



**Autorità Portuale di Palermo**  
**PIANO REGOLATORE PORTUALE**  
**DI PALERMO**

ex. art. 5 Legge n. 84/1994

Documento di sintesi  
**RELAZIONE GENERALE**  
**APRILE 2008**

Prof. Ing. Antonio Bevilacqua  
*Presidente dell'Autorità Portuale*

Ing. Riccardo D'Amico  
*Segretario Generale*

Ing. Sergio La Barbera, *Responsabile Area Tecnica*

Ing. Salvatore Acquista, *Ufficio Nuove opere e Piano Regolatore*

**Area tecnica Autorità Portuale**

Ing. Stefano Carmina, *Area tecnica AP*  
Geom. Vincenzo D'Amico, *Area tecnica AP*  
Geom. Antonino Giunta, *Area tecnica AP*  
Geom. Giovanni Messina, *Area tecnica AP*

**Collaborazioni scientifiche**

Prof. Arch. Maurizio Carta, *pianificazione territoriale e urbanistica*  
Prof. Ing. Ferdinando Corriere, *infrastrutture e trasporti*  
Prof. Ing. Enrico Foti, *ingegneria idraulico-marittima*

**Collaborazioni tecniche**

Arch. Barbara Lino, Arch. Anna Maria Moscato

**Struttura operativa**

**L'Officina del Porto**

---

## INDICE

<b>I. Il ruolo delle Autorità Portuali nello sviluppo della portualita'</b>	<b>3</b>
<b>II. Il piano regolatore del porto di Palermo - Obiettivi e Strategie</b>	<b>4</b>
<b>III. Nota metodologica</b>	<b>8</b>
<b>IV. Situazione attuale del porto di Palermo</b>	<b>9</b>
Punti di criticità	9
<b>V. Potenziamento delle superfici funzionali</b>	<b>10</b>
<b>VI. Raggruppamento delle attività portuali esistenti in aree omogenee in relazione alla funzionalità degli spazi e dell'offerta presente e futura. Analisi dell'offerta delle macro aree</b>	<b>14</b>
Area del porto operativo commerciale	15
Area delle attività industriali	17
Area crocieristica e passeggeri	18
Area crocieristica e di trasformazione - interfaccia città-porto	19
Area della nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi	20
Porto turistico Cala-Molo sud.	21
Foro Italico. Attività culturali e ricreative integrate.	22
Porto turistico Sant'Erasmo.	22
Porto turistico dell'Acquasanta.	23
Porto turistico dell'Arenella.	24
Parco archeologico del Castello a Mare.	25
<b>VII. L'interfaccia città – porto</b>	<b>25</b>
Le aree di interfaccia città-porto previste dal PRP	27
<b>Conclusioni</b>	<b>31</b>

---

## I. IL RUOLO DELLE AUTORITÀ PORTUALI NELLO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ

Progettare sull'acqua, o nelle sue prossimità, rivitalizzare nuovi spazi urbani di *waterfront*, recuperare antichi edifici portuali per vari nuovi usi, creando armoniche – e a volte anche ardite – compresenze a cavallo tra conservazione e innovazione, riallacciare un dialogo, da troppo tempo interrotto, tra il porto e le sue trasformazioni e la città, sono alcuni dei processi in atto nella grande maggioranza di città del mondo, Palermo compresa, dove l'acqua è diventata - almeno nell'ultimo decennio - una questione importante nel dibattito sullo sviluppo cittadino e sulla progettazione urbana.

La perdita di funzioni portuali e industriali delle aree urbane a contatto con l'acqua, i *waterfront*, - strisce di terra a diretto contatto con l'acqua - ha comportato nel corso degli anni l'abbandono di intere porzioni di città e la conseguente separazione tra i due elementi, la città e l'acqua. La rilocalizzazione di una quota delle funzioni portuali, il recupero conseguente delle aree di *waterfront*, il rilancio di attività legate all'acqua - sia produttive, che di turismo e di tempo libero - consentono di riesaminare la relazione tra la città e il suo porto.

