legate alla sua più ampia commercializzazione, ad un più alto *standard* qualitativo del prodotto ed a migliori infrastrutture di trasporto. Il settore delle costruzioni, e quelli connessi ad esso, devono trovare le loro aree di sviluppo più nella riqualificazione dello *stock* fabbricato esistente che non in una sua forte espansione.

Dei settori industriali propriamente detti qui presenti, soprattutto la falegnameria, carpenteria in legno e costruzione mobili appaiono possedere buone prospettive di sviluppo, anche grazie a risorse consistenti in termini di capacità tecniche ed organizzative, a patto che si proceda a riorganizzazioni aziendali che, innalzando la dimensione produttiva, oggi molto bassa, abbattano i troppo alti "costi costanti". La carpenteria metallica e le officine meccaniche possono avere uno sviluppo soprattutto nel comparto delle macchine elettriche e delle macchine agricole, specie se si pensa a *joint ventures* con ditte esterne o a localizzazione *in loco* di impianti di queste per sfruttare il mercato regionale. La carpenteria navale può presentare discrete possibilità se legata alle riparazioni ed alla costruzione di naviglio minore specializzato, per i quali è necessaria una capacità manageriale, specie nell'ambito commerciale, ben più qualificata di quella attualmente disponibile.

Appare, dunque, che i problemi delle attività produttive locali sono più di tipo organizzativo che non qualitativo-tecnologico. Non che questi ultimi siano poco importanti per lo sviluppo delle imprese locali, ma essi appaiono subordinati a quelli organizzativi. In un'area industrialmente non dominante come il trapanese e in settori tecnologicamente "maturi", come quelli elencati, non è decisivo l'alto livello tecnologico, autonomo o acquisito all'esterno, delle imprese (anche se esso è ovviamente benvenuto) bensì è cruciale, di volta in volta, la capacità di commercializzazione, o la possibilità di acquistare materie prime e semilavorati a prezzi competitivi e di buona qualità, o la disponibilità *in loco* di manodopera qualificata; così come risulta essenziale l'esistenza di un efficiente sistema infrastrutturale di trasporti e di comunicazioni, di localizzazione industriale, di servizi pubblici di ausilio diretto o indiretto alla produzione manifatturiera (trasporti, sanità e scuola tra questi ultimi).

4. A questi problemi organizzativi si può tentare davvero di far fronte solo se le città della provincia, ed in particolare le maggiori, si riqualificano fisicamente facendo diminuire, per le imprese, il peso di alcune diseconomie ivi presenti, come la difficoltà di reperire suoli a basso costo in aree adatte, l'insufficiente dotazione infrastrutturale essenziale per la vita dell'industria, il disordine del traffico, ed anche la scarsa presenza di attività complementari e di supporto alle imprese, le quali ultime, al di là del fatto che non possono sussistere

efficientemente se non si superano certe dimensioni minime della "domanda" loro rivolta, tuttavia sono fortemente ostacolate dal disordine urbanistico e dal livello dei servizi forniti in città sia dalle attività pubbliche che dai trasporti, dal commercio, dal credito, dalle attività culturali, ricreative e di svago.

Il complesso dei problemi organizzativi, così, può suddividersi in un'area di problemi inerenti all'"interno" dell'attività industriale, e su essi si può intervenire direttamente con strumenti che la politica meridionalistica ha già sperimentato (concessione di incentivi, attività di sostegno di IASM e FORMEZ, disponibilità di capitale di rischio con la FIME e di altre attività finanziarie e di servizio come FIME Leasing etc.; oltre che l'azione regionale nel campo della formazione professionale etc.); ed un'area di problemi "esterni" all'impresa, dipendendo questi ultimi, cioè, dall'ambiente socio-economico (e fisico) in cui essa è "inserita".

Per la soluzione di questi ultimi, in generale si è fatto poco o in maniera non mirata, o in modo casuale e non coordinato. L'intervento "straordinario" si è sempre più isolato da quello locale e statale, anche perché sempre più caratterizzato dalla concessione di incentivi finanziari alle imprese e dall'apprestamento di opere infrastrutturali generali a surroga dell'azione "ordinaria"; e quest'ultima ha visto ridotta la sua capacità d'azione e d'influenza sui problemi locali a causa di un sovraccarico di compiti, acquisito per "permeabilità" dal quadro nazionale, e di un "gonfiamento" occupazionale diretto derivato dal saldo negativo *in loco* tra offerta e domanda di posti di lavoro, che si "trasmette" sulla P.A. attraverso il sistema elettorale (c.d. voto di scambio).

