

I waterfront urbani sono oggi una delle varianti più creative e prolifiche di quelle città che definisco *Augmented Cities*[1]: città aumentate intese come spazi fisici e sociali abilitanti, capaci di accrescere le opportunità e la qualità della vita degli abitanti. Sono luoghi fluidi e ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città contemporanee si traducono in visioni di futuro, nuove relazioni sociali e progetti dello spazio dell'abitare. La città portuale aumentata, quindi, è in grado di riattivare nuovi metabolismi fluidi e circolari, generando nuove forme architettoniche, producendo nuovi paesaggi e migliorando la vita delle comunità. I flussi della cultura urbana che si dispiegano lungo il mare e che lo attraversano sono in grado di alimentare le grandi reti relazionali globali, rendendo da sempre le città di mare più dinamiche, comunicative e competitive.

La visione

Negli ultimi anni i waterfront urbani hanno prodotto poderose energie innovative per il progetto delle città, essendo contemporaneamente portali delle armature infrastrutturali planetarie e declinazioni feconde delle città creative: luoghi densi ed ibridi nei quali risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città d'acqua si fanno visione, generano nuove relazioni e alimentano il progetto della contemporaneità[2]. Luoghi in cui si alleano gli interessi degli amministratori, degli investitori, dei promotori, dei progettisti e dei cittadini in un'ottica proattiva e creativa e non puramente funzionale.

I waterfront urbani e le aree portuali si intrecciano in un nuovo rapporto nella città contemporanea, configurandosi come potenti moltiplicatori di capitale urbano. In quanto parti della città capaci di generare nuove economie e nuove dinamiche di sviluppo interscalari essi sono in grado, da un lato, di connettere le città alle relazioni lunghe delle reti-mondo, dall'altro, sono capaci di generare nuova qualità urbana nel contesto urbano in cui si inseriscono. Anche producendo nuovo spazio pubblico.

Progettare le aree portuali delle città, quindi, vuol dire affrontarle contemporaneamente come sintesi di tre istanze: il potenziamento e la competitività della loro funzione di terminale di una catena trasportistica continua e complessa; la loro efficienza come aree di scambio, lavorazione e commercio oltre che sosta per passeggeri e merci, garantendo le necessarie connessioni con il territorio retrostante; la rigenerazione dei waterfront urbani in nuovo rapporto osmotico e permeabile.

Affrontare in termini nuovi il tema della pianificazione e progettazione delle aree portuali urbane reclama di trattarle come componenti strutturali della città, come fattore condizionante e non più come elemento separato, mirando a potenziarne la funzione di interfaccia non solo come varco attraverso cui transitano merci e passeggeri, ma come dispositivo territoriale in cui si producano flussi e si generino economie territoriali, nonché vengano attivati processi di riqualificazione urbana in grado di innescare strategie e progetti capaci di determinare un'integrazione nel segno della qualità delle funzioni urbane e portuali. Significa, quindi, pensare e progettare la "città liquida" [3].

Inevitabile corollario della città liquida è che gli strumenti di intervento sui waterfront urbani devono essere in grado di intercettare, interpretare e trasformare l'intera città e non limitarsi al solo perimetro costiero. Affrontare il waterfront urbano come elemento propulsore della rigenerazione della città richiede uno sforzo definitorio che ne perimetri il senso, non tanto di un luogo - il porto e il fronte a mare - quanto piuttosto di una fisionomia liquida dell'intera città.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Palermo

Il PRP di Palermo, redatto dall'Autorità Portuale di Palermo in collaborazione con un'equipe di consulenti scientifici e giovani professionisti [4], si colloca nella prospettiva della progettazione della città liquida, proponendosi come uno strumento complesso con funzioni di scenario, di indirizzo e di progetto attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale realizza la strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo del Porto di Palermo, anche attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare e del Corridoio Finnico-Mediterraneo.