La rigida distinzione delle funzioni urbane ha ormai lasciato il posto a un sistema di spazi e di attività più flessibili e le aree di interscambio assumono in tale contesto un ruolo rilevante, diventano cerniere significative del nuovo sistema della mobilità urbana, nodi complessi che ospitano attività differenti, luoghi della nuova socialità urbana.

La relazione città-porto, insomma, è in piena evoluzione. Le tradizionali attrezzature dei porti appaiono come spazi da ricostruire e spazi di progetto che partecipano alla trasformazione complessiva della città anche attraverso la loro immagine, la loro architettura e l'articolazione dinamica delle attività.

Oltre dieci anni fa la legge n. 84/94, istituendo le Autorità Portuali le ha altresì dotate di uno strumento urbanistico alquanto giovane ed innovativo rispetto ai precedenti sistemi di pianificazione dello sviluppo dei porti: **il Piano Regolatore Portuale**. Caratterizzato da un forte potere propulsore, il “nuovo strumento” ha infatti rivoluzionato l'attività di pianificazione dei porti italiani, delimitandone l'ambito, ridisegnandone l'assetto complessivo e scontrandosi con l'assenza di una disciplina organica e di riferimento dell'istituto di pianificazione portuale che, al contempo, risolvesse le problematiche del coordinamento fra piani regolatori portuali e piani urbanistici degli enti locali territoriali, sovente origine di una conflittualità dalle conseguenze talvolta penalizzanti anche per l'economia del porto stesso.

In attesa che il legislatore regolamenti la redazione dei Piani regolatori portuali, ogni realtà portuale- partendo dal proprio stato di fatto - ha quindi individuato una “Strategia di Piano” legata all'origine storica della propria città, all'ubicazione del suo porto e al ruolo sociale svolto nel tempo ergendosi, nella sua unicità, a modello di riferimento.

Le recenti esperienze positive di pianificazione dimostrano non solo il grande potenziale economico e la capacità di ricostruire relazioni sociali e

---

culturali tra porto e città, ma sono anche testimonianze della volontà di bilanciare le esigenze del porto e quelle della comunità urbana.

Alla luce di tali considerazioni appare evidente che il porto non è più considerato come un insieme di aree e di infrastrutture, ma si delinea invece come un complesso di funzioni, che sviluppa una serie di interazioni con la comunità locale e che, nel contempo, si inserisce in una più ampia strategia di network portuale, solidamente legato al territorio regionale ma aperto al mercato nazionale ed internazionale.

Allineandosi alle più grandi città d'acqua, Palermo recupera le sue origini storiche ed il suo porto rinasce dalla **Cala**, ripartendo da quel tessuto urbano che maggiormente la identifica e la personalizza.

**Il recupero delle zone che in origine hanno rappresentato la centralità urbana e non a caso adiacenti al porto**, si pone come **principio base per una pianificazione urbana** in grado di ridistribuire in maniera mirata aree e attività, ma soprattutto di sviluppare delle aree di interconnessione urbana attraverso il potenziamento di settori, come il crocierismo e la nautica da diporto, dotati di un elevato potere di ricucitura tra acqua e terra, tra porto e città.

## **II. IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO - OBIETTIVI E STRATEGIE**

La Legge n. 84/1994 ha dato ai piani regolatori dei porti una nuova prospettiva: questi non si pongono più come semplici programmi di opere marittime e infrastrutturali, ma vanno intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione per contribuire allo sviluppo delle economie portuali e territoriali.

La richiesta di uno strumento di pianificazione diverso nei contenuti, nelle finalità e nei modi operativi, si è collocata del resto in una fase di avanzata riorganizzazione del trasporto marittimo e, di conseguenza, dei porti. Da un lato, assistiamo ad una progressiva crescita quantitativa e qualitativa della domanda di trasporto, l'incremento dimensionale delle navi, la redistribuzione dei traffici rispetto alle rotte principali, con la localizzazione del "transshipment" in pochi scali principali e la diffusione dei servizi "feeder", una forte concorrenza nella qualità dei servizi e nel costo delle operazioni portuali. Dall'altro lato, il porto non è più inteso come scalo terminale, ma "**nodo di una rete intermodale complessa**", estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.

