

Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa

Le città più dinamiche del futuro prossimo saranno sempre più *gateway cities*, città porto/porta con l'ambizione, le capacità e le risorse di essere connesse al network di città-nodo che intesse il pianeta. Città creative e creatrici, ambiziose protagoniste del "secolo urbano" che abbiamo di fronte, in cui megalopoli e città, micropoli e conurbazioni competeranno sempre meno per dimensione demografica o spaziale e sempre più per ruolo, servizi ad alto valore aggiunto, capacità di commutazione e connettività.

Una delle declinazioni più feconde delle città creative del XXI secolo sono senza dubbio i waterfront urbani: luoghi densi e ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città si fanno visione, strategie e progetto. La città-porto creativa è quindi una città capace di generare nuova forma urbana e di produrre nuovo paesaggio trasformando i flussi di energie (materiali e immateriali) che attraversano le grandi reti infrastrutturali, rendendole più vitali, comunicative e competitive.

Se il waterfront si propone alla nostra attenzione come "sinedoche competitiva" della città, 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 scintilla di rigenerazione della città richiede uno sforzo definitorio che ne perimetri il senso, che ne interpreti l'identità plurale. I waterfront ci appaiono multiformi, animati da "sette tipi di ambiguità feconde", le quali, lungi dal confonderci, ci attraggono, ci seducono e ci appassionano.

La prima ambiguità risiede nella consapevolezza che un waterfront non è una linea, ma è una rete di luoghi, di funzioni, di innesti e ricuciture tra la costa e la città, tra il porto e le attività urbane.

Un waterfront non è solo un'area portuale, ma è un addensarsi di funzioni produttive, relazionali, culturali, ludiche, abitative. Non è

Palermo's Waterfront: a Manifesto-Project for the New Creative City

The most dynamic cities of the future will increasingly become *gateway cities*, a port/gate city with the ambition, the capacity and the resources to be connected to the *network* of hub-cities woven around the planet. Creative and creating cities, ambitious protagonists of the "urban century" which lies ahead of us, in which the megalopolis and the city, the micro-hub and the conurbation will compete less and less on the basis of their demographic or spatial dimension and increasingly on the grounds of their role, services that offer superior added value, capacity for transformation and connectivity.

One of the most fertile articulations of creative cities in the twenty-first century has undoubtedly been represented by urban waterfronts: dense and hybrid places where resources, opportunities, aspirations and ambitions held by the city become vision, strategy and project. The creative city-port is thus a city capable of generating a new urban form and producing a new landscape by transforming the streams of energy (material and immaterial) running through the great infrastructural networks to make them more vital, communicative and competitive.

If the waterfront appears to our eyes as the "competitive synecdoche" of cities, the tools for working on the urban waterfront should be able to intercept, interpret and transform the entire city and not just its coastal perimeter. To approach the urban waterfront as the spark for the regeneration of the city requires an effort in definition that circumscribes its meaning, that interprets

its plural identity. Waterfronts appear as multiform, animated by "seven types of fertile ambiguity" which do not confuse us but on the contrary attract, seduce and ignite our passion.

The initial ambiguity lies in the awareness that the waterfront is not a line, but a network of places, functions, additions and hinges between the coast and the city, between the port and urban activities.

A waterfront is not just a port area, but a concentration of functions that can be productive, relational, cultural, recreational, residential. It is not a closed and protective area, but an osmotic interface, it is a permeable perimeter, sometimes rigid, but sometimes equally spongy.

A waterfront is not a local hub, but a crossroads of infrastructural strips (on sea and on land) that run across it, that nourish it: the core of an increasingly planetary network of relational energies. But it is not just a hub, it is above all a place formed by the intersection of uses, functions, fluxes: a synthesis of space and community.

A waterfront is not just a place for leisure, not a simple "machine for entertainment", it is also a place for production and trade: a delicate functional machine.

Finally, the last ambiguity, pregnant with meaning, consists in the fact that a waterfront is not just history and not just future, but is a fertile synthesis of history and perspectives: it is a place in which informed historic knowledge nurtures visions for the future, and in which the ambition of strategies produces an

L'antico porto della Cala costituisce il principio generatore della città ed è oggi la cerniera più importante tra le funzioni urbane e la macchina portuale. Il nuovo porto turistico sarà la nuova porta di accesso al centro storico (foto di Sandro Scalia).