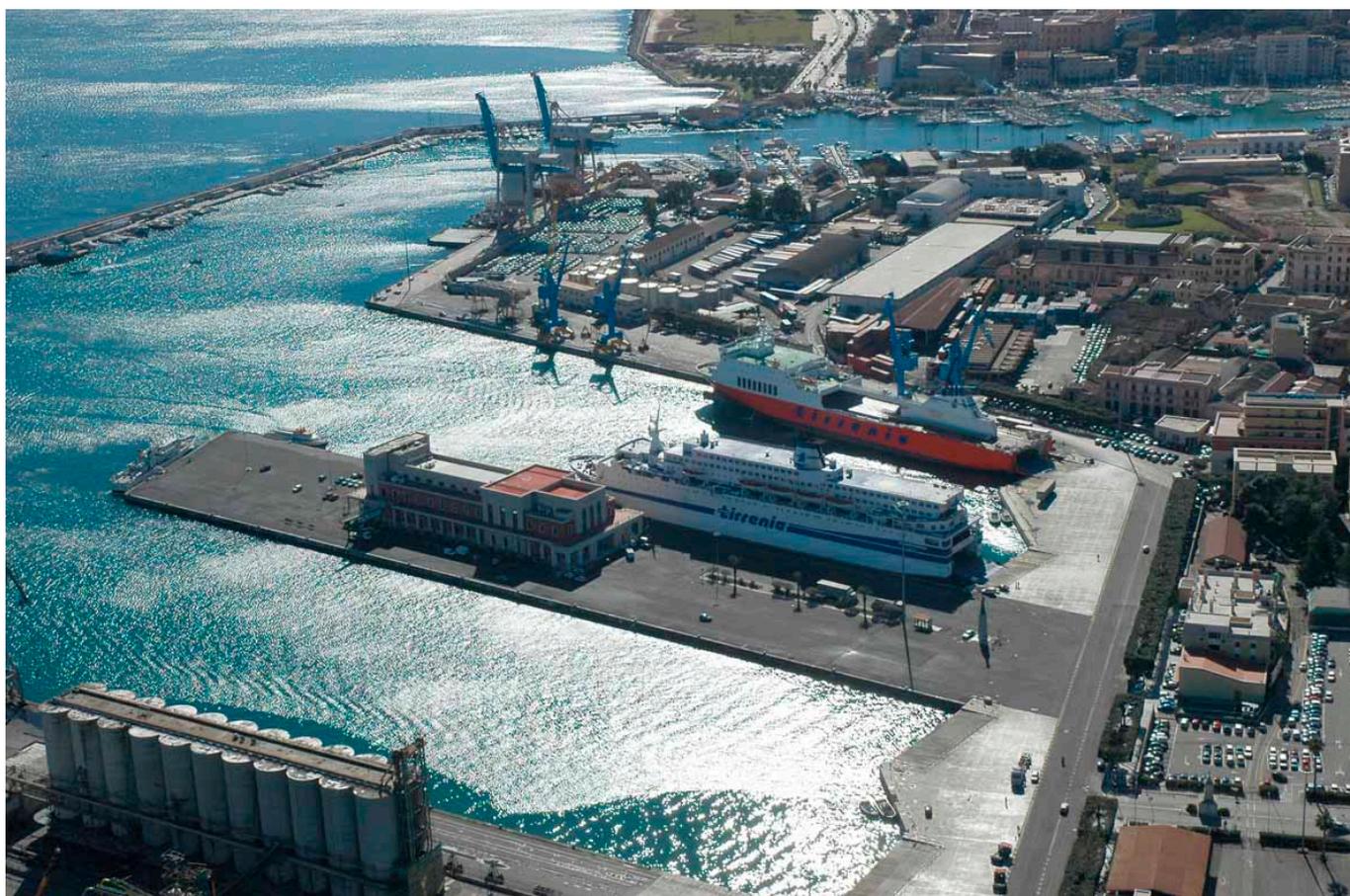
Ortofoto di Palermo con la perimetrazione (in rosso) dell'area sottoposta al Piano Regolatore Portuale.

Il PRP di Palermo, presentato alla città l'8 luglio 2008, è il frutto di un processo complesso iniziato due anni prima attraverso la redazione di un Masterplan [5] il quale ha definito le linee guida generali del rinnovato rapporto tra la città e l'area portuale, a cui è seguita la redazione del Piano Regolatore Portuale vero e proprio, sia in termini di nuovo layout funzionale che in termini di nuovo progetto urbano.

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono rivolte, inoltre, ad aprire maggiormente il porto alla città, individuando e progettando opportune aree di "interfaccia città-porto", permeabili e osmotiche, che comunque non dovranno contrastare con le funzioni portuali e le nuove necessità della security dei porti.

La diversa velocità di trasformazione dell'area portuale rispetto alla città, infatti, ha fatto sì che il porto si sia configurato, negli anni, come sistema in gran parte chiuso e separato dalla città, luogo marginale e produttore di disvalore urbano. L'Autorità Portuale di Palermo, in sinergia progettuale con il Comune di Palermo, ha quindi individuato come priorità una

ridefinizione complessiva dei rapporti tra città e porto, non solo eliminando le barriere fisiche, ma soprattutto annullando le barriere funzionali e concettuali, portando funzioni urbane compatibili e ad alto valore aggiunto fino all'acqua.



