Palermo rinasce dall’acqua

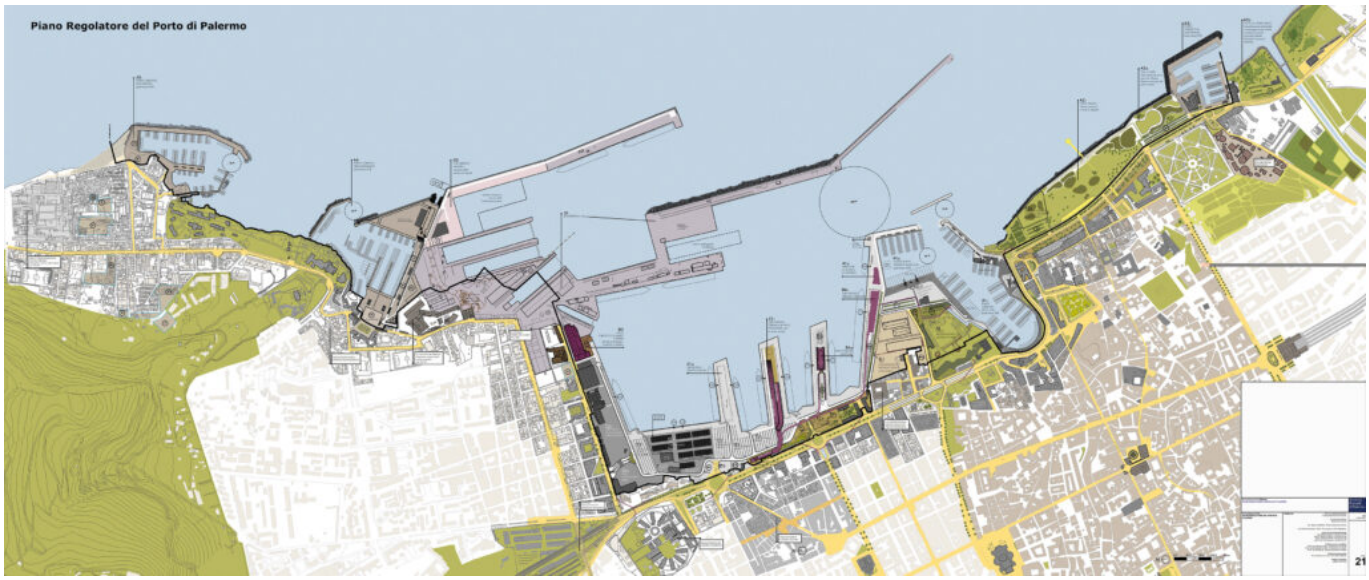
Introduzione

A partire dalle prime pionieristiche esperienze americane avviate a Baltimora fin dalla fine degli anni ’50 e poi maturate tra gli anni ’70 e ’80 del XX secolo (Keith, 1991), la riqualificazione dei waterfront urbani ha prodotto poderose energie innovative per il progetto delle città costiere, sia riattivando la loro funzione di portali dei flussi planetari della mobilità di viaggiatori e merci, sia concorrendo alla rigenerazione urbana creativa di aree in dismissione o in trasformazione. In numerose esperienze le aree portuali e peri-portuali, soprattutto in Europa, sono state riconfigurate come luoghi densi di attività e porosi ai flussi, dove risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città d’acqua si fanno visione di futuro, generano nuove relazioni interne ed esterne e alimentano il progetto della città contemporanea (Carta, Ronsivalle, eds., 2016; Carta, Ronsivalle, Lino, 2020; Giovinazzi, Moretti, 2010). I waterfront sono sempre più anche i luoghi dove si alleano – e sperimentano nuovi partenariati – gli interessi di amministratori, investitori, promotori, progettisti e cittadini in un’ottica proattiva e creativa, e non puramente funzionale (Hein, 2014).

Anche a Palermo l’area portuale e il fronte a mare urbano, lungo 26 km dalla borgata di Acqua dei Corsari a quella di Vergine Maria, fino ai quartieri balneari di Mondello e Sferracavallo, si intrecciano in un nuovo rapporto, configurandosi come potenti – e potenziali – moltiplicatori del capitale urbano e propulsori di sviluppo sostenibile. Con progressiva consapevolezza dal 2005, quando la Biennale di Venezia allestì a Palermo la grande mostra internazionale “Città-Porto” (Bruttomesso, a cura di, 2006), il waterfront si offre come una componente urbana che genera nuove economie e nuove dinamiche di sviluppo perché in grado, da un lato, di connettere la città alle relazioni lunghe con il mondo e i flussi, dall’altro, di generare nuova qualità dello spazio urbano nel contesto cittadino. Soprattutto, è in grado di produrre nuovo spazio pubblico aumentato: liquido, aperto, ibrido, poroso e creativo.

