

# portusplus

## “Palermo liquida”. The project for the waterfront as an opportunity for regeneration of the city

**Barbara Lino**

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di  
Palermo

[arch.barbaralino@gmail.com](mailto:arch.barbaralino@gmail.com)

Palermo's Waterfront regeneration project is part of a wider national policy: innovative program entitled “Ports&Stations” financed by the Ministry of the Infrastructure with the active partnership of the City Government, the Port Authority and the Italian railway company. To integrate strategy to increase infrastructures and to develop a city competitive growth the new “Piano regolatore portuale” (PRP), in addition to the issues of general port functions, propose strategies, design, services and businesses spaces and cope with the question of “city-port interaction areas” and “interface areas”, which are highly attractive for new residential, commercial, cultural and recreational functions.

The experience of Palermo's Waterfront regeneration project deal with the question of multi-sectoriality and raises some issues around the necessity to include multidisciplinary action in which a variety of subjects participate to produce a dynamically synergetic environment and to solve the conflictual relation between subjects, tools and competences.

### **Keywords**

**Waterfront; urban regeneration; interface areas;  
city-port interaction areas**

# “Palermo liquida”.

## Il progetto per il waterfront come occasione di rigenerazione della città

### Introduzione

L'Europa ed il Mediterraneo sono attraversati da poderosi flussi globali e locali, materiali e immateriali, di merci e persone che, per mezzo dei fasci infrastrutturali (strade, porti, aeroporti, ferrovie, etc.) attraversano l'area mediterranea, mutandosi in potenti forze di agglomerazione spaziale capaci di agire come fattori per il potenziamento dei tessuti territoriali e delle aree urbane su cui “atterrano”.

Le grandi infrastrutture catalizzano importanti processi di trasformazione e le nuove economie sono sempre più connesse alla capacità di relazione e di scambio: alcune città acquisiscono centralità e nuovi ruoli territoriali poiché situate in corrispondenza di snodi di reti infrastrutturali brevi o lunghe.

Le aree portuali occupano spesso ampie porzioni di territori urbani, sono luoghi dell'attraversamento, dell'accesso, “porte” di sistemi territoriali culturali e produttivi in grado di intercettare e trasferire al contesto urbano in cui si inseriscono le energie materiali (di beni e persone) e immateriali (in termini di idee e servizi) che le grandi reti infrastrutturali di cui sono terminali veicolano, traducendole in risorse ed economie territoriali in grado di trasformare e perturbare profondamente il contesto territoriale.

Potenti “commutatori territoriali”, le aree portuali e i waterfront urbani sono contesti complessi, sono dispositivi in mutamento, luoghi di relazioni, di flussi di attraversamento. Produttori di territorio e non solo attrattori di insediamento i waterfront oggi sempre di più, anche luoghi della “stanzialità”, del tempo libero, di nuovi stili di vita, di case, di spazi pubblici che rimandano alla fisionomia “liquida” della città interpretandone dinamismo e ritmo incalzante delle trasformazioni. La “città liquida” intesa quale una rete di luoghi, di funzioni, di innesti e ricuciture tra la costa e la città, tra il porto e le attività urbane, è un addensarsi complesso di funzioni produttive, relazionali, culturali, ludiche, abitative (Carta, 2009a); una città animata da un nuovo atteggiamento contaminato dalla potente categoria interpretativa della contemporaneità della “liquidità” (Baumann, 2000).

Attraverso la descrizione di un'esperienza di “sperimentazione riflessiva” condotta nell'ambito del progetto per il waterfront di Palermo e del nuovo *Piano Regolatore Portuale*, il contributo evidenzia come le riflessioni maturate chiedano di mutare gli strumenti analitici e progettuali e di produrre sia efficienza infrastrutturale e opportunità economiche sia qualità degli spazi pubblici, sostenibilità ambientale, controllo delle pressioni di valorizzazione immobiliare e coesione sociale.