Il Molo Piave, il Molo Vittorio Veneto, il Molo Trapezoidale e la Cala: le parti permeabili e liquide della nuova città-porto (Foto: Sandro Scalia).

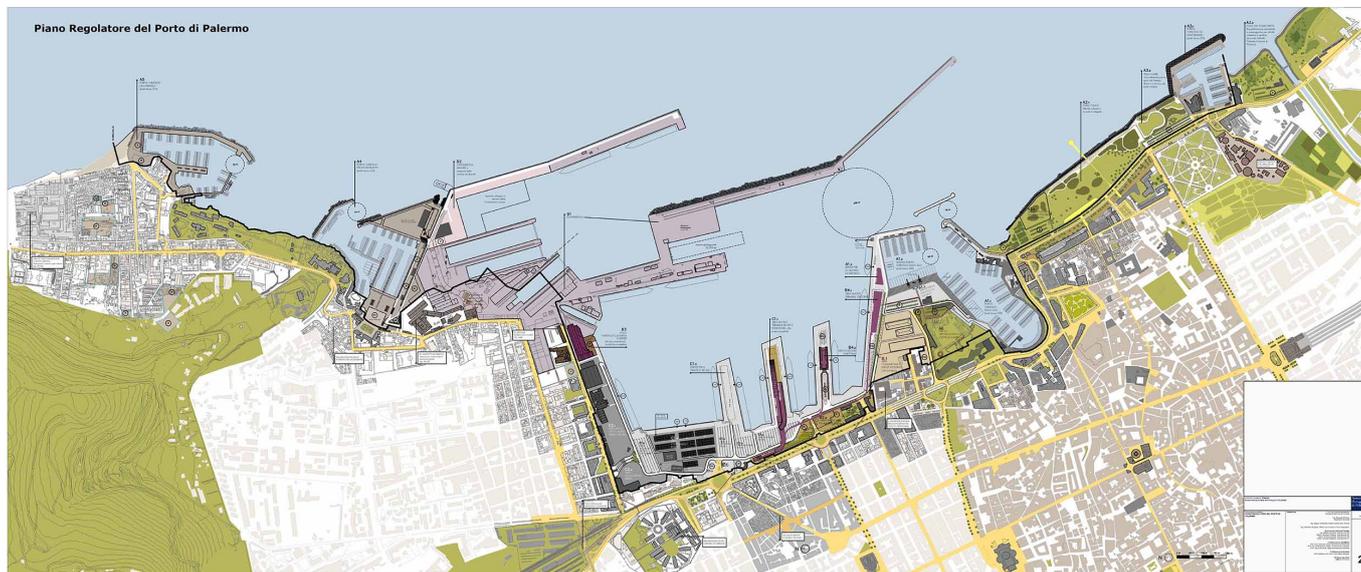
La finalità generale del PRP è quella di ricomporre il senso e l'efficacia del sistema portuale, connettendo e nello stesso tempo distinguendo, integrando, ma anche esaltando le singole identità funzionali. Ai fini di una migliore e più efficiente organizzazione degli spazi del Porto, il Masterplan, prima, e il PRP, dopo, hanno articolato l'aerea portuale attraverso tre tipologie di porti, indispensabili alla definizione dei successivi progetti esecutivi e del

progetto urbano:

- a. il “**porto liquido**” (Sant’Erasmus, Foro Italico, Molo Sud e Cala), totalmente immerso e ramificato entro il tessuto urbano, identificato dalla nautica da diporto e dai servizi culturali e per il tempo libero, interconnesso alla città. Le aree funzionali previste per questa parte riguardano la nautica da diporto ed attività culturali e ricreative integrate con elevato grado d’interfaccia città-porto, le aree per attività ricettive e funzioni urbane del terziario avanzato, e il Parco Archeologico del Castello a Mare e le aree verdi attrezzate di connessione e ricucitura della rete ecologica urbana.
- b. la seconda tipologia è il “**porto permeabile**” (Banchina Sammuzzo, Molo Vittorio Veneto e Molo Piave), cioè l’area crocieristica e passeggeri con una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale, sebbene filtrato dalla separazione delle funzioni. Esso è caratterizzato da una vasta area di trasformazione 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.
- c. infine la terza tipologia è quella del “**porto rigido**” (Molo Piave e banchina Quattroventi, Cantieri Navali), cioè della macchina portuale impermeabile alle contaminazioni urbane (se non quelle funzionali) e protetta nel suo perimetro per consentirne l’efficienza e la sicurezza. Le aree che lo compongono sono incrementate per consentire una efficienza solida che consente di cogliere le opportunità della variazione della domanda e tenendo conto delle nuove superfici specializzate che saranno realizzate in sinergia con il Porto di Termini Imerese.

