

Comune di Palermo

Il Piano regolatore portuale

Il progetto, presentato al concorso bandito dalla Autorità portuale di intesa con la Amministrazione comunale per raccogliere contributi di natura urbanistica utili all'elaborazione del Piano regolatore portuale¹ (Prp) del porto di Palermo, si è classificato al terzo posto.

L'autorità Portuale ha elaborato uno schema preliminare di Piano posto a base del concorso, e ha richiesto una riflessione propositiva su alcuni obiettivi di fondo:

1. la necessità di razionalizzare il *layout* del porto, rendendo più netta la suddivisione fra le parti funzionali e più logiche le loro relazioni;
2. collegare le aree portuali con le reti infrastrutturali territoriali, riducendo il più possibile le interferenze con le infrastrutture urbane;
3. contenere la parte del porto che, per esigenze doganali, operative e di sicurezza, necessita di un distacco dalla città, eliminando parti di recinzioni e controlli;
4. riconciliare il porto con la città, aprendo ad essa una parte delle aree portuali - piazzali, edifici, banchine - per destinarle al recupero dell'antica centralità urbana;

Il progetto presentato al concorso ha fatto proprie queste esigenze nella ricerca di un auspicato equilibrio fra le necessità del porto e le aspettative della città.

La distribuzione delle funzioni e gli interventi proposti

Il porticciolo turistico di S. Erasmo

Il progetto recepisce l'ampliamento e la ristrutturazione del porticciolo turistico di S. Erasmo, la cui imminente realizzazione rende meno necessaria la previsione di un molo frangiflutti a protezione della darsena del foro italico.