### **Il Corridoio Meridiano e il Programma Innovativo Porti&Stazioni**

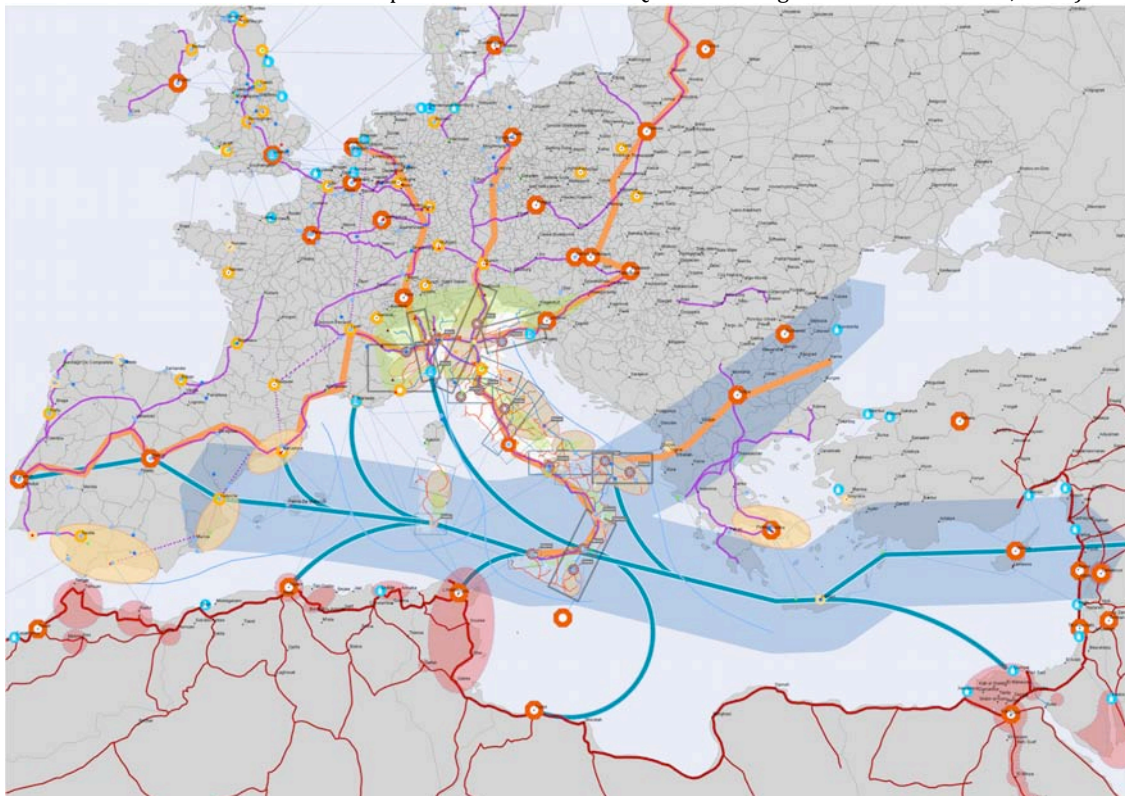
Il progetto di trasformazione del waterfront di Palermo e del sistema portuale è alimentato da una visione strategica trans-scalare legata alla definizione del ruolo della città nel sistema di piattaforme portuali del Mediterraneo in cui il porto è il nodo di primo livello della *Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale* (Palermo-Trapani-Termini Imerese) e importante terminale delle Autostrade del Mare.

La piattaforma strategica della Sicilia Occidentale il cui cardine è il nodo metropolitano di Palermo, rappresenta il punto di snodo e di distribuzione dei flussi del *Corridoio Transeuropeo I* e costituisce uno dei nodi di primo livello del *Corridoio Meridiano* (Figura 1), per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale.