The ancient port of Cala constitutes the generating principle of the city and is today the most important hinge between the urban functions and the port machine. The new tourist port will represent the new gateway to the historic center (photo by Sandro Scalia).



un'area chiusa e protetta, ma è un'interfaccia osmotica, è un perimetro permeabile, talvolta rigido, ma altrettante volte spugnoso. Un waterfront non è un nodo locale, ma è l'incrocio di fasci infrastrutturali (marini e terrestri) che lo attraversano, che lo alimentano: nodo di una rete sempre più planetaria di energie relazionali. Ma non è solo un nodo, è soprattutto un luogo formato dall'intersezione di usi, di funzioni, di flussi: sintesi di spazio e di comunità.

Un waterfront non è un luogo dello svago, non si limita a essere una "macchina di intrattenimento", ma è luogo di produzione, di commercio: macchina funzionale delicata.

Infine, ultima ambiguità feconda di senso, consiste nel fatto che un waterfront non è solo storia e non è solo futuro, ma è sintesi feconda di storia e prospettive: è un luogo in cui la sapiente conoscenza storica alimenta le visioni per il futuro, e in cui l'ambizione delle strategie produce un'efficace interpretazione del passato.

A Palermo, le ambiguità e le contraddizioni del waterfront si condensano, si intrecciano ulteriormente, si intessono e si fanno armatura di senso, alimentando il progetto complesso della rigenerazione urbana. Il waterfront di Palermo – nella sua dimensione maggiormente urbana – viene quindi affrontato come una delle aree più feconde di creatività urbana dove strategie, norme e progetto, servizi e imprese, users e residenti possono trovare un'integrazione nel segno della qualità e della produzione di città. Già oggetto di interventi parziali di riqualificazione, l'area è una catena di "aree-opportunità" e di "domande di futuro": l'ex Chimica Arenella, i Cantieri navali, il porto crocieristico e commerciale, il Castello a Mare e l'antico porto della Cala, il nuovo Foro Italico, il porto turistico di Sant'Erasmus e l'ex Deposito Locomotive come nuclei per la rigenerazione complessiva della foce del fiume Oreto. Il progetto non riguarda solo i nodi della catena

effective interpretation of the past.

In Palermo, the ambiguities and contradictions of the waterfront are condensed and more deeply interlaced, they interweave and create an armature of meaning, nurturing the complex project of urban regeneration. The waterfront in Palermo – in its most urban dimension – is thus approached as one of the fertile areas for urban creativity where strategies, standards and design, services and businesses, users and residents can find integration under the banner of quality and city production. Previously interested by partial requalification jobs, the zone is a chain of "areas of opportunity" and "demands for the future": the former Chimica Arenella factory, the Cantieri Navali shipyards, the cruise and commercial port, the Castello a Mare and the ancient port of La Cala, the new Foro Italico, the tourist port of Sant'Erasmus and the former Locomotive Depot as nuclei for the general requalification of the estuary of the Oreto river.

The project does not involve only the nodes of the coastal chain, but explores and experiments with "urban grafting": Piazza Kalsa as the cultural and creative district of the city, the "center of municipality" in the area of the former Fruit and Vegetable Market where at the metropolitan-scale services might be located, to strengthen systems of intermodal mobility and port logistics in the area of the Sampolo Station.

The regeneration project for the waterfront is part of a wider innovative program entitled "Ports&Stations" financed by the Ministry of Infrastructure with the active partnership of

the City Government, the Port Authority and the Italian railway company. Their guiding vision presents a new city of exchange and innovation, in which the port functions, the new hubs of the Mediterranean armature, are integrated with great urban services, residences and local area services whose objective is to provide a more obvious "city-effect" on the seafront. In addition to the issues of general and port functions, the project will also deal with the question of free or soon-to-be-abandoned areas, which are highly attractive for new residential, commercial, cultural and recreational functions. The city on water today is a "leitmotif" for new real estate scenarios in which to condense the new urban centralities that constitute the indispensable "lever of real estate" for the economic sustainability of public works.

The tool chosen to implement the integrated strategy for the increase in infrastructures, development of the city and competitive growth is the *Master Plan*, whose objective is to create a permanent system that incorporates the commercial port (ro-ro and container), the passenger and cruise port and docks for recreational boating, not simply by improving locations and functions, but by connecting them with the environmental requalification, the services, parking areas and many new urban functions.