Le aree portuali delle città metropolitane costituiscono sempre più un anello di una catena trasportistica continua e complessa, ma sono anche aree di scambio, lavorazione e produzione oltre che sosta per lo scarico e il carico delle merci. La competizione non avviene soltanto tra i singoli porti, ma con loro entra in gioco l'intero territorio che li circonda, con il suo

---

potenziale intermodale e di servizio.

In questa prospettiva il Porto di Palermo non solo intende adeguarsi fisicamente alle nuove esigenze del ciclo trasportistico, con piazzali più ampi e funzionali, bacini più profondi e interconnessioni più efficienti, ma intende costantemente rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni. Da qui la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente, senza per questo proporsi come un sistema chiuso e separato dalla città.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale intende essere uno strumento complesso con funzioni di “scenario”, di “indirizzo” e di “progetto” attraverso il quale l’Autorità Portuale di Palermo realizza la strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo del Porto di Palermo, anche attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare.

**L’obiettivo generale del nuovo Piano consiste, dunque, 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 quelle aree di interfaccia città-porto 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. Già negli ultimi anni le attività promosse all’interno dell’ambito portuale hanno avviato un processo di razionalizzazione delle aree funzionali e alcuni primi adeguamenti tecnici che hanno permesso una migliore funzionalità del porto.

Dal punto di vista dell’articolazione funzionale che il Piano propone esso 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. **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;
- una articolazione delle superfici in aree per la movimentazione delle merci e dei passeggeri, in aree per lo stoccaggio e in aree per l’edilizia portuale e i servizi;
- il miglioramento del collegamento viario in sede propria e con flussi riservati;
- il miglioramento della connessione nave-banchina-viabilità urbana, soprattutto con la grande viabilità;

- 
- la ricollocazione delle cubature ammissibili per poter realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri.

**La finalità generale del Piano Regolatore Portuale 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.**

Il nuovo Piano Regolatore Portuale persegue anche la strategia di **potenziamento, valorizzazione e sviluppo competitivo** del Porto di Palermo, attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare (Progetto UE n. 21), potenziandone e razionalizzandone la funzionalità e la capacità di rispondere alla crescente e mutevole domanda di trasporto intermodale.

Il Piano Regolatore Portuale delinea in un unico piano i risultati della pianificazione territoriale, della programmazione economico-finanziaria, della riorganizzazione funzionale e gli indirizzi per la progettazione urbanistica ed architettonica.

Per queste ragioni il nuovo Piano regolatore portuale è chiaramente alimentato da una potente **visione strategica trans-scalare**, cioè capace di agire sia alla scala vasta (mediterranea e regionale) che alla scala locale (provinciale e comunale).

**I dati attuali e le proiezioni decennali mostrano che il Porto di Palermo è una realtà complessa, multifunzionale ed in crescita.**

Infatti, nel Porto di Palermo sussistono l'attività cantieristica, il traffico commerciale (Ro-Ro e containers), il traffico passeggeri (con traffici in notevole aumento), le attività diportistiche (all'interno delle quali sono già stati avviati progetti di sviluppo e potenziamento) e le aree in cui già esiste una interazione vivace tra città-porto in cui, cioè, le attività prettamente portuali sono state in grado di innescare processi di ricucitura con il tessuto edilizio della città storica ad esse limitrofe (negli ultimi anni nel Foro Italico è stato avviato un processo di riqualificazione che sta rigenerando l'intero contesto nel quale si inserisce). **La lettura delle analisi effettuate rivela, tuttavia, come la configurazione attuale dell'area portuale risulti non adeguata sotto diversi aspetti e presenti alcune criticità già poste sotto attenzione da parte dell'AP ma la cui risoluzione definitiva richiede l'attuazione del nuovo PRP.** In particolare il nuovo piano agirà sui seguenti **punti critici**:

- le attività sono molteplici ed articolate in una serie di realtà complesse e disomogenee non adeguatamente suddivise per aree funzionali;
- la viabilità interna di collegamento tra i vari servizi esistenti all'interno dell'area richiede un adeguamento funzionale per essere più efficiente rispetto al complesso sistema delle attività portuali. Risulta altresì evidente la necessità di ottimizzare gli spazi adibiti a parcheggio sia a servizio delle navi Ro-Ro che di quelle da crociera.