Gli obiettivi del PRP e le strategie

Dal punto di vista dell’articolazione funzionale, il Piano si configura come un piano di razionalizzazione e di potenziamento delle funzioni pur non potendo ampliare la superficie di pertinenza del Porto per i limiti geografici e per la sua natura di porto urbano.



Planivolumetrico e ipotesi progettuali del Piano Regolatore Portuale di Palermo.

Per quanto riguarda le funzioni portuali il nuovo PRP produce, infatti, un complessivo incremento delle superfici funzionali relative a tutte le attività portuali e ripерimetra tutte le aree funzionali del porto garantendo ad ognuna di esse la massima funzionalità attraverso una migliore distribuzione degli spazi per una loro maggiore efficienza, articolandoli in aree per la movimentazione delle merci e dei passeggeri, per lo stoccaggio e per l'edilizia portuale e i servizi. La ricollocazione delle cubature ammissibili consente di realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri senza ulteriore consumo netto di suolo [6].

Una particolare attenzione è assegnata ai rapporti tra porto e città: poiché Palermo avvolge l'intero fronte portuale e si è evoluta attorno ad esso, il Piano individua e progetta una estesa interfaccia, alcuni innesti di ricucitura con i tessuti urbani adiacenti ed alcuni assi di penetrazione, e rende i varchi più permeabili e significativi anche dal punto di vista simbolico.



Le aree bersaglio per la nuova interfaccia creativa ed ecologica della città-porto (stralciate dalla versione approvata del PRP).

Il PRP non solo recupera alla fruizione urbana l'intero arco portuale attraverso la sua riqualificazione, ma soprattutto pianifica gli spazi di connessione significativi tra le aree portuali a maggior vocazione urbana (il porto liquido) ed i tessuti più prossimi della città, prevedendo nuovi affacci sull'acqua e disegnando nuove aperture della città sul porto.



Infrastrutture, relazioni e connessioni del waterfront urbano di Palermo.

Infine, il nuovo Piano Regolatore Portuale persegue anche una strategia di potenziamento, valorizzazione e sviluppo competitivo del Porto di Palermo, attraverso la sua riprogettazione come terminale dei grandi corridoi marittimi, sia quelli europei che quelli connessi alla Nuova Via della Seta, potenziandone e razionalizzandone la funzionalità e la capacità di rispondere alla crescente e mutevole domanda di trasporto intermodale.



Planivolumetrico e indicazioni preliminari progettuali per il concorso internazionale di idee per la realizzazione del nuovo Terminal Passeggeri e Ro-Ro sul Molo Piave e del nuovo Terminal Crociere sul Molo Sammuzzo (Progetto: Maurizio Carta).

In sintesi le principali strategie adottate dal nuovo Piano Regolatore Portuale riguardano:

- il **potenziamento del porto commerciale** attraverso un ampliamento delle superfici e una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli edifici di servizio;
- l'individuazione di soluzioni per rispondere all'**incremento del traffico crocieristico** e potenziamento dei servizi di qualità;
- il potenziamento e il **miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto** e per il tempo libero legato alla fruizione del mare, con progetti di qualità urbana e di connessione con le attività per il tempo libero;
- la **creazione di un'area d'interfaccia con attività ad uso misto porto-città**, in cui potranno essere attuati progetti di architettura contemporanea che diventeranno i simboli del progetto di sviluppo e della nuova qualità del waterfront urbano;
- una **forte integrazione degli spazi urbano-portuali** con la città e la realizzazione di nuovi innesti città-porto anche attraverso la liberazione del fronte su via Crispi per consentire una maggiore relazione, anche visiva, tra la città e il mare. Tale integrazione sarà ulteriormente assicurata da progetti per la viabilità pedonale, anche in quota, che dal porto di Sant'Erasmus condurrà al porto dell'Arenella, producendo una nuova continuità urbana tra la città e il suo porto;
- la **innovazione del layout portuale** attraverso la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentendo contemporaneamente di "aprire" il fronte su via Crispi liberandolo alla vista del mare e di portare alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all'acqua.
- infine, il PRP agisce in sinergia con la pianificazione strategica della città al fine di **attivare nuovi progetti urbani** per alcune aree limitrofe di grande interesse e soggette alla pianificazione comunale: il Centro Storico come grande sistema complesso in fase di rigenerazione, la foce dell'Oreto e l'ex Deposito Locomotive di Sant'Erasmus, l'ex Gasometro, il Borgo Vecchio, il Carcere dell'Ucciardone e l'area Sampolo-Mercato Ortofrutticolo, la ex Manifattura Tabacchi e la borgata dell'Acquasanta, l'Ospizio Marino e la Tonnara Florio, la ex Chimica Arenella e la borgata. Tutte queste aree sono individuate dal Piano come preziose "Aree di trasformazione" per il complessivo progetto di rigenerazione del waterfront e, quindi, dell'intera città, come definito nell'ambito dell'attività congiunta tra l'Autorità Portuale e il Comune di Palermo per l'attuazione del Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti&Stazioni". Su tali aree, nell'ambito dell'intesa con il Comune di Palermo per l'adozione del PRP, sono stati individuati indirizzi generali e strategie di intervento in modo che possa essere massimizzata