The "design engine" for the Master Plan is the *Officina del Porto*, a laboratory for analysis and design which is not only producing a deep palimpsest of interpretations, or a simple package of projects

costiera, ma ragiona e sperimenta sugli “innesti urbani”: piazza Kalsa come distretto culturale e creativo della città, il “centro di municipalità” nell’area dell’ex Mercato Ortofrutticolo per la localizzazione di servizi di rango metropolitano, il potenziamento del sistema di mobilità intermodale e di logistica portuale nell’area della Stazione Sampolo.

Il progetto di rigenerazione del waterfront fa parte del più ampio programma innovativo “Porti&Stazioni”, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, e che vede il partenariato attivo del Comune, dell’Autorità Portuale e delle Ferrovie dello Stato. La visione guida proposta è quella della nuova città degli scambi e dell’innovazione, in cui le funzioni portuali – nuovi *hub* dell’armatura mediterranea – vengono integrate da grandi servizi urbani, da residenze e servizi di quartiere finalizzati ad alimentare un più evidente “effetto città” del fronte a mare. L’intervento, oltre alle questioni funzionali e portuali, affronta il tema delle aree libere o in dismissione, le quali posseggono una grande attrattività per nuove funzioni residenziali, commerciali, culturali e del tempo libero. La città d’acqua è oggi un leitmotiv dei nuovi scenari immobiliari: spazio di interazione e di integrazione, dove si possono addensare le nuove centralità urbane, le quali costituiscono l’indispensabile “leva immobiliare” per la sostenibilità economica delle opere pubbliche.

subject to further development, but will present a “manifesto” for the requalification of urban waterfronts to be submitted for the consideration of the city and the practice of design. The manifesto is articulated into seven principles that define the action on the interaction between port and city as the generator of a *creative milieu*.

The principle of *identity* demands that the recognition of identity (cultural, functional, economic and social) be complemented by adequate “capability” and “competence” of action and requires a population of *users* that have the motivation to interact.

The principle of *economic sustainability* requires that waterfronts attract an economic system capable of allowing the implementation of actions, even by offering incentives (for example promoting *business improvement districts* or tax breaks).

The principle of *potential* identifies waterfronts as places in which there is an imbalance between the perceived needs compared to the actual functions, recognizing that it carries a high potential of non-expressed transformation

which could be turned into planning energy.

The principle of *dynamism*, reminds us that waterfronts are places that harbor the capacity to produce future changes in the fields of production, culture, science and technology: local places within global networks, gateways crossed by planetary fluxes of energy.

The principle of *interaction* requires that the waterfront be treated as an environment that is open to host diversity and variety, a meeting place for different cultures, a place for exchanges that nurtures the existence of likely informal and spontaneous communication that can accelerate the processes of urban regeneration.

The principle of *multi-sectoriality* requires the plan to include multidisciplinary action in which a variety of subjects participate to produce a dynamically synergic environment that can connect the development of the economy, technology, culture and environmental quality.

Finally the principle of *perturbation* demonstrates that coastal areas have the cultural social and economic dynamism necessary to produce a per-

Sintesi grafica dei sette tipi di ambiguità feconda che caratterizzano la ricchezza semantica e progettuale dei waterfront.

Graphic synthesis of the seven types of fertile ambiguity that characterize the richness in the semantics and planning of waterfronts.