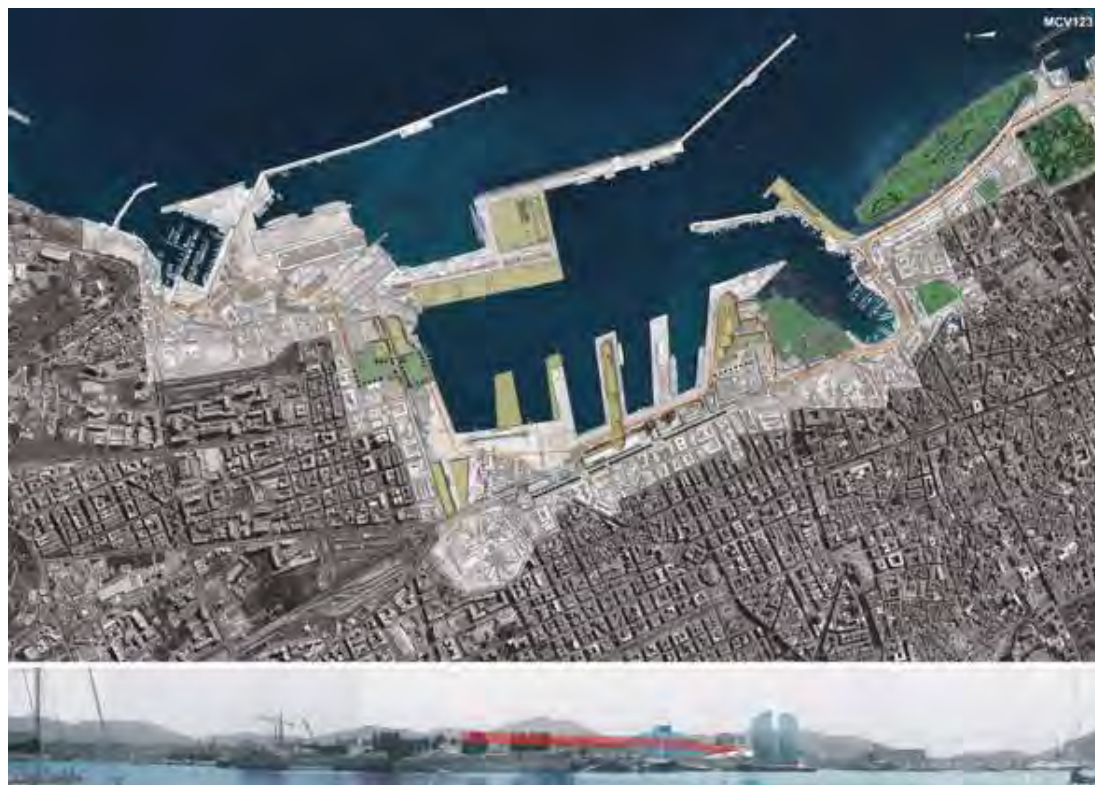
Il foro italico

La riproposizione dell'antica passeggiata a mare lungo il foro italico dà forza all'idea della darsena, già prevista dal Ppe e dalla stessa Autorità portuale, limitandone tuttavia il collegamento con il mare aperto alla sola estremità nord, con conseguente semplificazione realizzativa e riduzione dei costi. Il nostro progetto conferma la destinazione a verde della colmata, realizzata nell'ultimo dopoguerra, e intende offrire ai cittadini nuovi motivi e nuovi servizi che ne rendano desiderabile e gradevole la frequenza: uno spazio teatrale all'aperto (il teatro del mare), per la prosa o la musica, con la cavea rivolta al sorgere del sole ed il palcoscenico sul mare (da utilizzare durante il giorno come terrazza panoramica sul golfo e sull'imboccatura del porto); una *patinoire* e

1. Ente banditore del concorso: Autorità portuale di Palermo
Autori del progetto: Monaco architetti associati, Palermo, Elio Ciralli, Studio di ingegneria civile e costiera, Palermo
Paolo Viola, Viola ingegneri & architetti associati, Cernobbio Como
collaboratori: Mauro Accardi, Paola Mauro, Carmelo Muratore.

una grande fontana all'estremità sud del giardino; l'antica passeggiata lastricata in pietra e i belvedere semi-circolari; la creazione, lungo la darsena e lungo il fronte sul mare di alcuni piccoli, ma accoglienti, gazebo nei quali sia possibile sostare, ristorarsi, godere del panorama e, in prossimità della darsena, trovare i servizi di supporto; il parcheggio già esistente nelle immediate adiacenze della darsena e del porticciolo di S. Erasmo (non escludendo la possibilità di un suo ampliamento sotterraneo) sarà utile alla fruizione dell'area.

L'obiettivo del progetto proposto è di fare della zona un luogo sempre vivo e frequentato in ogni stagione e in ogni ora del giorno, da fruitori di tutte le età e delle più diverse componenti sociali.



L'ipotesi progettuale calata sulla fotografia azimutale del porto.

Il porticciolo della cala

Il porticciolo della cala è attualmente disordinato e difficilmente gestibile sia per l'assenza di una struttura efficiente di accoglienza e di servizio, sia per la proliferazione di pontili radicati lungo tutto l'arco dell'insenatura. Con l'avvicinamento dello specchio acqueo alle vestigia del Castello a mare e la conseguente eliminazione della banchina settentrionale della cala, potranno essere allungati i pontili radicati a mezzogiorno e si potrà realizzare una sede adeguata per il necessario circolo nautico, che si verrebbe a trovare nel baricentro della banchina di riva e quindi al centro della struttura portuale.

Il molo trapezoidale

Il nuovo terminale crociere viene ubicato sul molo trapezoidale e integrato, con particolare attenzione ai problemi della sicurezza, ad altre funzioni urbane.

Questa ipotesi prevede la realizzazione di una nuova stazione marittima, adeguata alle prospettive di sviluppo del settore crocieristico, e la riqualificazione dell'intera area del molo per ospitarvi il Parco archeologico del Castello a mare ed i servizi necessari per la sua fruizione.

La nuova stazione marittima è concepita come un complesso articolato di edifici che ingloba, ristrutturandoli, i magazzini esistenti e comprende un auditorium con centro congressi, in modo da offrire alla città una nuova e importante attrezzatura di cui è oggi sfornita e ai passeggeri in arrivo un impatto assai positivo con la città, con la sua storia e con la sua vocazione culturale.

Il nuovo Terminale Crociere si completa con le passerelle di servizio ai due accosti e con vasti spazi a terra destinati alla sosta dei bus turistici e dei taxi in attesa sottobordo alle navi.

La parte meridionale del molo trapezoidale viene quasi destinata quasi interamente a Parco archeologico del Castello a mare, le cui vestigia potranno così tornare a esprimere e raccontare la loro grandezza e la loro storia. Un discorso a parte va fatto per gli edifici del mercato ittico per i quali è auspicabile trovare la volontà e le risorse per rinunciarvi definitivamente.

Il terminale traghetti

Lo spazio dedicato al terminale traghetti viene ampliato arretrando l'asse viario che attualmente si trova a immediato ridosso degli attracchi, utilizzando tutti gli sporgenti del porto (aggiungendone, se necessario, un altro sulla calata Puntone) e dotandolo di una efficiente struttura di supporto (biglietterie, agenzie, sale di attesa, uffici e servizi) con la viabilità, parcheggi e corselli (spazi di accumulo all'imbarco) pertinenti.