l'interazione città-porto [7].

L'interfaccia città-porto e i progetti bandiera

L'interazione città-porto nel PRP si concretizza attraverso l'identificazione delle aree di interfaccia urbano-portuale sulle quali saranno redatti degli specifici Progetti Integrati di Trasformazione Portuale, i quali dovranno contenere indicazioni progettuali di approfondimento e progetto preliminare degli aspetti funzionali, operativi, strutturali ed infrastrutturali, ambientali e paesaggistici, anche attraverso concorsi di progettazione in grado di generare la necessaria vitalità e dinamismo progettuale sulle aree più feconde. Le aree di interfaccia definite dal PRP sono:

- **Area d'interfaccia Castello a Mare-Cala**, costituita dalla grande area del Parco Archeologico del Castello a Mare in corso di progressivo scavo e valorizzazione, come elemento qualificatore del nuovo waterfront.
- **Area d'interfaccia Foro Italico**, costituita dal prato del Foro Italico come area per il tempo libero e servizi legati alla nautica da diporto dei porti turistici della Cala e di Sant'Erasmus.
- **Area d'interfaccia Molo Trapezoidale**, costituita dal nuovo "quartiere d'acqua" formato dalla riqualificazione del Molo Trapezoidale una volta completato il trasferimento delle funzioni incompatibili e l'inserimento di nuove funzioni commerciali, di servizi ricettivi e per il tempo libero integrati con la residenza e con il Parco Archeologico.
- **Area d'interfaccia Crociere**, costituita dal nuovo fronte portuale su via Crispi come preziosa area di filtro tra la città e il porto in cui allocare servizi misti urbano-portuali, per ricucire i rapporti visuali con il mare e per offrire elementi di connessione con l'acqua.
- **Area d'interfaccia Arsenale**, costituita dal nuovo Polo Culturale dell'Arsenale formato dal recupero dell'ex Officina Tubisti per contenere servizi per il tempo libero.
- **Area d'interfaccia Acquasanta**, costituita dalla nuova piazza pedonale della Borgata dell'Acquasanta e dalla terrazza di affaccio sul porto turistico.