- 
- alcuni impianti richiedono un loro adeguamento funzionale per migliorare il servizio ad una realtà di ampio respiro come quella palermitana, soprattutto in relazione allo sviluppo ed all'incremento turistico che costituisce una delle principali risorse per l'economia;
  - l'assegnazione delle navi ai moli di attracco richiede un'opportuna pianificazione delle attività portuali.

Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono anche rivolte ad aprire maggiormente il porto alla città, ad individuare quelle aree di interfaccia città-porto che non dovranno contrastare con le nuove necessità della security dei porti.

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;
- il **mantenimento delle attività industriali** e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate e un nuovo bacino di carenaggio;
- 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. 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*.

Infine, il PRP assume il ruolo di **attivatore di nuovi progetti urbani** per alcune aree limitrofe di grande interesse e soggette alla pianificazione comunale ed individuate dal Piano come preziose **"Aree di**

---

**trasformazione”** per il complessivo progetto di rigenerazione del *waterfront* e, quindi, dell’intera città. Su tali aree, nell’ambito dell’intesa con il Comune di Palermo per l’adozione del PRP, potranno essere individuati indirizzi generali e strategie di intervento in modo che possa essere massimizzata l’interazione città-porto.

**La realizzazione sinergica degli interventi previsti dall’intesa consentirà al porto di massimizzare la funzionalità e la qualità delle sue aree e alla città di riqualificare alcune aree e quartieri di *waterfront* a partire dalla presenza diretta o dal riverbero dei nuovi valori prodotti dal PRP.**

### III. NOTA METODOLOGICA

La metodologia adottata dal Piano Regolatore Portuale di Palermo è partita da una approfondita conoscenza delle sue diverse parti funzionali e dalle loro prospettive di trasformazione nel breve e medio periodo. Per ognuna delle componenti funzionali del porto sono stati analizzati i gradi di connessione reciproca e con la città e il territorio, i differenti livelli di autonomia e di compatibilità con le attività urbane, è stata valutata la diversa domanda di potenziamento funzionale, di flessibilità o di trasformazione.

Il PRP assegna una particolare attenzione alle relazioni tra la città e il porto, poiché in un’area portuale di antica formazione come Palermo, ci sono aree di margine in cui le attività portuali sono più compatibili con quelle urbane (la stazione marittima, le marine per la nautica da diporto, gli uffici direzionali e i servizi, ecc.). Tali aree, pur facendo parte del sistema portuale (e del demanio marittimo), costituiscono anche zone di grande attrattività per funzioni commerciali, culturali e del tempo libero: sono spazi di interazione e di integrazione, dove si addensano le nuove centralità urbane legate alla riqualificazione dei *waterfront* urbani.

La nuova generazione di Piani Regolatori Portuali, quindi, istituita dalla L. 84/94 e definita nelle linee generali dalle “Linee Guida” redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da un lato si articola maggiormente, dall’altro dovrebbe semplificare la sua operatività. È ormai convinzione diffusa e pratica estesa che il PRP assuma il carattere di **un piano di tipo strutturale** che definisca strategicamente le diverse parti funzionali del porto, individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane e principali le direttrici di connessione con la città e il territorio.

All’interno di tale ottica strutturale, sono stati individuati nell’ambito portuale un *sotto-ambito* portuale in senso stretto (il **porto operativo**, tecnico, l’area più funzionale all’economia e all’efficienza delle attività portuali), che comprende le **interconnessioni infrastrutturali**, viarie e ferroviarie, di collegamento con l’entroterra contenute nell’ambito portuale (v. art. 5 comma 1 della Legge n. 84/1994); e un *sotto-ambito* di **interazione città-porto** (dove collocare altre attrezzature portuali ma anche propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità), che comprende gli **innesti e gli affacci urbani**,



---

rivolti a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane.