La sfida del Piano Regolatore Portuale

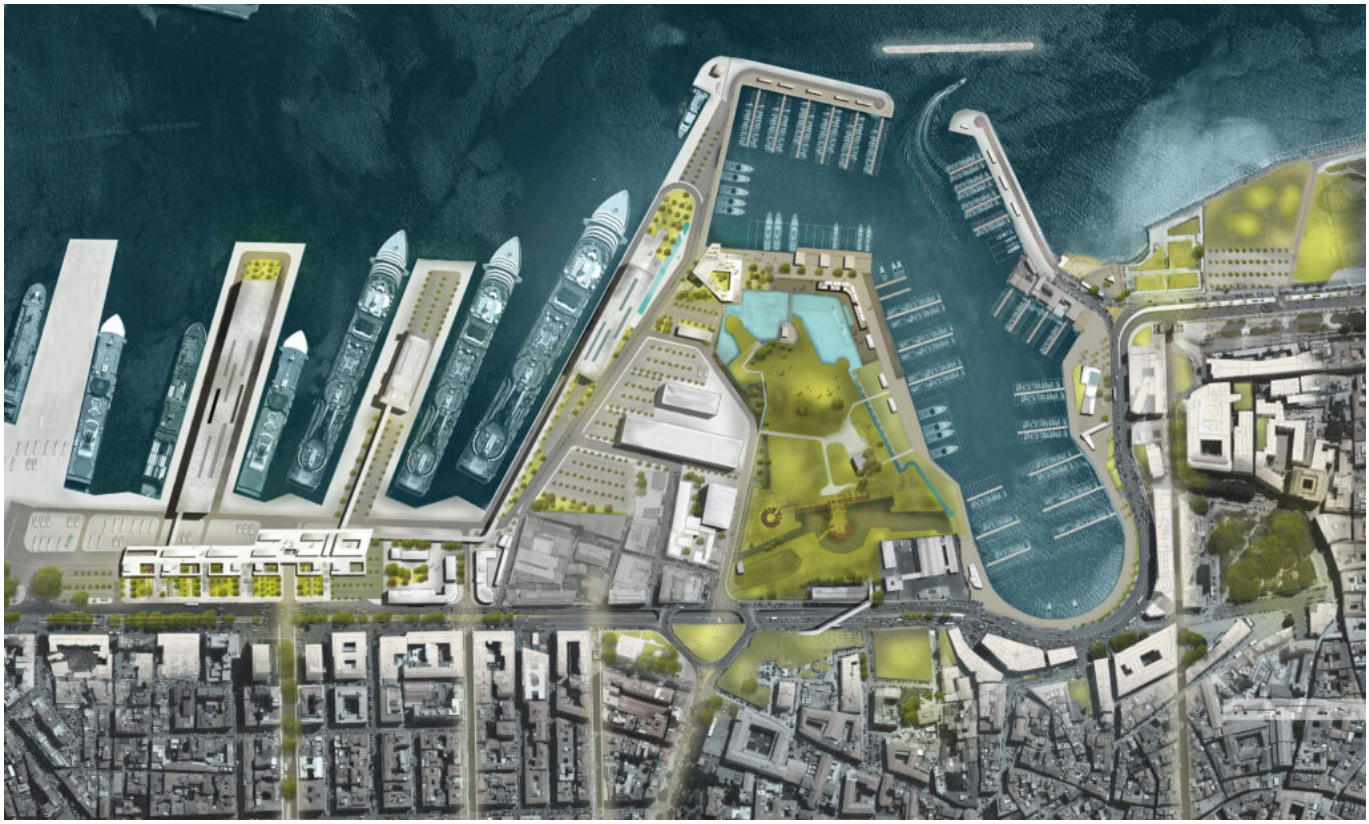
L'avvio concreto del progetto di rinascita della città dall'acqua è stata la redazione del Piano Regolatore Portuale da parte dell'Autorità Portuale di Palermo (oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale) in collaborazione con un'équipe di consulenti scientifici e giovani professionisti, presentato alla città nel luglio 2008 e definitivamente approvato, dopo un decennio di ritardi e aspri conflitti istituzionali, a luglio 2018 (Carta, 2018; Carta, 2023). Esso, fin dalla sua concezione, non fu pensato solo come uno strumento regolativo di tipo tradizionale, ma già si collocava nella prospettiva innovativa del "paradigma della città liquida" (Carta, Ronsivalle, eds., 2016), proponendosi come uno strumento complesso con funzioni di scenario, di indirizzo e di progetto attraverso il quale realizzare la strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo del porto, anche come terminale delle Autostrade del Mare e del Corridoio ferroviario transeuropeo Scandinavo-Mediterraneo.