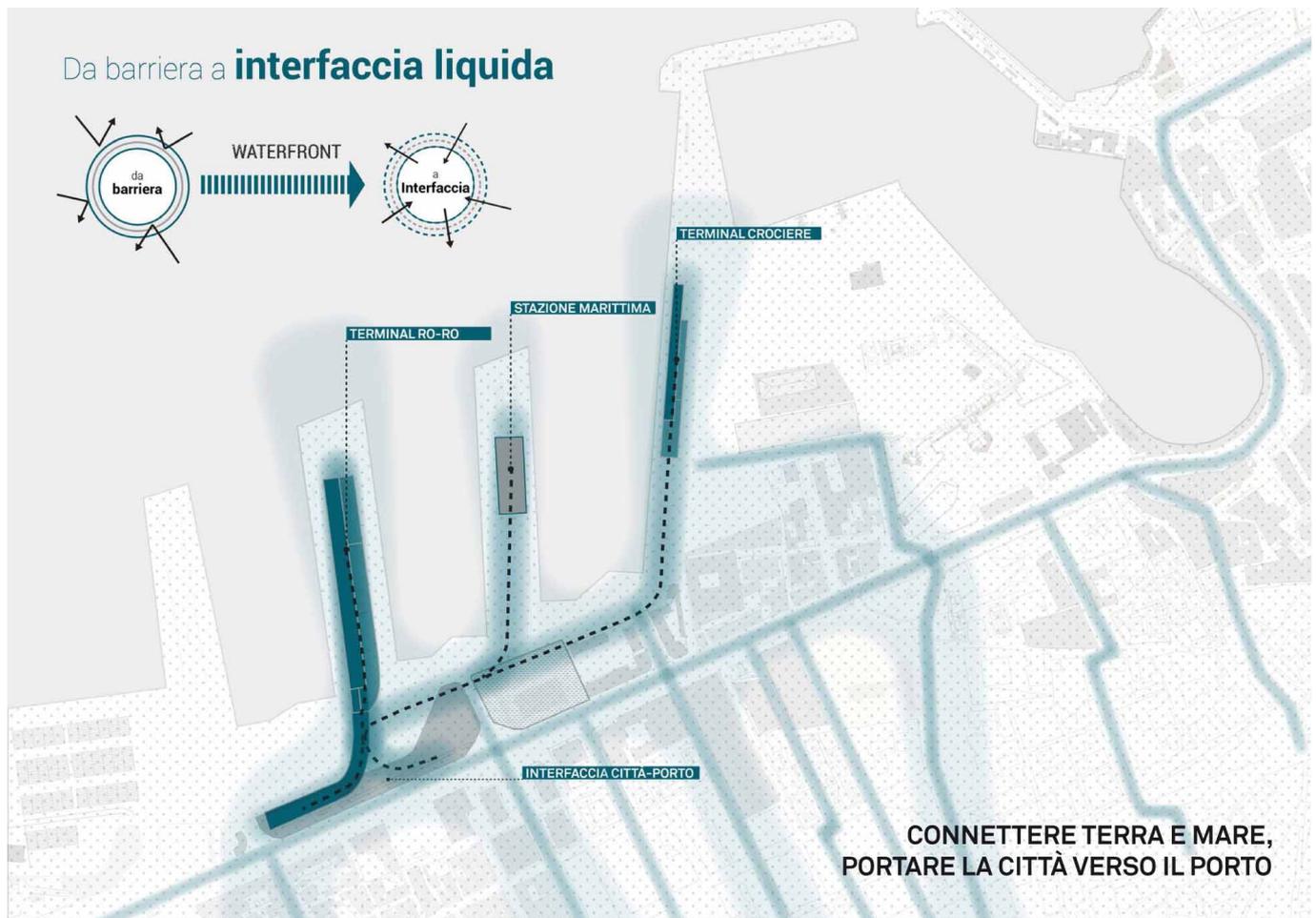
Uno dei varchi principali del porto di Palermo che verrà trasformato in un parco a servizio della città e sarà l'innesto del nuovo Terminal Passeggeri come dispositivo urbano-portuale.

Uno dei luoghi simbolo della strategia di rigenerazione del waterfront urbano ed area di interfaccia di primaria rilevanza per le implicazioni funzionali e simboliche è il Molo Trapezoidale: luogo ibrido in cui lo spazio della riqualificazione urbana e portuale è conteso allo spazio della conservazione dell'antico Castello a Mare, degli edifici dei primi del Novecento e di alcuni opifici, tra cui la meravigliosa centrale elettrica che alimentava il tram, e lo spazio di trasformazione delle aree di stoccaggio delle merci.



Il Molo Trapezoidale e gli edifici storici che potranno costituire il “quartiere d’acqua” in raccordo con il nuovo Terminal Crociere lungo il Molo Sammuzzo.

La visione per il futuro propone di farne il luogo principale di innesto tra porto e città, il simbolo più evidente della “città liquida” che permetta al tessuto urbano di penetrare fino all’acqua e consenta al paesaggio marino di connotare nuove forme dell’abitare sull’acqua.



Concept progettuale della nuova città liquida e delle modalità di interconnessione trasversale tra città e mare (Progetto: Maurizio Carta).

L'area diventa una importante cerniera tra la nuova area Crociere, la nuova darsena per il diporto e il Centro Storico, offrendo non solo servizi al turismo, ma anche alcuni servizi culturali che innalzino il rango dell'area portuale con conseguente generazione di valore. Un quartiere d'acqua a partire dalla riqualificazione del tessuto edilizio esistente con il recupero degli edifici industriali per dedicarli all'insediamento di attività culturali e creative che ne potrebbero utilizzare gli edifici industriali dismessi come residenza, co-working, laboratori manifatturieri e digitali, e spazi espositivi per l'arte contemporanea e le forme più dinamiche dell'espressione artistica. Un complesso sistema di spazi pubblici e edifici che agisca come un generatore e incubatore di produzione artistica, musicale e multimediale, e

integrata con servizi e strutture sul waterfront, collegato al distretto creativo costiero promosso da *Manifesta 12* e dalle iniziative connesse a *Palermo Capitale Italiana della Cultura 2018*, che coinvolgono la Cala, Palazzo Butera e lo Steri, Villa Giulia e l'Orto Botanico, e il porto di Sant'Erasmus e la Costa Sud.