L'O

L'Officina del Porto
di Palermo

SETTE
AMBIGUITA'
FECONDE



INNESTI URBANI

FUNZIONI
MULTIPLE



PERIMETRO
PERMEABILE



INFRASTRUTTURA



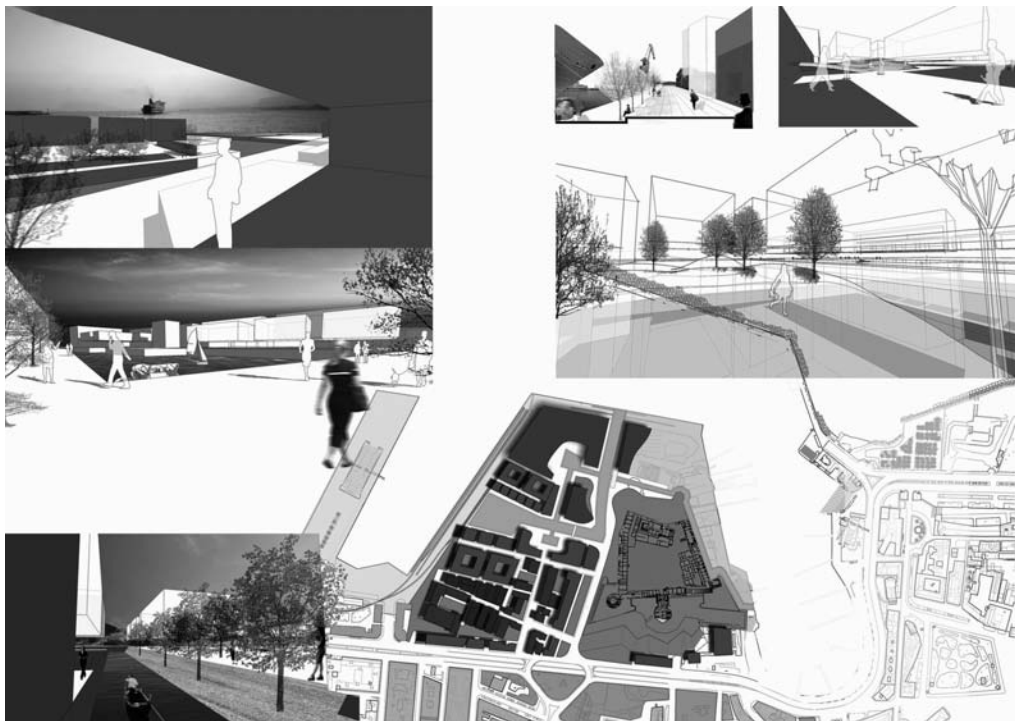
LUOGO

MACCHINA
FUNZIONALE



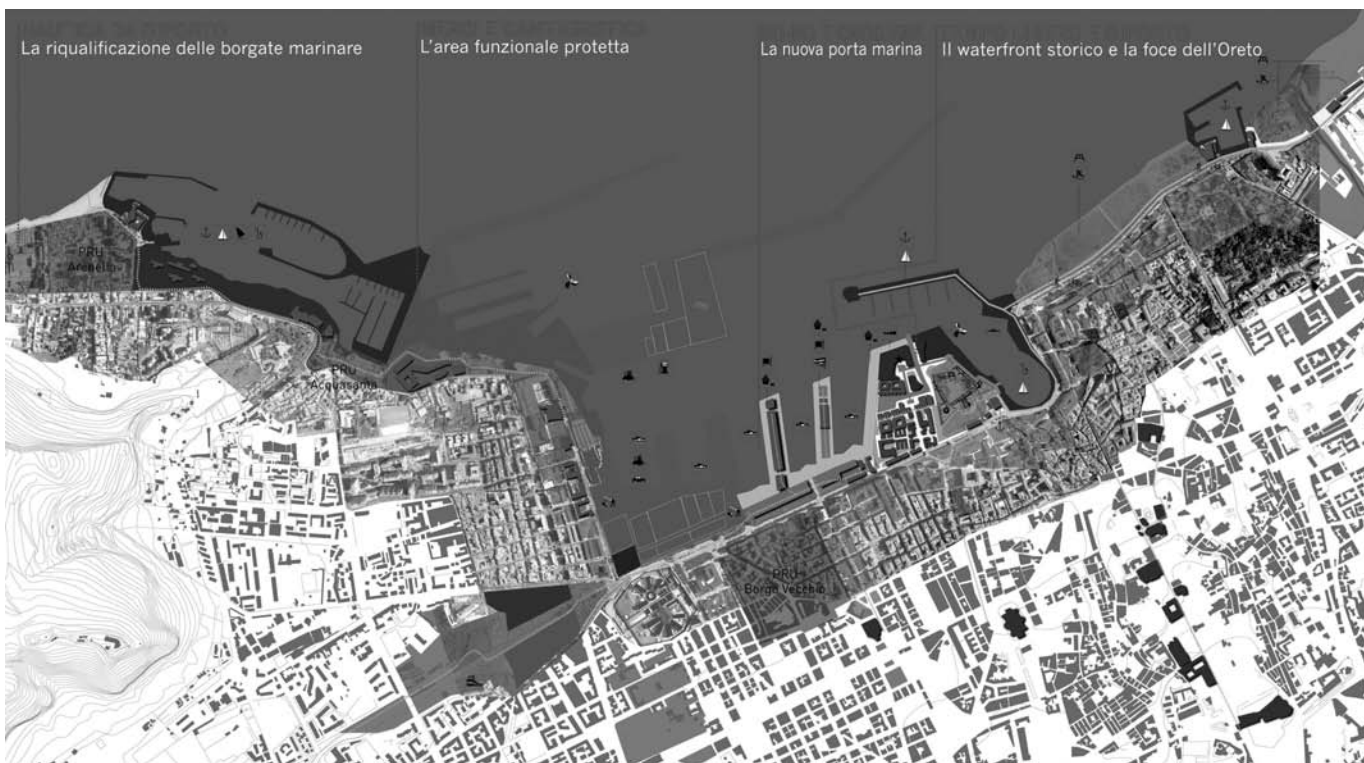
STORIA E
FUTURO





Il Molo Trapezoidale a seguito della riorganizzazione portuale potrà diventare il nuovo "quartiere d'acqua" in cui le funzioni portuali compatibili saranno integrate con le funzioni urbane esistenti e con la nuova residenza ed i nuovi servizi culturali e per il tempo libero.

The Molo Trapezoidale after the reorganization of the port can become the new "water district" in which compatible port functions will be integrated with the existing urban functions and the new residential areas, as well as the new cultural and recreational services.



Concept del Master Plan per il Waterfront con l'individuazione dei nuovi porti e delle aree dei progetti pilota di rigenerazione urbana: l'ampliamento delle aree portuali, la nuova città d'acqua al Molo Trapezoidale e alla Cala, la passeggiata urbana al Molo Sud, il porto turistico di Sant'Erasmus e la riqualificazione della foce del Fiume Orto, la nuova area logistica intermodale e il centro congressi a Sampolo.

Concept of the Master Plan for the Waterfront with the identification of new ports and areas in the pilot urban regeneration projects: the expansion of port areas, the new city on water at the Molo Trapezoidale and the Cala, the urban promenade at the Molo Sud, the tourist port of Sant'Erasmus and the requalification of the mouth of the Orto River, the new inter-modal logistics area and the convention center at Sampolo.