Palermo. Il Piano Regolatore Portuale approvato nel 2018. (© Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale).

Un piano nato da una profonda innovazione di metodo e di merito: riportare

Palermo sull'acqua significava prima tutto spiegare perché. L'obiettivo primario del piano fu il riordino delle funzioni principali e la loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una maggiore specializzazione degli spazi portuali per poterne riservare alcuni a nuove funzioni urbane. Le azioni urbanistiche che il piano mette campo sono rivolte, infatti, ad aprire maggiormente il porto alla città, individuando e progettando opportune "interfacce città-porto", aree permeabili e osmotiche da usare quotidianamente per la vita urbana, senza contrastare con lo sviluppo delle funzioni portuali e con le nuove necessità della sicurezza dei porti.

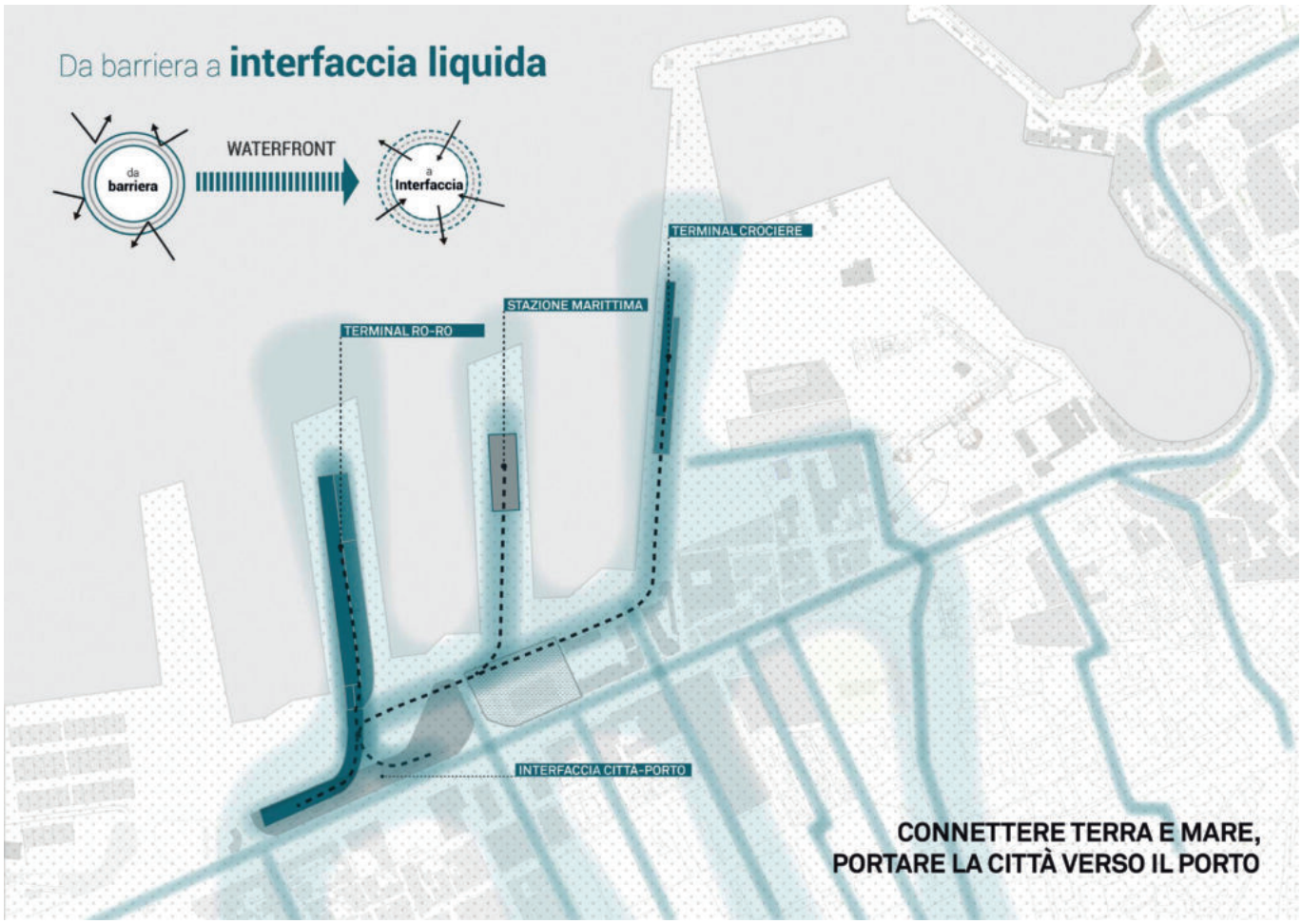


Piano di dettaglio del waterfront centrale di Palermo. (© Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale).

Le caratteristiche dell'area portuale rispetto alla città, fino alla fine del secolo scorso, avevano prodotto una progressiva chiusura e separazione dalla città, divenendo sempre più un luogo marginale e produttore di disvalore urbano.

Pertanto, la missione del PRP è stata quella di riconnettere porto e città, ricomponendo il senso e l'efficacia del sistema portuale, connettendo e nello stesso tempo distinguendo, integrando, ma anche esaltando le singole identità funzionali. Per questo motivo, l'intera area portuale è stata suddivisa in tre tipologie di porto, differenziate in relazione al loro grado di apertura o chiusura nei confronti della città.

La prima tipologia è il "porto liquido" che va dal porticciolo di Sant'Erasmo alla Cala e al molo Trapezoidale, passando per il Foro Italico e il molo Sud: l'area portuale totalmente aperta, immersa e ramificata nel tessuto urbano, dedicata alla nautica da diporto e ai servizi culturali e per il tempo libero, interconnessa alla città.



Schema concettuale delle relazioni porto-città. (© Maurizio Carta).