Sull'azione organizzativa "interna" delle aziende è chiaro che va lasciata autonomia alle capacità imprenditoriali, intendendo queste, comunque, non come fisse, a mò quasi di fattore genetico, ma variabili e, dunque, soggette a miglioramento tramite apprendimento, cioè influenzabili dall'"esterno" proprio per la interazione in cui si trovano con l'ambiente economico-sociale da cui sono circondate. Al loro miglioramento si può pensare in tempi relativamente ravvicinati quanto più nell'ambiente "esterno" si riduca la presenza di fattori di distorsione (e di distruzione) della capacità imprenditoriale, consentendo così, per di più, alla direzione aziendale di dedicare le proprie risorse alla soluzione dei problemi "interni".

Nei riguardi dei problemi di natura "esterna" dell'industria locale, una ripresa della capacità d'azione dell'amministrazione ordinaria nei settori di sua competenza e secondo le sue capacità attuali, non solo presenterebbe il vantaggio di apportare benefici alla competitività della industria locale, come si è prospettato, ma, se prolungata e rafforzata, avrebbe in un certo arco di tempo ricadute benefiche su se stessa, visto che un incremento della domanda di lavoro nelle attività manifatturiere conseguente al supporto loro fornito dall'amministrazione ordinaria, alleggerirebbe la pressione sull'amministrazione pubblica dell'offerta di lavoro locale.

Quest'ambiente "esterno" alle imprese, come si diceva, è l'insieme di condizioni espresso dalla situazione infrastrutturale complessiva (sia di natura ge-

nerale che specifica per l'industria) e dallo stato dei servizi (diretti ed indiretti) alla produzione.

5. Soffermandosi ora sulla situazione infrastrutturale complessiva "esterna" alle imprese industriali dell'area trapanese ai fini del loro sviluppo, terremo presente l'idea di aree attrezzate elaborata in passato e recentemente ripresa, mettendola però in relazione con gli auspicati orientamenti del piano regolatore generale, in fase di elaborazione, e con le scelte di un piano di recupero del centro storico, tutto ancora da mettere alla prova. Si vuole fare emergere, infatti, come l'attenzione per l'aspetto fisico della dotazione infrastrutturale sia, dal punto di vista temporale, preliminare ad una qualche idea di riorganizzazione funzionale delle attività dell'area urbana tutta; mentre, nel caso del centro storico, le parti quasi si rovesciano vista la coscienza più o meno già acquisita della necessità di conservare il patrimonio edilizio storico e la aleatorietà, invece, della funzione da assegnare a singoli edifici e complessi edilizi ed a tutto il centro storico, nell'ambito della nuova realtà urbana pluricomunale.

Migliorare la situazione infrastrutturale esterna significa essenzialmente due cose: l'apprestamento di aree specializzate per l'uso produttivo (p. es. le c.d. aree P.I.P. della legislazione urbanistica o, più propriamente, visto che *in loco* si dispone già dell'istituto del Consorzio industriale, il reale funzionamento di quest'ultimo, oggi inceppato), ed il miglioramento delle infrastrutture portuali per il trasporto merci su mercantili e traghetti. Se si potesse accelerare l'*iter* procedurale degli espropri dei terreni dell'area di competenza del Consorzio ed apprestarvi la rete viaria, quella fognante, quella elettrica, dell'acqua, si da rendere disponibili lotti attrezzati da assegnare alle imprese, ciò consentirebbe di far fronte a richieste qualificate di imprese e di fare così un grosso passo avanti. Ma ancor più ampio potrebbe essere il passo se si pensa al successivo possibile intervento di istituzioni quali la SIRAP, la FIME, la FIME Leasing ed altre consimili, che con la loro azione specializzata potrebbero moltiplicare la presenza di imprese locali ed anche attrarre imprese esterne all'area, grazie anche alla presenza di un porto funzionante. E se l'azione di infrastrutturazione del porto commerciale fosse fatta dal Consorzio del porto di complemento all'azione sia del Consorzio industriale che del Comune, si potrebbero avere ricadute benefiche secondarie non indifferenti.