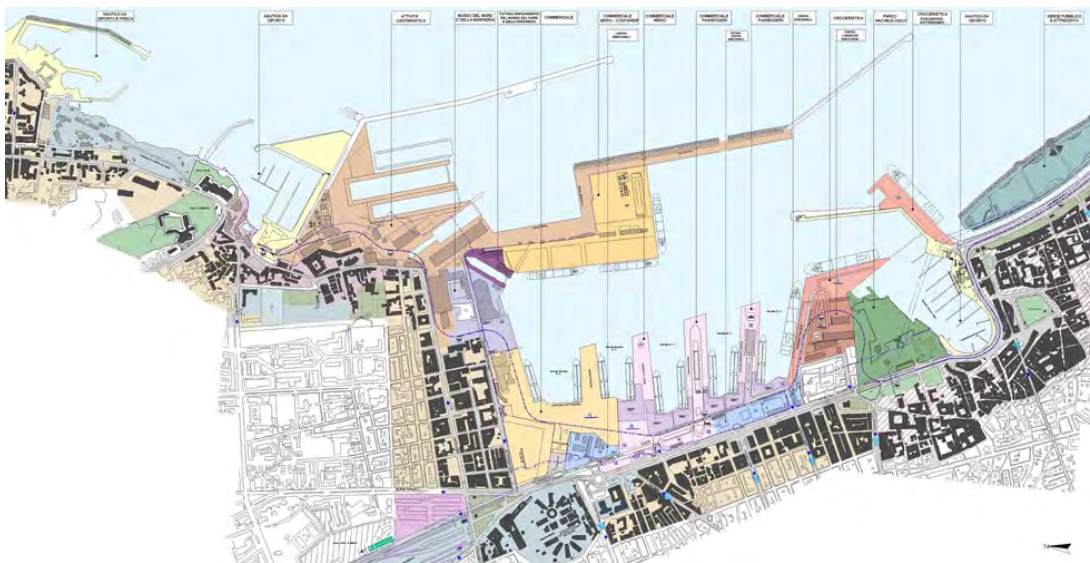
Questa ipotesi concorda perfettamente con il progetto di un parcheggio interrato, già acquisito dall'Autorità portuale, rendendolo tuttavia più efficace in relazione alle operazioni di imbarco.

Il progetto è inoltre completato della previsione di due edifici alti: due torri concepite, sotto l'aspetto funzionale, come un vero e proprio centro direzionale destinato ad uffici, inerenti e non alle attività portuali, che necessitano di una sede prestigiosa in un luogo destinato a diventare centro di vita urbana e portuale, con la piazza pedonale antistante l'imbarco dei traghetti e degli aliscafi. Sotto l'aspetto architettonico e urbanistico le due torri sono pensate come una sorta di nuova porta di accesso alla città - Porta dal mare - ben visibile da lontano (dal mare e da terra) e capace di rappresentare con la forza del suo segno il forte rinnovamento della città di cui intende essere l'immagine.

I servizi di supporto al terminale traghetti saranno ubicati in prossimità della parte poppiera di un edificio ad accentuato sviluppo orizzontale che, con la forma di una nave virtuale ormeggiata tra le navi vere, avvolge i silos esistenti trasformandoli in fumaioli e si protende verso il centro del bacino per offrire ai cittadini ed ai turisti un affaccio mozzafiato sulle navi che vi manovrano.

Il varco doganale di ingresso

Intorno al varco doganale di ingresso, sotto la piazza Giachery, viene organizzata l'area per operazioni di traffico internazionale extraeuropeo, necessariamente chiusa da cinta doganale. La posizione del varco è stata studiata, insieme all'intero sistema della viabilità portuale, in modo che il traffico pesante non abbia interferenze con quello urbano e che il piazzale destinato all'accumulo dei mezzi in attesa del varco sia defilato rispetto alla città. Tutto il nuovo sistema viabilistico di raccordo del porto – e del waterfront – con l'autostrada, prenderà così origine e verrà smistato in corrispondenza di questo varco.



La distribuzione delle funzioni.

Il nuovo terminale contenitori

Ricadrà anch'esso all'interno della cinta doganale e potrà svolgere anche funzioni di terminale rinfuse e merci convenzionali, ed è collegato all'area del varco con un sottopasso di costo relativamente contenuto perché realizzabile a cielo aperto. Questo collegamento, alternativo all'ipotesi di passare con un ponte mobile davanti al bacino di carenaggio dello scalo Florio, è indispensabile per liberare dalle attività portuali una parte della calata Quattroventi e realizzare così, senza pericolose interferenze veicolari, l'auspicato polo museale intorno all'Arsenale borbonico

Il polo museale

Anche il polo museale, con il Museo del mare e della marineria e, se possibile, con un Acquario, è una delle previsioni inserite nel Programma strategico comunale di cui si condivide la proposta ed ha lo scopo di offrire

altre occasioni d'incontro tra la città, il suo porto e la sua storia.