La seconda tipologia è il “porto permeabile” che coinvolge la banchina Sammuzzo, il molo Vittorio Veneto e il molo Piave, cioè le aree crocieristica e passeggeri che hanno una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale, sebbene filtrata dalla necessità di garantire la sicurezza di queste funzioni. La permeabilità è assicurata da una vasta area di rigenerazione urbana (il molo Trapezoidale e gli edifici lungo via Crispi) che funge da collante tra le attività portuali dedicate ai passeggeri e le nuove attività culturali, residenziali e commerciali di qualità legate alle attività del waterfront, in cui si manifesta un elevato grado di interfaccia porto-città.

Infine la terza tipologia è quella del “porto rigido” che comprende il molo Piave, la banchina Quattroventi e i Cantieri Navali, cioè la vera e propria macchina portuale che deve essere impermeabile alle contaminazioni urbane (se non quelle strettamente funzionali) e protetta nel suo perimetro per consentirne l’efficienza e la sicurezza.

Il piano non solo recupera alla fruizione urbana l’intero arco portuale attraverso la sua riqualificazione, ma anche pianifica gli spazi di connessione tra le aree portuali a maggior vocazione urbana e i tessuti più prossimi della città, prevedendo nuovi affacci sull’acqua e disegnando nuove aperture della città sul porto, in una rinnovata e preziosa alleanza.

Concept rendering del nuovo terminal crociere. (© Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale).



Dal piano ai progetti di rigenerazione urbana

Negli ultimi anni, nell’ambito delle previsioni del piano e attraverso uno specifico Progetto integrato di trasformazione portuale (un vero e proprio piano di dettaglio di livello architettonico), l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, grazie alle capacità visionarie e manageriali del presidente, Pasqualino Monti, ha realizzato importanti interventi che concorrono alla definizione delle interfacce urbano-portuali e al riassetto di aree strategiche tanto per lo sviluppo del traffico e delle funzioni portuali di qualità, quanto per incrementare il rapporto tra la città e il suo porto.