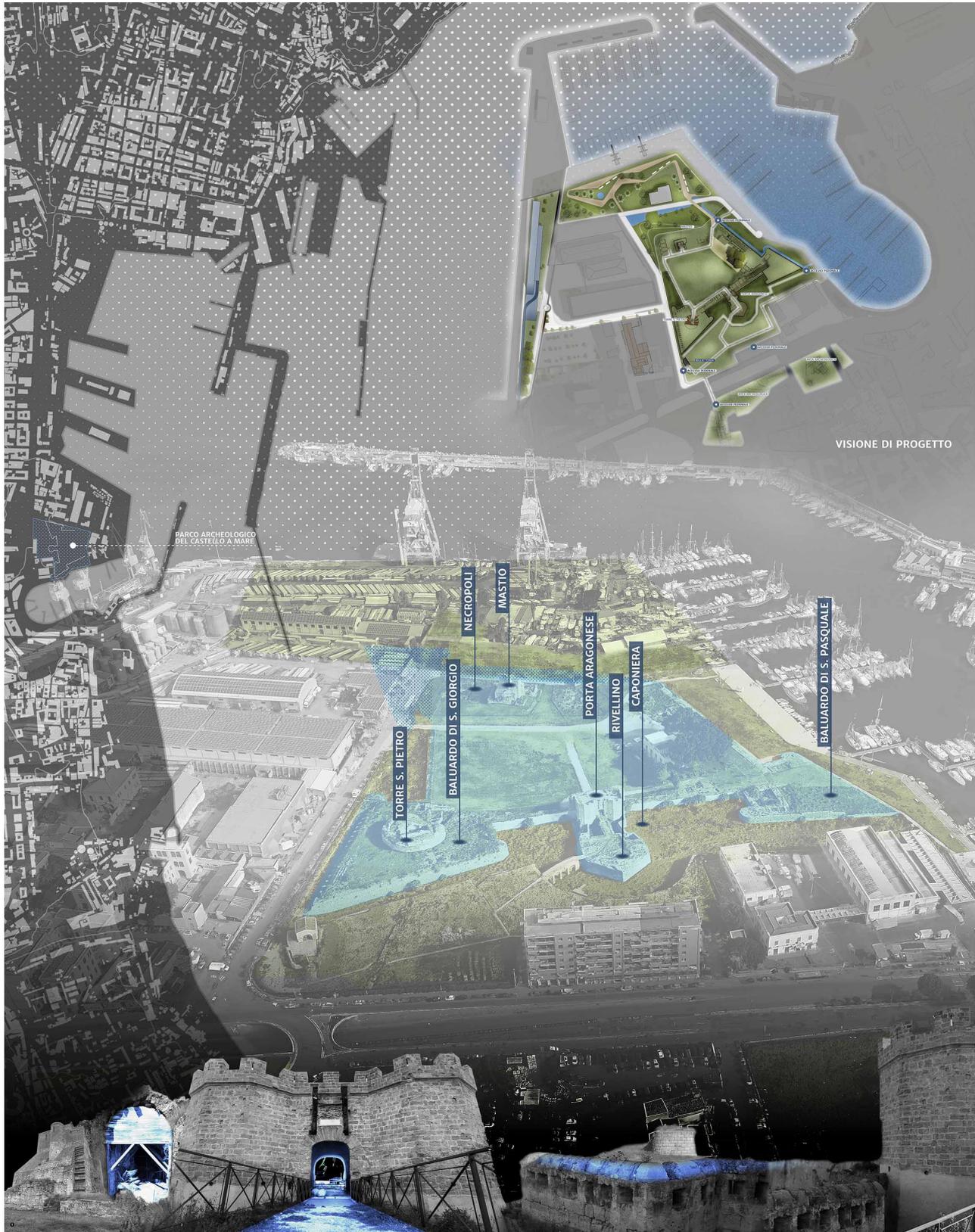


Rendering delle indicazioni progettuali per la nuova interfaccia città-porto lungo via Crispi e dei nuovi dispositivi urbano-portuali lungo il Molo Piave e il Molo Sammuzzo (Progetto: Maurizio Carta).