Lo strumento scelto per realizzare la strategia integrata di potenziamento infrastrutturale, valorizzazione urbana e sviluppo competitivo è il Master Plan, il quale mira a mettere a sistema la portualità commerciale (ro-ro e container), il porto passeggeri e crocieristico e gli approdi per la nautica da diporto, non solo migliorandone localizzazioni e funzioni, ma connettendoli con la riqualificazione ambientale, i servizi, le aree di parcheggio e nuove e molteplici funzioni urbane.

Il motore progettuale del Master Plan è l'Officina del Porto, un laboratorio di analisi e progettazione che non sta solo producendo un profondo palinsesto di interpretazioni, né solo un parco progetti che saranno sottoposti a successivi approfondimenti, ma offre alla riflessione comune e all'esercizio del progetto un "manifesto" per la riqualificazione dei waterfront urbani. Il manifesto si articola in sette principi che declinano l'azione sull'interazione città-porto come generatrice di *milieu* creativo.

Il principio di *identità*, chiede che al riconoscimento dell'identità (culturale, funzionale, economica e sociale) siano accoppiate adeguate "capacità" e "competenze" di azione e richiede una popolazione di users che abbiano la volontà di interagire.

Il principio di *sostenibilità economica*, chiede che i waterfront attraggano un sistema economico adeguato a permettere l'attuazione