Per esempio, mentre tutto il traffico merci dovrebbe essere trasferito sui pontili del Ronciglio, il Comune dovrebbe premere per trasferire lì, al più presto, anche il traffico passeggeri e merci dei traghetti per le isole minori e per Tunisi, al fine di sgravare l'area portuale della "Marina" dal relativo traffico e lasciare al presente su di essa solo il traffico a mezzo aliscafi, quello di qualche occasionale nave da crociera e lo stazionamento e spostamento del naviglio militare e di servizio del porto. A supporto di tale azione il Comune potrebbe apprestare un *silo* auto ed un complesso servizi ad uso turistico ai limiti dell'attuale piazza Ciaccio Montalto, da dove partirebbero *bus* navetta per il porto passeggeri e quello traghetti e per il resto della punta falcata della città,

o verso i quali si potrebbe ripristinare il tratto ferroviario portuale, oggi abbandonato, istituendo così una specie di piccola metropolitana di superficie. In tal modo sarebbe anche possibile, con l'istituzione di un limite ragionato alla circolazione veicolare privata ed una priorità alla circolazione su gomma pubblica nel Centro Storico, ridurre il traffico di penetrazione da Viale Amm. Staiti e, qualora si istituisse un parcheggio anche nell'area libera del vecchio distretto militare in piazza Vittorio Eman. ed un servizio *bus* navetta anche da lì verso l'estrema punta falcata o, semicircolare, fino al parcheggio di piazza Montalto, ridurre quello di penetrazione dal lungomare Dante Alighieri e da Corso Italia. L'articolazione di una tale soluzione potrebbe essere ancora più efficace se i cantieri navali e le officine limitrofi alla piazza Montalto potessero essere trasferiti sui grandi spazi della istituenda area portuale meridionale, prospicienti il c.d. canale di mezzo, forse da ristrutturare; ed a tal fine, potrebbe così tornare utile la considerazione già fatta della necessità di una loro ristrutturazione organizzativa e localizzativa, ma anche la possibilità di intervento, ancora una volta, di SIRAP, FIME Leasing e consociate, etc., con la loro azione specializzata.

Tutto ciò avrebbe il benefico effetto di riorganizzare e migliorare le attività portuali, di migliorare le condizioni operative dei cantieri navali, di decongestionare il traffico del Centro Storico, di potenziare alcuni servizi della ricezione turistica locale.

Il Comune, poi, tramite accordi con il Consorzio industriale, che si impegnerebbe ad attrarle nella sua zona artigianale, potrebbe operare una politica di pressioni mirate a delocalizzare da alcune aree del centro urbano attività rumorose, che sporcano, che attirano traffico e lo ostacolano con lo stazionamento di veicoli sulla pubblica via (penso alle officine di riparazioni veicoli, ad alcuni laboratori artigianali, ad alcuni esercizi di commercio all'ingrosso ed al minuto di prodotti non alimentari); i locali lasciati liberi dovrebbero, a loro volta, essere riutilizzati a rimessa dei veicoli dei residenti o in modo simile sì da migliorare di molto lo scorrimento del traffico su alcune vie cittadine oggi intasate.

Ma questi suggerimenti hanno lo scopo di fornire un esempio delle connessioni funzionali esistenti tra le soluzioni dei problemi della città, delle "immagini" che devono sottendere la scelta di un'alternativa piuttosto che un'altra, e dell'azione amministrativa complessa e duratura che deve essere intrapresa con l'apporto di una molteplicità di enti pubblici e di attori privati.

6. Anche per il recupero del Centro Storico bisogna procedere in modo simile. Innanzitutto c'è l'esigenza di conservare il patrimonio abitativo e alcuni complessi monumentali civili e religiosi, ma c'è bisogno anche di una riqualificazione funzionale che eviti sì il collasso dell'area come centro di residenza e di svolgimento razionale ed efficiente di attività lavorative, ma che rispetti però anche le persistenze urbanistiche ed ambientali che la storia ha lasciato, poiché esse hanno un valore in sé.

Le due aree del problema sono parzialmente sovrapposte.

Il primo gruppo ha una sola soluzione: quella di metter mano a seri interventi che recuperino lo *stock* edilizio disponibile, nel rispetto delle tipologie originarie, al fine di impedire la fuga dall'area dei suoi residenti. Bisognerà facilitare, inoltre, l'opera di manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici e procedere al risanamento di interi isolati o di blocchi di appartamenti. Qui gli esperti possono dare un forte contributo specifico su tutti gli aspetti di un'azione siffatta (legale, finanziario, architettonico, storico, sanitario).

La seconda area del problema, quella della riqualificazione funzionale, deve essere vista in un'ottica complementare.