Rendering delle indicazioni progettuali per il nuovo Terminal Crociere lungo il Molo Sammuzzo (Progetto: Maurizio Carta).

Per l'Area Archeologica del Castello a Mare, oggi in fase avanzata di conservazione archeologica e di valorizzazione della fruizione pubblica, viene progettato un parco per ricucire le diverse aree del Molo e connotare il nuovo paesaggio urbano, facilitando l'attuale 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 asset strategici in grado di guidare la rigenerazione della nuova città d'acqua.



Ipotesi progettuale di massima dei nuovi servizi, connessioni e rimodellazioni dell'area archeologica del Castello a Mare per il suo inserimento nella WHL dell'Unesco (Progetto: Maurizio Carta con Barbara Lino e Cosimo Camarda).

La più efficace connessione alle reti marittime globali, la gestione efficace dei flussi di merci e di persone, l'ottimizzazione dell'accoglienza dei crocieristi, l'incremento della nautica da diporto, l'insediamento dei creativi, la riqualificazione della città e il potenziamento del rango metropolitano caratterizzano il PRP di Palermo, trovando un equilibrio tra capitalismo delle reti e qualità del territorio, tra sicurezza e funzionalità della macchina portuale e apertura e permeabilità del waterfront, tra rigidità delle funzioni trasportistiche e la potente liquidità della città contemporanea.

La città liquida diventa, quindi, la nuova immagine di futuro di Palermo, spazio reale per coltivare il suo cosmopolitismo metropolitano.

Note

[1] Cfr. M. Carta, *Augmented City. A Paradigm Shift*, Trento-Barcelona, Listlab, 2017.

[2] Ho definito il paradigma delle città creative di seconda generazione nel mio libro *Creative City* (Trento-Barcelona, List, 2007), poi ulteriormente declinato e aggiornato in *Reimagining Urbanism* (Trento-Barcelona, Listlab, 2013).

[3] Cfr. M. Carta, D. Ronsivalle (eds.), *The Fluid City Paradigm*, Berlin, Springer-Unipa, 2016.

[4] Il PRP del porto di Palermo è stato redatto nel 2008 dall'Autorità Portuale di Palermo, presieduta dal Prof. Ing. Antonio Bevilacqua, attraverso l'Ufficio Tecnico diretto dall'Ing. Sergio La Barbera, con la collaborazione tecnica dell' Ing. Salvatore Acquista, Ing. Stefano Carmina, Geom. Vincenzo D'Amico, Geom. Antonino Giunta, Geom. Giovanni Messina, Geom. Luciano Zummo. La redazione si è avvalsa della collaborazione scientifica del Prof. Arch. Maurizio Carta per la pianificazione territoriale e urbanistica e il coordinamento generale, del Prof. Ing. Ferdinando Corriere per le infrastrutture e trasporti, del Prof. Ing. Enrico Foti per l'ingegneria idraulico-marittima, con la collaborazione tecnica urbanistica degli archh. Barbara Lino e Anna Moscato e la collaborazione operativa per alcuni progetti pilota degli archh. Giulia Argiroffi, Valentina Cigno e Sebastiano Provenzano.

[5] Il Masterplan per il waterfront di Palermo è stato esposto alla X Mostra Internazionale di Architettura, sezione Città-Porto, cfr. M. Carta, "Waterfront palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa", in R. Bruttomesso, a cura di, *Città-Porto. Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura*, Venezia, Marsilio, 2006.

[6] La realizzazione dei nuovi edifici portuali lungo le banchine avviene attraverso l'utilizzo di "crediti edilizi" prodotti da alcune demolizioni che consentiranno la concentrazione delle nuove cubature in senso trasversale rispetto al waterfront.

[7] In fase di approvazione dell'intesa con il Comune di Palermo avvenuta nel 2011 queste aree sono state stralciate, ma va sottolineato che la loro realizzazione sinergica con gli interventi previsti all'interno del porto avrebbe permesso di massimizzare la funzionalità e la qualità delle aree per la crocieristica, la nautica da diporto e il tempo libero, e avrebbe accelerato la riqualificazione di alcune aree e quartieri di waterfront a partire dalla presenza diretta o dal riverbero dei nuovi valori prodotti dal PRP.

Head Image: Palermo città liquida vista dal mare con il suo intenso rapporto ecologico con la catena montuosa circostante (Foto: Sandro Scalia).