Il Piano Strategico di Palermo elabora una visione di futuro della città come *Gateway City*, città-porta del sistema Euro-Mediterraneo e identifica il Waterfront Centrale della città

come una delle principali “Aree di Trasformazione Integrata” la cui visione proposta è quella della “Città degli scambi e dell’innovazione” in cui le nuove e più efficienti funzioni portuali si integrino ai servizi di rango metropolitano e alimentino le energie per la riqualificazione dei tessuti del waterfront e la creazione di nuovi servizi e spazi pubblici di qualità.

Figura 1. La proposta per il Corridoio Meridiano per una governance multilivello dell’area euromediterranea nel contesto dell’ipotesi di Piano Strategico del Mediterraneo (Fonte: MIIT-Dicoter, IZI, Ecosfera, Unipa-DCT, “Il Corridoio Meridiano come dispositivo territoriale nel Quadro Strategico del Mediterraneo”, 2006)



Il progetto parte del programma innovativo “Porti&Stazioni”, promosso dal Ministero delle Infrastrutture, dal Comune, dall’Autorità Portuale e da Rfi, per la riqualificazione integrata delle aree portuali e ferroviarie, è alimentato da una *vision* capace di orientare la costituzione di *cluster* insediativi e la ricentralizzazione di aree urbane attraverso la riqualificazione dei nodi e la dotazione di servizi collettivi, ma soprattutto attraverso la ridefinizione di funzioni di rango metropolitano in grado di potenziare il ruolo di *gateways* che le città stanno progressivamente assumendo.

## Il waterfront centrale di Palermo

Il Waterfront Centrale di Palermo è un’estesa fascia costiera di circa cinque chilometri che comprende le antiche borgate marinare a nord della città, connette il porto industriale, commerciale e crocieristico, ingloba l’antico porto della Cala, cuore storico della antica città portuale e il parco urbano del Foro Italico, oggi fronte a mare del Centro Storico fino ad arrivare alla foce del fiume Oreto (Figura 2). Lungo questo tratto di costa si propongono con evidenza le problematiche derivate negli anni da un negato rapporto tra la città, il suo porto e il suo fronte a mare e dalla concentrazione e sovrapposizione di molteplici interessi e funzioni che richiedono strumenti che mettano in campo azioni complesse e integrate tra le diverse autorità gestionali.



Figura 2. Il waterfront centrale di Palermo (Foto: Sandro Scalia)



Le domande di progetto di trasformazione si addensano principalmente attorno a due importanti ordini di questioni.

Il primo è relativo alla natura infrastrutturale e trasportistica.

Il waterfront non è un nodo locale, ma è l'incrocio di fasci infrastrutturali (marini e terrestri) che lo attraversano, che lo alimentano, è luogo di produzione, di commercio, una macchina funzionale delicata nodo di una rete sempre più planetaria di energie relazionali. Il secondo risponde invece al carattere urbano e alle domande rigenerazione di una parte di territorio complessa e all'integrazione in un'ottica di maggiore interazione delle politiche settoriali infrastrutturali e delle politiche urbane.

Il waterfront urbano non può essere considerato solo un nodo infatti, esso è soprattutto un luogo formato dall'intersezione di usi, di funzioni, di flussi: sintesi di spazio e di comunità, luogo di solidificazione dell'identità della comunità sociale, culturale ed economica (Carta, 2009a).

### **Dal dibattito sul recupero del rapporto città-porto al nuovo Piano regolatore portuale**

A Palermo il processo di recupero del waterfront ha preso avvio con la riqualificazione dell'area del Foro Italico che in base al progetto dell'arch. Italo Rota del 2005 è stato trasformato da area abbandonata in un giardino che è oggi uno dei principali spazi pubblici della città e luogo molto frequentato per il tempo libero (Marrone, 2010).

Il dibattito sul recupero del rapporto antico tra la città di Palermo e il suo mare ha trovato un ulteriore impulso nel 2006 con la sezione speciale della *10. Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia* che si è articolata in quattro mostre allestite a Palermo e che è stata una fucina di sperimentazioni e riflessioni (Bruttomesso, 2007).