Rendering Palermo Marina Yachting. (© Studio Provenzano).

Le principali aree oggetto dei progetti già realizzati – o in corso di completamento – sono quelle in prossimità del porto della Cala e del parco archeologico del Castello a Mare, dell'area di interfaccia su via Francesco Crispi e del futuro terminal passeggeri lungo il molo Piave.



Palermo Marina Yachting e il parco archeologico. (© Maurizio Carta).

Palermo Marina Yachting giochi d'acqua notturni. (© Maurizio Carta).



Uno dei luoghi più iconici della strategia di rigenerazione urbana del waterfront, sia per la carica simbolica che rappresenta, sia per le sue implicazioni funzionali, è la completa rigenerazione urbana del molo Trapezoidale, finanziata dal Fondo Infrastrutture per 30 milioni di euro: un vero e proprio nuovo “quartiere d’acqua” di una città che vuole tornare a essere policentrica. Esso, infatti, è oggi un vibrante e dinamico luogo per il tempo libero e i servizi alla nautica da diporto ibridato con lo spazio della musealizzazione dell’antico Castello a Mare, con le palazzine Liberty dei primi del Novecento e con alcuni opifici, tra cui la meravigliosa centrale elettrica che alimentava il tram, oggi acquisita da imprenditori privati per farne una sede di Ostello Bello e un epicentro culturale e commerciale in sinergia con la trasformazione del porto. Per valorizzare l’area archeologica dell’antico forte

normanno è stato realizzato un grande e favoloso parco che ricucia le diverse aree del molo e connoti il nuovo paesaggio urbano, facilitando la proposta di inserimento del Castello a Mare nell'itinerario arabo-normanno dell'Unesco. Crocieristica, residenza e ricettività, commercio, uffici e servizi culturali, attrattori turistici e nuove centralità urbane diventano, quindi, gli obiettivi strategici in grado di guidare la rigenerazione della nuova città liquida.



Palermo Marina Yachting vista dal parco archeologico. (© Maurizio Carta).

Il quartiere d'acqua, inaugurato nell'ottobre 2023 alla presenza del Presidente della Repubblica – chiamato *Palermo Marina Yachting* per proporlo come nuova meta del

turismo nautico internazionale – diventa una importante cerniera tra l'area crociere, la nuova darsena per il diporto alla Cala e il centro storico, offrendo non solo servizi al turismo, ma anche alcuni servizi culturali e ricreativi che innalzino il rango dell'area portuale con conseguente generazione di valore (immobiliare, commerciale, turistico). Si tratta di un articolato sistema di spazi pubblici ed edifici (progettati dall'ufficio tecnico della Autorità di Sistema Portuale e dall'arch. Sebastiano Provenzano) che offre servizi alla nautica da diporto e al turismo, luoghi di altissima qualità per il godimento del tempo libero con attività commerciali e ristorative e un piccolo ed efficiente centro congressi che diventa anche una nuova piazza che si affaccia sull'acqua e che, attraverso il suo tetto a gradoni, offre un nuovo panorama sulla città d'acqua. Dalla sua inaugurazione il Palermo Marina Yachting, o "Molo Trapezoidale" come viene comunemente chiamato, è diventato un luogo di irresistibile attrazione per i runner mattutini, per gli amanti del buon caffè esotico durante la mattina, per le passeggiate familiari e il brunch domenicale, per l'aperitivo serale o per una cena vista mare, fino alla amatissima seduzione dei giochi di luci e musica della fontana al centro del lago artificiale. Un vero e proprio nuovo quartiere urbano-portuale, frequentato dai palermitani e dai turisti in una meravigliosa miscela di corpi, di lingue, di età che riqualifica anche il tessuto edilizio circostante e stimola il recupero dei preziosi edifici residenziali e di quelli industriali e commerciali per dedicarli all'insediamento di attività culturali e creative o alla riattivazione di residenze (anche temporanee per gli abitanti intermittenti che Palermo ambisce ad attrarre), spazi di co-working, laboratori manifatturieri e digitali, o spazi espositivi per le arti contemporanee e le forme più dinamiche dell'espressione culturale, oggi così vitali in città e alla spasmodica ricerca di spazi per il loro sviluppo.



Palermo Marina Yachting veduta del lago artificiale. (© Maurizio Carta).