Il Centro Storico ha sempre costituito il cuore della città ma, nell'ultimo decennio, a causa della sua particolare conformazione urbanistica e del tipo di attività direttive in esso svolte, si è manifestata una tendenza a decentrare in altre aree della città alcune sedi di attività pubbliche e bancarie, mentre è emersa una domanda di più intensa penetrazione e circolazione veicolare nel vecchio abitato anche a seguito della temporanea chiusura al traffico di alcune strade, che ha incanalato forzatamente la circolazione sui pochissimi assi viari rimanenti intasandoli. Se il decentramento può essere considerato benefico, con la riserva che, per la vitalità dell'area, ci sia una sostituzione con altre attività che, tuttavia, non attirino direttamente intenso traffico veicolare privato; riguardo all'altra tendenza appare forzato ed abbastanza semplicistico, al di là di più che legittime preoccupazioni di conservazione dell'attuale struttura storico-ambientale del C.S., un indirizzo volto a colmare "idrospazi" senza riflettere sulle destinazioni d'uso e le funzioni economiche praticabili in quell'antico nucleo rispetto a tutto l'ambito urbano e territoriale. Nessun calcolo, peraltro, è stato finora presentato circa la necessità specifica di colmare l'area sottesa tra il bastione S. Anna e la c.d. pescheria, quantificando p. es. la dimensione del fenomeno "traffico" nel C.S., sebbene esistano già dal 1983 dati elaborati dalla locale sezione dell'ACI sul fenomeno. Attuata quella prima colmata, qualora subito o in breve tempo se ne constatasse l'insufficienza, si procederebbe dopo a colmare l'idrospazio tra Torre di Ligny ed il bastione S. Anna e, poi, quello tra la torre di Ligny ed il villino Nasi, visto che un tale approccio non si pone affatto la domanda di quale sia il limite di un siffatto orientamento?

Non è possibile, invece, identificare tipi di attività che possono essere svolti, al presente e nel prossimo futuro, in un centro storico siffatto senza comportare un'alterazione dell'impianto urbanistico? Perché, almeno quest'ultimo i fautori della colmata di idrospazi sembrano, implicitamente, volerlo mantenere, visto che, almeno fino ad oggi, per facilitare la viabilità non hanno proposto sventramenti, allargamenti di strade, "raddrizzamenti" di assi viari, *et similia*.

Persino in enormi città degli Stati Uniti, considerate da tutti così funzionali al traffico veicolare ed aliene da orientamenti rispettosi della estetica e della "conservazione" urbanistica, non si opera con grossolanità sull'impianto ur-

banistico del passato. A Boston, p. es., si sono preservate Beacon Hill con le sue case e strade dell'inizio dell'Ottocento, e la Back Bay Area con il suo impianto urbanistico e le costruzioni di metà Ottocento; ed il quartiere italiano prospiciente una parte della grande baia non è stato affatto inglobato (e trasformato) nell'area dei grattacieli del limitrofo quartiere finanziario-commerciale.

Il C.S. di Trapani è ormai funzionalmente poco adatto allo svolgimento delle funzioni direttive urbane proprie dei nuovi tempi e una volta, invece, ivi concentrate. Le residenze e le attività che nel secondo dopoguerra hanno fatto assumere a tutta l'area urbana la forma e le caratteristiche che essa oggi presenta hanno spostato già il baricentro della città fuori dal vecchio C.S.. Ma l'irreversibile spostamento delle attività direttive della città da quest'area può essere fronteggiato con la specializzazione funzionale, oggi possibile vista la dimensione raggiunta dall'area urbana e l'ambito spaziale molto più ampio in cui si muovono le attività cittadine, rispetto a trenta anni fa.

Il compito odierno è di cogliere l'ineluttabilità di tale evoluzione facilitando una trasformazione funzionale del centro storico che sia vincolata al suo recupero urbanistico-edilizio ed al rispetto ambientale. Solo se si coglie che in una trasformazione avvenuta, o *in fieri*, dell'area urbana trapanese e in una sua nuova collocazione nell'assetto urbano della Sicilia occidentale si presentano nuove esigenze e vincoli, ma anche nuove possibilità, può intravedersi un mutamento equilibrato del centro storico passibile di azioni di sostegno e promozione sostenute dal consenso democratico.

Per le sue caratteristiche morfologiche l'area non può attrarre traffico veicolare in eccesso, e questo implica una delocalizzazione delle attività ad alto potere di attrazione del traffico in altre zone dell'area urbana: ma questo spostamento, che potrebbe essere esiziale di per sé per la vitalità e la vivibilità del Centro Storico, dovrebbe accompagnarsi alla creazione di attività scolastiche qualificate, attività culturali, attività di servizio alberghiero (non solo qualche albergo, ma soprattutto locali e pensioni gestite dai residenti per l'alloggio di studenti universitari), e soprattutto dalla sua specializzazione in attività legate al mare (come la navigazione da diporto e turistica, la pesca). Quest'ultima area di attività potrebbe essere promossa fortemente con la creazione del porto turistico nell'area tra la Colombaia e l'ex lazzaretto, di buone dimensioni all'uso e dotata di spazi a terra comunque ampliabili sennatamente senza far ricorso estesamente alle colmate di idrospazi: l'attività velica e canottiera potrebbero riceverne diretti benefici. Le attività legate specificamente alla pesca potrebbero ricevere un impulso da questa riqualificazione specializzata e, trasferiti dalle parti del porto-traghetti lo scarico del pesce e la sua commercializzazione e lavorazione, oltre che la relativa attività cantieristica, resterebbero *in loco* aree a disposizione delle attività tecniche ed ausiliarie di supporto alla pesca ed alla navigazione da diporto.