Ma le riflessioni e le visioni progettuali che hanno alimentato il processo di pianificazione hanno trovato nel nuovo *Piano regolatore portuale* uno strumento capace di integrare e facilitare entro un quadro di coerenza generale molti dei più importanti ragionamenti sul waterfront e integrare al tempo stesso altri processi di pianificazione della città (Carta 2010).

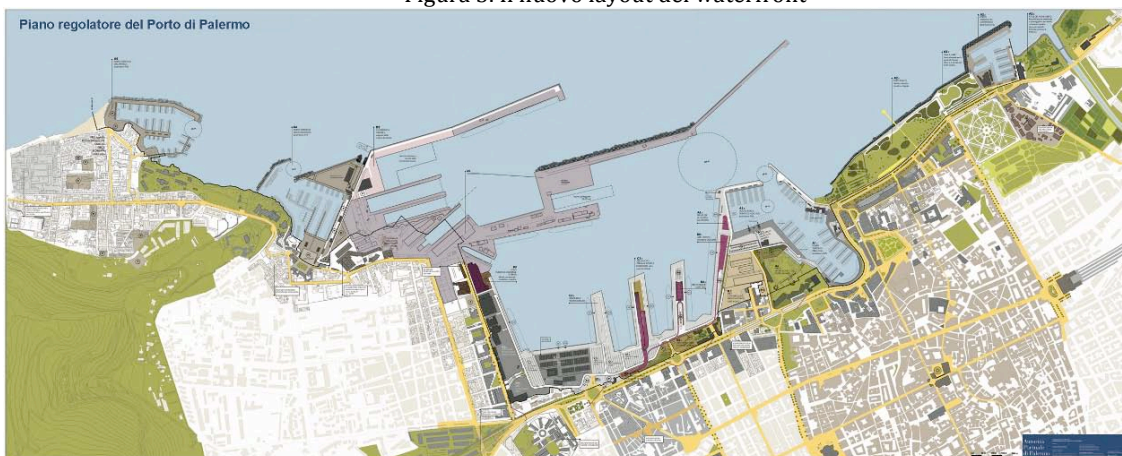
Il *Piano Regolatore Portuale* di Palermo (Figura 3), oggi completato e in corso di approvazione, si propone non più come un piano settoriale, ma come un più ampio piano strutturale che mira ad una nuova "Palermo liquida" alimentata da un efficace sistema portuale ma anche da una rinnovata interazione tra città e aree di costa. Questo obiettivo è stato perseguito prevedendo azioni di riqualificazione dei tessuti urbani che si relazionano

al mare, alla progettazione dei nuovi “innesti” città-porto e ad azioni capaci di fare interagire le due parti alimentando questo rapporto di un reciproco e positivo effetto di riverbero.

Il PRP articola l'aerea portuale attraverso tre tipologie di porti, indispensabili alla definizione dei successivi progetti esecutivi e del progetto urbano: il “porto liquido”, 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; la seconda tipologia è il “porto permeabile”, cioè l'area per la crocieristica e per il traffico passeggeri con una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale sebbene filtrato dalla separazione delle funzioni; infine la terza tipologia è quella del “porto rigido”, cioè della “macchina portuale” impermeabile alle contaminazioni urbane (se non quelle funzionali) e protetta nel suo perimetro per consentirne l'efficienza e la sicurezza (Carta, Lino, 2010).

Le principali strategie che il PRP prevede comprendono oltre alle azioni di potenziamento del porto commerciale ed incremento del traffico crocieristico, il potenziamento dei servizi di qualità, l'integrazione degli spazi portuali con la città e la realizzazione di nuovi innesti città-porto. L'innovazione del layout portuale prevede la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentendo contemporaneamente di “aprire” il fronte sul porto liberandolo alla vista del mare e il trasferimento di alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all'acqua.