La completa liberazione dai magazzini dell'area di sedime dei resti archeologici del Castello a Mare ne restituisce alla fruizione l'intero perimetro, rivelandone le mura e i bastioni anche attraverso un grande specchio acqueo che ripropone l'antico affaccio sul mare della fortezza. A breve in un vecchio edificio industriale al centro del parco verrà realizzato un museo multimediale e immersivo che racconterà la storia del luogo e dell'intera città attraverso tutte le forme seduttive dei nuovi linguaggi della comunicazione museale.

Infine, l'offerta turistica sarà completata da un altro e più grande centro congressi e

da un albergo di lusso che renderanno il porto di Palermo uno dei più attrattivi e funzionali del Mediterraneo.

Palermo Marina Yachting, il Convention Center. (© Maurizio Carta).



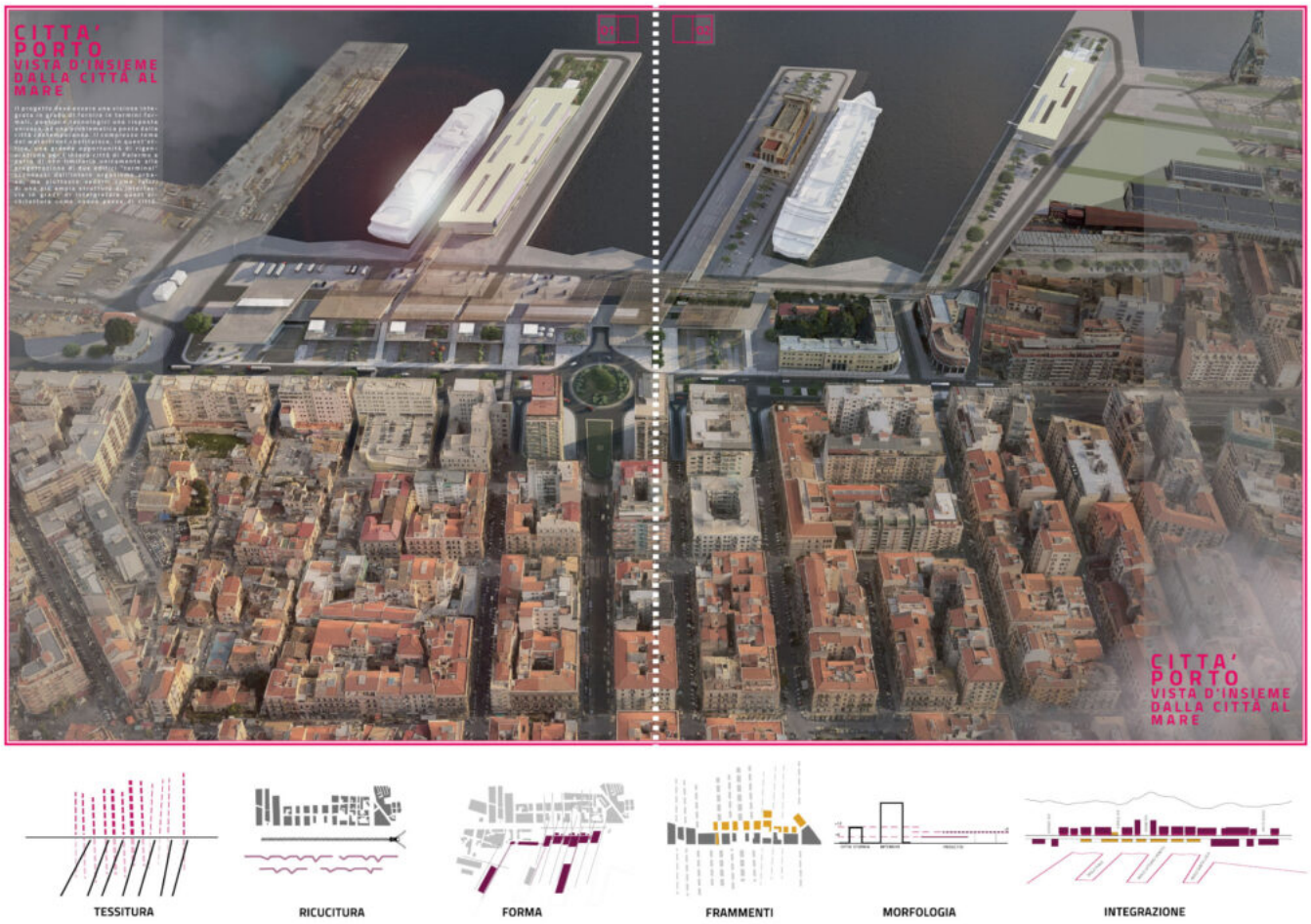
Palermo Marina Yachting e il viale commerciale. (© Maurizio Carta).