L'abitato del vecchio centro storico potrebbe essere risanato con l'obiettivo di ripristinare l'uso di edifici pubblici abbandonati, di permettere il godi-

mento del patrimonio artistico ed ambientale di quest'ultimo, (p. es., le mura di tramontana ed il complesso del bastione di S. Anna, oltre che la Colombaia) e di riqualificare gli alloggi secondo *standards* abitativi moderni. A quest'ultimo riguardo si potrebbero prevedere residenze presso le famiglie o indipendenti per studenti italiani e stranieri frequentanti la libera Università che, se vuole veramente "decollare", deve rafforzare le proprie capacità d'attrazione tramite un alto livello culturale in alcuni settori piuttosto che attendere il riconoscimento statale e basarsi sulle facoltà tradizionali: in Italia esistono Università private che possono vivere benissimo ed hanno alta fama, anche se è vero che ciò è frutto di un sinergico sforzo finanziario ed istituzionale, privato e pubblico, sconosciuto finora nell'area locale, a meno di non considerare il Centro Majorana. La possibilità di limitate connessioni funzionali tra quest'ultima istituzione e una siffatta Università sarebbe altamente auspicabile (p. es. con seminari presso l'ateneo svolti da docenti convenuti al Majorana, nei loro periodi di post-convegno o in momenti diversi, etc.); come sembra strategica per la stessa Università ed il territorio che gravita su Trapani una sua specializzazione nelle discipline che si occupano di attività marine ed agricole, di turismo e dell'attività finanziario-bancaria. L'idea di un polo scientifico per la ricerca e la tecnologia in agricoltura e in biologia marina sembra, in prospettiva, centrale per qualificare l'Università e per costituire un'area ad alto livello scientifico, cui si potrebbe aggregare la relativa attività oggi svolta a Palermo e quella del CNR a Mazara.

La ristrutturazione ed il riutilizzo di alcuni complessi edilizi oggi abbandonati dovrebbe avvenire in concomitanza con la valutazione circa i vincoli ingegneristico-tipologici di ciascun complesso e le esigenze economiche del centro storico e della città nella sua interezza di area urbana. È impensabile, in tal modo, la destinazione a museo di quasi tutti i grandi complessi edilizi pubblici da recuperare, poiché tale funzione economica è insostenibile da una città come Trapani, di limitate preesistenze artistiche, storiche ed archeologiche, di ridotto peso demografico e in posizione marginale rispetto alle maggiori correnti turistiche siciliane. È vero che il porto e la vicinanza con le Egadi potrebbero agevolare il flusso turistico, ma questo sarebbe sostanzialmente sempre e solo di passaggio, a meno che nella città non si sviluppi una capacità organizzativa in grado di inserirsi nei principali flussi turistici e capace di coordinare e selezionare il turismo provinciale, rendendola così beneficiaria indiretta di questo.

Per alcuni edifici si potrebbe pensare ad un loro riutilizzo per attività seminariali e culturali (dell'Università e di altre istituzioni); per altri alla trasformazione in *workshops* (cioè complessi produttivi artigianali forniti di servizi elementari comuni e magari specializzati in qualche settore d'attività: si pensi alla possibilità tante volte prospettata di far rinascere l'attività orafa e di lavorazione del corallo in città); per altri, ancora, in centri di assistenza per anziani. Per alcuni complessi di proprietà militare si potrebbe pensare, in concomitanza alla recentemente dichiarata volontà governativa di vendere beni pubbli-

ci ed alla contemporanea riduzione di spese militari, di sollecitare la cessione degli stessi, agevolandola con compensi o permuta di edifici in altre aree urbane magari appetite da quelle amministrazioni, al fine di destinare tali complessi ad usi che migliorino la qualità della vita nel centro storico.

Spero che tutto l'insieme di proposte qua e là emerse siano considerate come esemplificatrici di un modo di osservare i problemi dell'assetto cittadino; di un approccio che considera il rapporto tra comunità locale e territorio come un organismo delicato che deve essere predisposto all'innovazione attraverso meccanismi hirschmaniani di creazione volontaria di una tensione volta a promuovere un cambiamento in una direzione desiderata.