#### **IV. SITUAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI PALERMO**

Nel porto di Palermo attualmente coesistono diverse attività alcune delle quali in continuo sviluppo: l'attività cantieristica, il traffico commerciale (Ro-Ro e containers), il traffico passeggeri (con traffici in notevole aumento con riferimento ai crocieristi), le attività diportistiche.

Negli ultimi anni è stato avviato dall'Autorità Portuale un processo di razionalizzazione delle aree funzionali e sono stati realizzati alcuni adeguamenti tecnici che hanno permesso una migliore funzionalità del porto (regolarizzazione di banchine, prolungamento di moli, adeguamento funzionale di piazzali operativi). Gli obiettivi oggi conseguiti hanno dato maggiore visibilità al porto e hanno rimodulato un'area particolarmente preziosa per la città ed importante per le nuove attività portuali che si legano al traffico passeggeri e alla nautica da diporto.

In riferimento ai dati statistici a disposizione relativi agli ultimi quattro anni si evidenzia un **incremento complessivo dei traffici nel Porto di Palermo**. Il traffico passeggeri è quasi raddoppiato passando da 1.764.499 passeggeri registrati nel 2004 fino agli attuali **2.305.991** passeggeri.

Si è osservato che l'incremento del traffico Ro-Ro relativo ai mezzi pesanti negli ultimi quattro anni è stato di notevoli dimensioni e che il totale del traffico merci Ro-Ro delle attuali **5.447.202** tonn. mostra una tendenza di incremento costante.

Rispetto al traffico crocieristico che costituisce una risorsa di fondamentale importanza sia per l'Autorità portuale che per l'intera economia della città di Palermo, si è registrato nel periodo **2004/2008** una forte crescita del 400%. Oggi infatti si registrano ben **471.395** crocieristi, una cifra ben lontana dai 193.197 del 2004.

- **Punti di criticità**

L'indagine sugli usi e sulle funzioni attuali delle banchine e dei piazzali attrezzati ha consentito di individuare alcune criticità specifiche del porto di Palermo:

- la presenza di aree ed edifici non utilizzati o sottoutilizzati;
- l'addensarsi di funzioni portuali pesanti e non razionalizzate (cantieristica, aree stoccaggio, etc.) in corrispondenza dell'estremità est (Molo trapezoidale - banchina Sammuzzo) e nord-ovest dell'area portuale (banchine Puntone, Quattroventi e Molo Nord);
- la distribuzione non pianificata di funzioni ed attività eterogenee con conseguente sovrapposizione e intersezione dei flussi di traffico (merci e passeggeri);
- l'assenza di specializzazione delle aree portuali;
- la presenza di funzioni deboli in corrispondenza delle aree d'interfaccia

con la città lungo la via Crispi.

L'analisi del PRP vigente evidenzia alcune problematiche rilevanti che ne richiedono un immediato adeguamento non solo per renderlo coerente con gli scenari trasportistici sopra descritti, ma anche per rafforzarne il ruolo di aree funzionali e produttive efficienti e efficacemente integrate ai rispettivi contesti territoriali ed urbani.

## V. POTENZIAMENTO DELLE SUPERFICI FUNZIONALI

Per quanto riguarda le funzioni portuali il nuovo PRP produce un complessivo incremento delle superfici e delle dimensioni funzionali relative a tutte le attività portuali, come mostrato nelle tabelle seguenti:

Tab. 1 - BANCHINE, MOVIMENTAZIONE E STOCCAGGIO MERCI, ETC.