Ulteriori importanti tasselli del rinnovato rapporto tra città e porto sono i progetti, concepiti attraverso un concorso internazionale di idee vinto dallo Studio Valle 3.0 di Roma, per i terminal crociere e passeggeri e per l'area di interfaccia lungo via Crispi. Quest'ultima, finanziata dal PON 2014-20 per 35 milioni di euro e in corso di realizzazione, è un dispositivo architettonico costituito da un sistema di spazi pubblici e giardini che ridisegnano la soglia tra città e porto a livello stradale, rendendola permeabile e fruibile, generando delle visuali attraverso gli assi di intersezione del tessuto urbano e dando vita a un nuovo paesaggio urbano. L'area di interfaccia città-porto, nel suo insieme, è concepita come un sistema di spazi pubblici a diverse quote che permettono di superare il confine tra porto e città e permettono alle funzioni urbane di riappropriarsi degli affacci al mare. Lungo via

Crispi, alla quota della strada, si dispiegherà un parco urbano, sostituendo alla recinzione esistente un'ampia zona aperta dove trovino spazio attività commerciali e ricreative. Il disegno del parco è formato da fasce che seguono la direzione degli assi di intersezione del tessuto urbano come se le strade, e quindi la città, potessero arrivare al mare.

Interfaccia città-porto. Il progetto per i terminal crociere e passeggeri di Palermo. (Studio Valle 3.0).



Rendering interfaccia e terminal passeggeri di Palermo. (Studio Valle 3.0).



La costa, il nuovo “cardo”

Nella mia idea di Palermo del diverso presente come genesi del futuro, città composta da un arcipelago di luoghi rigenerati dove le persone trovino bellezza e lavoro, abitazione e benessere, creatività e inclusione, il fronte a mare è il nuovo “cardo” della città, l’asse nord-sud su cui si agganciano alcune delle funzioni più importanti e si dispiegano le principali aree risorsa (Carta, 2023).

Un nuovo asse, diverso da quello tradizionale lungo via Oreto e via Libertà, che funge da dorsale tra la città e il mare, un asse cosmopolita che connette Palermo e il mondo. Un asse che trasforma la costa da frontiera a interfaccia porosa tra nuove funzioni della città liquida costantemente attraversate da diverse comunità che si miscelano in una danza di funzioni, in una sorellanza di aree e persone, per configurare lo spazio di una nuova specie urbana che torna in simbiosi con il mare (Carta, 2022).

Lungo questo nuova dorsale formata da terra e mare si dispiegano alcune tra le più importanti criticità, opportunità e aree in trasformazione di Palermo. Da nord a sud, le borgate marinare e balneari di Sferracavallo e Mondello da riqualificare, la costa dell’Addaura e il Monte Pellegrino con la grande riserva naturale della Favorita, le borgate di Vergine Maria, Arenella e Acquasanta con i loro porti in diversi gradi di efficenza e le comunità retrostanti rese fragili, le grandi aree produttive dismesse della ex Chimica Arenella, della ex Manifattura Tabacchi, dei vecchi Bagni Pandolfo e dei magazzini dismessi della Tirrenia. E poi troviamo il porto in portentoso sviluppo e trasformazione, con l’area passeggeri, merci e crocieristica in tumultuosa crescita, la futura interfaccia città-porto con le sue terrazze, giardini e negozi, la nuova Stazione Marittima che si fa anche discoteca, ristorante, terrazza, luogo di sfilate di moda ed eventi, a cui segue il quartiere d’acqua al Molo Trapezoidale, che ho descritto prima.



Palermo Marina Yachting e il terminal crociere. (© Maurizio Carta).