Coniugando storia, tradizione e modernità, il polo museale avrà il suo centro nell'area e nelle strutture murarie dell'antico Arsenale borbonico e prevede anche la ristrutturazione e il riuso dei più recenti manufatti dell'officina tubisti e meccanica. Si tratta da una parte di rompere il "fronte del porto" aprendo alla città una parte della banchina Quattroventi, creando così una grande "piazza a mare" sulla quale si affacceranno le nuove strutture museali; d'altra parte si tratta di recuperare spazi e strutture coperte, attualmente in uso al porto ed ai cantieri, mano a mano che essi diventeranno obsoleti e dismettibili, così da allestire progressivamente una serie di spazi espositivi principalmente destinati a museo del mare, articolati intorno all'Arsenale borbonico e sviluppati sino ad inglobare - quando non sarà più utilizzato come bacino di carenaggio - lo scalo Florio.

I cantieri navali e i porti turistici nella zona nord

Oltre il molo nord, il progetto recepisce le previsioni contenute nello schema di piano dell'Autorità portuale; su quel tratto di costa e su quelle aree si svilupperanno dunque sia i cantieri navali che i porti turistici dell'Acquasanta e dell'Arenella. In tale quadro sarà opportuno prevedere la ristrutturazione e il riuso degli antichi fabbricati della manifattura tabacchi.

La monorotaia lungo il mare

Infine il progetto formula l'ipotesi di una monorotaia leggera sopraelevata che si sviluppa lungo tutta la linea di costa, estendibile anche oltre l'ambito di competenza dell'Autorità portuale (oltre la "circostrizione del porto" lungo tutto il *waterfront* urbano) da sottoporre ad accurata verifica di fattibilità ambientale e tecnico-economica.



La "porta del mare" vista dalla testa del molo.

Un porto nuovo ma non troppo, tra urbanistica e architettura

L'insieme delle proposte qui avanzate, ponendosi in un'ottica di terzietà fra le Amministrazioni comunale e portuale, mira a far avanzare il processo che da sempre ha caratterizzato la crescita del Porto palermitano.

In sintesi la filosofia di questo sviluppo è rappresentata per un verso dalla centralità della banchina di Quattroventi come luogo storico del porto commerciale, destinato prevalentemente al traffico delle merci, rimasto sempre tale anche quando da una parte si sviluppava la cantieristica e dall'altra il porto operativo; per un altro verso dallo sviluppo del porto turistico (non solo nel senso specifico del termine, ma soprattutto riferito ai traffici di navi con passeggeri) mano a mano che si allungavano le opere di difesa e si poteva disporre di nuovi attracchi.

Il Porto disegnato nel nostro progetto si propone sinteticamente di ripristinare e di rimettere in ordine le funzioni storiche, dividendo la parte a nord di via Emerico Amari destinata alle attività *hard*, da quella a sud riservata alle attività *soft*, e mettendovi al centro, allo sbocco di uno dei principali assi urbani e a mo' di snodo e cerniera, la nuova grande piazza pedonale con gli uffici, il terminale traghetti, gli aliscafi per le isole, in sintesi il cuore del porto passeggeri.

E non sembri che la "rottura" costituita dal polo museale contraddica la logica del progetto: se infatti la banchina Puntone ed il nuovo terminale contenitori e multipurpose sono il porto commerciale che opera, e i cantieri navali il porto che si costruisce e mantiene gli strumenti del suo lavoro, il Museo del Mare non è altri che il porto commerciale che si rappresenta e si racconta. Nello stesso modo la contaminazione fra il terminale crociere, il centro congressi e/o la città della musica, soprattutto il parco archeologico, sono l'anima e la struttura sociale ed economica dei più importanti *waterfront* del mondo, da Baltimora a Boston, da Barcellona a Genova per citare città portuali di media grandezza.

In questa fase di elaborazione delle idee per il Piano regolatore portuale ci siamo limitati alla definizione di un buon disegno urbano, approfondendo la struttura urbanistica del Piano, arricchendola di suggestioni e di suggerimenti per l'architettura che verrà, avendo ben chiari i temi della flessibilità e della compatibilità delle funzioni portuali, nel quadro della auspicata intesa tra Autorità portuale e Amministrazione comunale secondo gli obiettivi della Legge 84/1994.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Autori del progetto Autorità Portuale
Società di Ingegneria

IL CASO

Piano regolatore portuale

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Waterfront

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Pianificazioni specialistiche

RIFERIMENTI

[http: www.comune.cuneo.it](http://www.comune.cuneo.it)