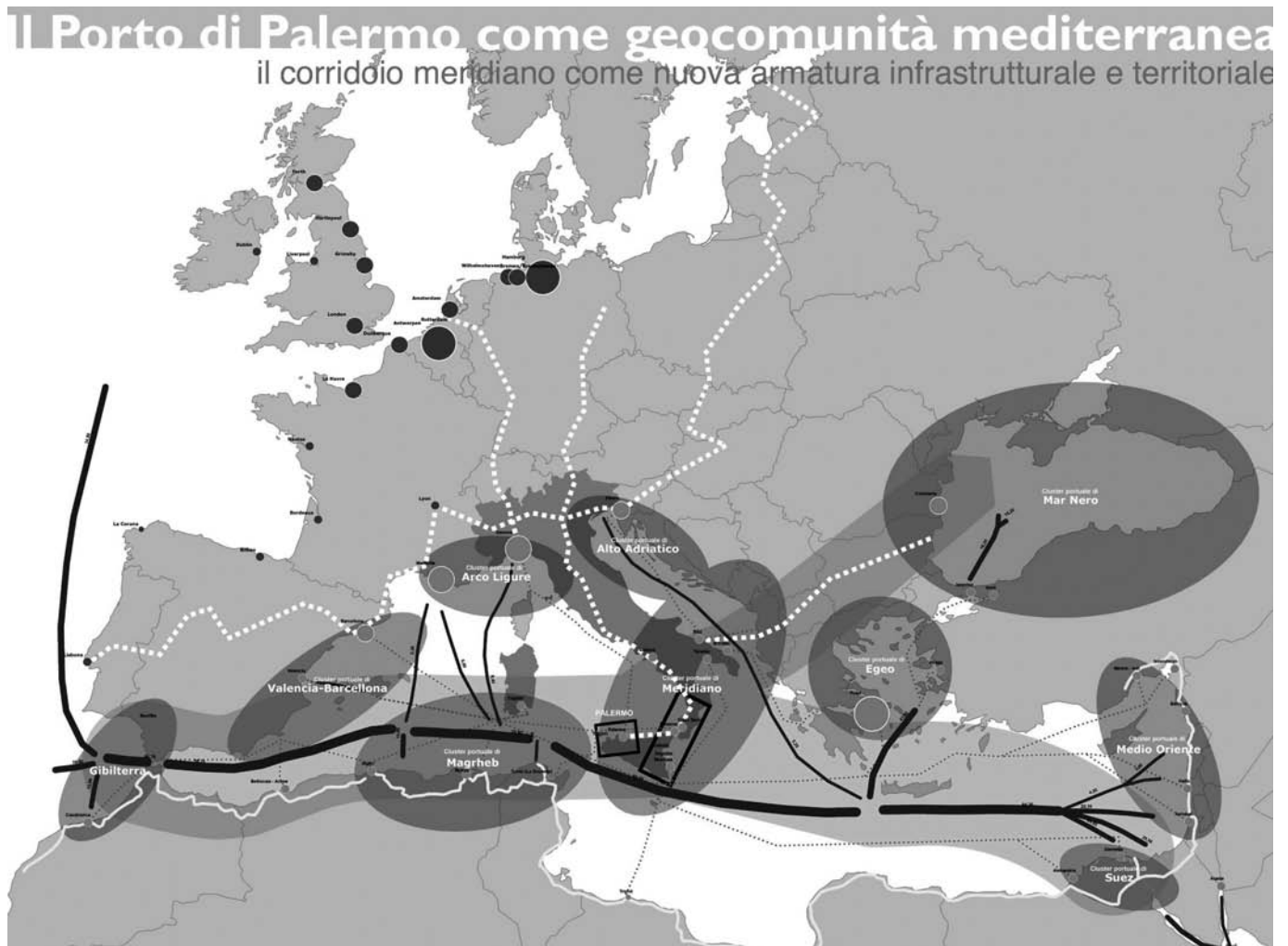
delle azioni, anche attraverso agevolazioni (ad esempio promuovendo *business improvement districts* o forme di defiscalizzazione).

Il principio di *potenzialità*, identifica i waterfront come luoghi in cui esiste un dislivello tra i bisogni percepiti rispetto alle attuali funzioni, riconoscendovi un elevato potenziale di trasformazione inespresa che deve essere trasformata in energia progettuale.

Il principio di *dinamicità*, ci ricorda che i waterfront sono luoghi in cui esistono capacità per produrre cambiamenti futuri nel campo produttivo, culturale, scientifico e tecnologico: luoghi locali delle reti globali, porte attraversate dai flussi energetici planetari.

Il principio di *interazione*, richiede che il waterfront sia trattato come un ambiente disponibile ad accogliere la diversità e la varietà, luogo di incontro di diverse culture, luogo di scambi che alimenta l'esistenza di buone possibilità per la comunicazione informale e spontanea in grado di accelerare i processi di rigenerazione urbana.

Il principio di *multisetorialità*, chiede al progetto un'azione multidisciplinare e in cui cooperano diversi soggetti, producendo un ambiente dinamicamente sinergico che sia in grado di connettere lo sviluppo dell'economia, della tecnica, della cultura e della qualità ambientale.