Più a sud, dopo il fiume Oreto, troviamo la complessa, martoriata, vitale, fragile – ma anche manifatturiera, educativa e artistica – Costa Sud, per la quale il Comune di Palermo, insieme alla struttura tecnica della ZES (la Zona Economica Speciale), ha progettato interventi di bonifica e recupero per quasi 60 milioni di euro finanziati dal PNRR. Un susseguirsi di quartieri (Romagnolo, Settecannoli, Sperone, Bandita, Roccella), di paesaggi costieri ed ex lidi balneari, di arenili naturali e artificiali, di case in linea e fabbriche di mattoni, fino al parco “Libero Grassi” ad Acqua dei Corsari, futuro emblema di un riscatto urbano e sociale dell’area e dell’intera città, grazie a un finanziamento regionale di circa 11 milioni di euro per la sua bonifica.

È un asse di enormi potenzialità e risorse, composto da luoghi fragili e potenti allo stesso tempo che pretendono un progetto complessivo che ricucia le relazioni tra città e mare, che generi e rigeneri un nuovo fronte a mare, che sia propulsore di un progetto di città. Una dorsale che connette organi urbani, una spina su cui si agganciano porzioni di futuro per le quali serve una visione e una progettazione comuni, come una linea di uno spartito su cui si appoggiano con sapienza e armonia le note della partitura urbana che faccia risuonare la musica della città futura. Per rendere concreta questa visione integrata tra città e porto è stato siglato nel 2023 un apposito accordo tra il Comune di Palermo e l'Autorità di Sistema Portuale per la co-progettazione e la gestione integrata di tutte le aree di interfaccia.

L'accordo è stato un primo passo per la riconfigurazione complessiva della costa. La fase successiva sarà, nell'ambito delle Direttive generali per il nuovo Piano urbanistico generale (redatte da chi scrive a approvate dalla Giunta comunale alla fine del 2023), approvare una grande variante urbanistica costiera che comprenda una fascia di città che, a partire dalla linea di costa, intercetti tutte le grandi aree di trasformazione sia longitudinalmente che trasversalmente (entrando dentro il tessuto urbano per comprendere l'area fieristica e la ex stazione ferroviaria Sampolo, l'ex macello e l'ex gasometro, i quartieri di Borgo Vecchio e Brancaccio, solo per fare qualche esempio). Serve un disegno urbanistico complessivo che dia organicità alla rigenerazione e sviluppo delle aree in transizione, conformando anche lo spazio residenziale, definendo l'adeguata mobilità, configurando in maniera complementare lo spazio pubblico e definendo i criteri di salvaguardia dei valori culturali e paesaggistici coinvolti. La variante urbanistica, anticipatrice del nuovo piano, fornirà stimolo all'innovazione urbana, costituirà quadro di coerenza ai fondi extra-comunali necessari, darà certezza del diritto ai cospicui investimenti da attrarre, ma soprattutto fornirà una identità complessiva alla rigenerazione lungo il cardo costiero, evitando la frammentazione degli interventi di recupero che ne indebolirebbe l'impatto e allontanerebbe nel tempo il ritorno dell'investimento dei partner e investitori privati.

Il waterfront di Palermo, quindi, è «il luogo dove il futuro accadrà», come mi piace definirlo: una porzione vibrante della città che funge da innesco e da propulsore per il complessivo progetto di sviluppo della città del futuro prossimo venturo.

IMMAGINE INIZIALE | *Palermo Marina Yachting, il lago attorno al castello. (© Maurizio Carta).*

RIFERIMENTI

Bruttomesso R., a cura di (2006), *Città-Porto. Palermo. Catalogo della 10ª Mostra internazionale di architettura*, Venezia, Marsilio.

Carta M. (2018) “Progettare la città liquida. Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Palermo”, in *Portus*, n. 36.

Carta M. (2022) *Homo urbanus. Città e comunità in evoluzione*, Roma, Donzelli.

Carta M. (2023) *Palermo, un’idea di cui è giunto il tempo*, Venezia, Marsilio.

Carta M., Ronsivalle D., eds. (2016) *The Fluid City Paradigm. Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, Cham, Springer.

Carta M., Ronsivalle D., Lino B. (2020) *The Good Practice Framework for European Sustainable Urbanisation through port city Regeneration. An operative guide,* Luxembourg, Espon publisher.

Giovinazzi O., Moretti M. (2010) “Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities”, in *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 2.

Hein C. (2014) “Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations”, in *International Journal of Global Environmental Issues*, 13(2-4),

pp.339-361.

Keith R. C. (1991), *Baltimore Harbou*r, Baltimore & London, The Johns Hopkins University Press.