Figura 3. Il nuovo layout del waterfront



L'interazione città-porto si concretizza attraverso l'identificazione delle “Aree di interfaccia” urbano-portuale. La destinazione d'uso in termini di funzioni primarie, secondarie e compatibili delle aree d'interfaccia sebbene sia stabilita dal PRP dovrà essere sottoposta ad una pianificazione particolareggiata capace di sottrarre queste aree a dinamiche immobiliari incontrollate, di approfondire la progettazione nella direzione di un maggiore controllo della qualità dello spazio pubblico e delle architetture di progetto.

In attesa della adozione del piano, nelle aree che il PRP individua come “Aree di interfaccia” sono stati avviati alcuni primi tasselli di trasformazione compatibili con lo strumento attualmente vigente e coerenti con le destinazioni del nuovo strumento.

L'area crociere che secondo il nuovo piano vedrà arretrare il recinto portuale e creare una fascia di interfaccia con funzioni miste città-porto è stata oggetto di un progetto di *restyling* che al momento interessa l'edificio della stazione Marittima, mentre, l'area del porto della Cala, ha visto la razionalizzazione ed il recupero degli spazi del porto esistente e la creazione di alcuni servizi di supporto alla nautica<sup>1</sup>.

L'area archeologica del Castello a mare, adiacente al porto della Cala e il cui futuro secondo il PRP dovrà essere quello di un parco archeologico la cui fruizione possa essere

<sup>1</sup> In base al *layout* definito dal PRP l'attuale bacino della Cala sarà modificato attraverso il prolungamento del molo a nord est diventando una darsena in grado di accogliere 1.000 posti barca.



strettamente legata all'incremento delle attività da diporto della Cala, oggi è in uno stato avanzato di recupero e sede di attività culturali.

## Dal Piano regolatore del porto ai contesti urbani di eccellenza come catalizzatori della riapertura della città all'acqua

Tuttavia non è sufficiente la sola azione del PRP ad immettere l'energia creativa necessaria per ripensare il rapporto tra la città di Palermo e la sua costa. Il progetto di trasformazione del waterfront di Palermo richiede, infatti, un'azione strategica più vasta capace di cogliere le occasioni di notevole rilievo che pone l'intera interfaccia costiera il cui spessore variabile supera i confini giurisdizionali dell'Autorità Portuale, per riuscire a fare tornare il mare come matrice di identità e motrice del progetto di futuro della città.

Oltre alle aree d'interfaccia direttamente pianificate dal PRP, nell'ambito delle attività svolte con il Comune di Palermo attraverso il Programma "Porti&Stazioni", il Comune, nel contesto territoriale di sua giurisdizione e competenza, in sinergia con l'Autorità portuale, ha individuato alcune "Aree bersaglio" che dovranno essere sottoposte a pianificazione particolareggiata e/o programmazione complessa. Per tali aree sono proposti alcuni indirizzi strategici relativi alle funzioni e alle configurazioni in modo da orientare la nascita di nuove centralità urbane integrate rispetto alle funzioni portuali ed urbane prescritte per l'area portuale di immediata interfaccia (Figura 4).

Figura 4. Le aree bersaglio e le aree di interfaccia



Queste aree di fatto comprendono nodi di eccellenza che si addensano a ridosso del perimetro della costa e che pur non essendo parte del sistema portuale, né della giurisdizione relativa, rappresentano per identità stratificata parti di contesto urbano in stretta relazione con il mare.

Tra esse le borgate marinare della costa nord le cui identità sono profondamente legate alle attività marinare, e che sono profondamente trasformate negli anni per l'introduzione di grandi servizi per la produzione oggi dismessi e oggetto di possibili riconversioni per accogliere nuove centralità urbane.

E ancora, il Centro Storico, che, considerato come "sistema complesso", presenta il massimo della densità storica e identitaria della città. Oltre ad interagire in maniera rilevante con le trasformazioni e le dinamiche prodotte dalla riqualificazione dell'area portuale destinata alla crocieristica, alla nautica da diporto (porto della Cala) e alle

funzioni ricreative e turistiche (parco archeologico del Castello a mare), il fronte a mare storico a sua volta, induce trasformazioni funzionali e progetti di qualità per le aree di waterfront portuale e urbano ad esso direttamente relazionate.