Infine il principio di *perturbazione*, ci mostra la presenza nelle aree costiere di un dinamismo culturale, sociale ed economico necessario a produrre una perturbazione nel contesto e la conseguente presenza di una positiva tensione della popolazione coinvolta alla mobilitazione per vincere la sfida contro la marginalità a cui spesso le aree portuali e periportuali sono sottoposte.

Il waterfront di Palermo, quindi non è semplicemente un ambito urbano, è piuttosto un cluster mediterraneo su cui concentrare azioni congiunte: è una "geocomunità" che chiede un'azione strategica di area vasta per mettere a valore le vocazioni culturali, turistiche e produttive. E' anche il portale di una potente piattaforma produttiva situata in pieno Mediterraneo che deve insediare funzioni che superino la retorica delle aree depresse per ambire a mettere in valore il "capitale territoriale" che possiede attraverso la potente energia del "capitalismo delle reti" che attraversa oggi il Corridoio Meridiano: nuova visione geopolitica e produttiva.

Bibliografia

- Bonomi A., "Il modello italiano di capitalismo", in *AREL Informazioni*, 2, 2005.
- Bonomi A., "Geocomunità e piattaforme produttive. Pianificazione urbana e sviluppo socioeconomico nel caso italiano", in *Rassegna*, n. 82, 2006.
- Burdett R., "Un mondo di città", in *Il Giornale dell'Architettura*, n. 42, lug-ago 2006.
- Carta M., *Next City: culture city*, Roma, Meltemi, 2004.
- Carta M., Fontana G., et al., *Contributo al QSN 2007-13. Le piattaforme territoriali della macroarea Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia*, Roma, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, maggio 2005.
- Carta M., "Palermo Capitale. Piani e progetti per la nuova città creativa policentrica", in Ronzoni M.R., a cura di, *L'Italia si trasforma: città in competizione*, Bologna, Saie, 2006.
- Censis-Scenari Immobiliari, *Waterfront nel mondo e opportunità per l'Italia*, Roma, 2006.
- Hall P., Pfeiffer U., *Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Century Cities*, London, E & FN Spon, 2000.
- Landry C., *The Creative City, a toolkit for urban innovators*, London, Earthscan Publication, 2000.
- Malanima P., *Rapporto sulle economie del Mediterraneo*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- Marshall R., ed., *Waterfront in Post-Industrial Cities*, London, Spon Press, 2001.
- Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, *Dicoter, Il Corridoio Meridiano come "opera territoriale" nello scenario di un Piano Strategico per il Mediterraneo, Rapporto Finale*, Roma, 2006.
- Rossi N., *Mediterraneo del Nord. Un'altra idea del Mezzogiorno*, Roma-Bari, Laterza, 2005.
- Urban Land Institute, *Remaking the Urban Waterfront*, Washington D.C., Uli, 2004.

turbation in the context and the consequent presence of a positive tension in the population involved so that they mobilize to win the challenge against the marginal position often occupied by the port and surrounding areas.

The waterfront in Palermo is thus not just a simple urban environment, but rather a *Mediterranean cluster* on which to concentrate joint actions: it is a "geocommunity" that requires strategic action over a wide area to cultivate its cultural, tourist and productive vocations. It is also the gateway for a powerful production platform located in the Mediterranean which must establish functions that go beyond the rhetoric of depressed areas and seek to highlight the "territorial capital" they own through the powerful energy of "network capitalism" that runs through the Meridian Corridor today: a new geopolitical and productive vision.

The general project includes not only the increase in port functions, but also the requalification and strategic relocation of several abandoned or underused industrial areas on which to activate a multi-modal system of services for the collectivity and for business, offering research, development and the exposition of products and services in the area of technological innovation, and related to the coastal nature of the area.

The area will be transformed into an integrated system of places and infrastructures that can function as a sort of "urban incubator" for activities that relate to its nautical seafaring identity, or the quality of the landscape. The area is thus presented as a "district" of services, networks and opportunities for businesses within the entire system of Palermo, who wish to see their innovative assets and opportunities for internationalization grow: they will find an integrated system of dedicated exposition and hospitality, of connecting infrastructures and services to support the growth of exchange and product distribution.

Il Porto di Palermo come nodo del Corridoio Meridiano: nuova geocomunità in grado di intercettare i flussi di merci e persone e di commutarle in energie per la riqualificazione urbana.

The Port of Palermo as a hub of the Meridian Corridor: a new geo-community that can intercept the flux of cargo and people to turn them into energy for urban requalification.