## Conclusioni

Il progetto di trasformazione del waterfront di Palermo rimanda ad alcune questioni nodali che tracciano nuove direzioni per il progetto.

Innanzitutto emerge l'importanza del superamento di approcci esclusivamente settoriali connessi a politiche infrastrutturali che non sarebbero adatte a risolvere né le questioni legate ai temi del recupero e della rigenerazione urbana, né tanto meno conflittualità connesse alle diversità di competenze, strumenti e soggetti coinvolti nei processi di gestione e la conflittualità degli ambiti di competenza.

Un'ulteriore questione che emerge è quella relativa all'evidente rischio che molti dei processi di trasformazione, interessando aree ad alto potenziale speculativo (aree soggette concessioni, aree centrali ad alto valore commerciale, etc.), determinino *gentrification*, o aree caratterizzate da forme di spazio in cui l'accesso pubblico è limitato (si pensi al proliferare dei servizi rivolti alla diportistica, spazi commerciali chiusi, club house, etc.).

E dunque appare di massima importanza riflettere sulle ricadute in termini di assetti spaziali, trasformazioni del mercato immobiliare indotte dalla realizzazione di politiche e progetti che influiscono profondamente sui modelli di funzionamento e sugli scenari di sviluppo della città rimettendo in gioco aree "marginali" e in grado di cambiare profondamente equilibri e dinamiche urbane.

Il PRP di Palermo assume un'ottica "strutturale" che abbandona la settorialità per riuscire a integrare le politiche attinenti la mobilità e l'interazione porto-città, inquadrando le visioni di progetto in scenari più ampi, nell'intento di gestire la complessità del sistema urbano in un progetto integrato di territorio.

Gli strumenti devono offrire indirizzi, metodi e provvedimenti in grado di intercettare, interpretare e trasformare l'intera città e non limitarsi al solo perimetro costiero facendone un elemento propulsore della rigenerazione della città nel suo insieme, considerandolo componente strutturale della città, "fattore condizionante" e non più elemento separato: un "dispositivo territoriale" in cui attivare 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.

## Riferimenti Bibliografici

Badami, A., Ronsivalle, D. (a cura di) (2008) Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront, Aracne, Roma

Baumann, Z. (2000) Liquid Modernity, Polity Press, Cambridge

Bruttomesso, R. (2007) Città-Porto. Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura, Marsilio, Venezia.

Carta, M. (2006) "Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa", in Portus, n.12, pp. 84-89

Carta, M. (2007) "Il Corridoio Meridiano come dispositivo per la competitività delle Gateway Cities del Mediterraneo. I progetti di connessione e rigenerazione per Palermo Capitale", in Giacobone F. (a cura di), Azioni Integrate Innovative, Ministero delle Infrastrutture, Roma, pp. 63-72

Carta, M. (2009a) Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione, FrancoAngeli, Milano

Carta, M. (2009b) "Creative city 3.0. New scenarios and projects", in Monograph.it, List, Barcelona

Carta, M., Lino, B. (2010) Il waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa, in AA. VV., Raccolta dei proposal della Conferenza nazionale della Società Italiana degli Urbanisti, Città e crisi globale: clima, sviluppo e convivenza, Roma, 25-27 febbraio 2010, p. 28

Censis-Scenari Immobiliari, (2006) Waterfront nel mondo e opportunità per l'Italia, Roma

Fischer, B., et. al. (2004) Remaking the Urban Waterfront, Urban Land Institute, Washington

Marshall, R. (2001), Waterfront in Post-Industrial Cities, Spon Press, London

Marrone, G. (2010) Palermo. Ipotesi di semiotica urbana, Carocci

Pavia, R., Di Venosa, M. (a cura di) (2006), "I porti delle città: piani e progetti", in Urbanistica, n.131, pp. 7-33

Urban Land Institute, (2004) Remaking the Urban Waterfront, Uli, Washington D.C.