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICI E ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICI E PRP (mq)	TOTALE PRP per funzioni (mq)	
Deposito Franco	9.700	<b>53.124</b>	<b>B1, C1, C2</b>	B1 Area commerciale e servizi (di cui 12.210,67 sup. cop.)	44.035	<b>99.623</b>	
Magazzini generali	20.273						
Area merci varie in concessione a Atlantica nav. S.p.a. e in concessione a Grimaldi	11.000				C2.1 Area merci (possibile uso RO-RO)		41.402
Stoccaggio merci (Terminal stoccaggio auto nuove)	12.151				C2.2 Stoccaggio merci		14.186
Aree di accumulo e movimentazione e merci varie, rinfuse e Ro-Ro	46.521	<b>150.858</b>	<b>C1</b>	C1.3 Aree accumulo, sosta e movimentazione Ro-Ro	45.470	<b>144.250</b>	
Banchine merci varie, Ro-Ro e Containers	61.737				C1.2 Banchine merci varie, rinfuse e Ro-Ro + banchina containers dell'area C1.4		52.255
Area in concessione dedicata ai Containers	42.600				C1.4 Area dedicata ai Containers (di cui 6.399,30 mq di banchina di pertinenza, 1.683,24 mq di superficie coperta da terminal e 836,25 mq di superficie coperta da palazzina uffici, attuale sede dell'AP)		46.525
<b>TOTALI</b>		<b>203.982</b>				<b>243.873</b>	

Per quanto riguarda l'**Area Containers** si precisa che a fronte di un mantenimento della superficie assegnata, la nuova organizzazione funzionale e il nuovo layout incrementa la funzionalità dagli attuali

80.000 TEU/anno di capacità dinamica di stoccaggio ai futuri 324.000 TEU/anno, consentendo di rispondere ampiamente alla crescita potenziale della domanda.

Tab. 2 - CROCIERE e NAUTICA DA DIPORTO

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE per funzioni (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)
Area crociere	21.759,65	<b>21.759</b>	<b>B4</b> <b>A1, A3,</b> <b>A4, A5</b>	Area Crociere	<b>55.420</b>
Cala	14.454,31	<b>24.267</b>		Cala-Molo sud	<b>87.400</b>
Molo Sud	9.813,20			Acquasanta	<b>66.079</b>
Acquasanta	60.626,23	<b>60.626</b>		Arenella	<b>36.700</b>
Arenella	20.682,82	<b>20.682</b>		Sant'Erasmus	<b>49.090</b>
Sant'Erasmus	21.637,78	<b>21.637</b>			
<b>TOTALI</b>		<b>148.971</b>			<b>294.689</b>

Tab. 3 - CANTIERISTICA

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE per funzioni (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)	TOTALE PRP per funzioni (mq)
Cantieri navali (entro perimetro AP)	197.393	<b>213.201</b>	<b>D1, D2</b>	<b>Cantieri navali</b> (di cui 3.140,67 mq eventuale Stazione Bunkeraggio)	<b>233.151</b>	<b>271.628</b>
Cantieristica minore	15.807			<b>Cantieristica minore</b>	<b>38.477</b>	

Tab. 4 - SUPERFICIE COPERTA DAGLI UFFICI DELLE ISTITUZIONI PUBBLICHE E DAI SERVIZI

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	TOTALE ATTUALE per funzioni (mq)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)
Superficie coperta dagli uffici del Genio Civile e dell'Autorità Portuale	1.565	<b>4.208</b>	<b>B2, C1</b>	Area dedicata al nuovo Terminal passeggeri e Ro-Ro e ai servizi	<b>20.875,78</b>
Superficie coperta dagli uffici della Dogana	1.295				
Superficie coperta dagli uffici della Polizia di Stato	358				
Superficie coperta dagli uffici della Guardia di Finanza	990				
Biglietterie e uffici delle compagnie di navigazione	1.405				
Superficie coperta dagli uffici dei Vigili del fuoco	740	<b>740</b>		Superficie coperta dagli uffici della Capitaneria	<b>2.457,05</b>
Superficie coperta dagli uffici della Capitaneria	2.457	<b>2.457</b>	<b>B2</b>		
<b>TOTALI</b>		<b>8.810</b>			<b>23.332,83</b>

Anche per quanto riguarda le **aree di parcheggio e sosta** auto, taxi e bus riservate agli operatori, ai passeggeri e ai turisti il PRP produce un

notevole aumento della disponibilità in modo da soddisfare non solo la domanda esistente ma anche la futura domanda prodotta dalle trasformazioni. Il PRP, quindi, non produce alcun ulteriore carico urbanistico sulle parti di città limitrofe all'area portuale. L'incremento delle aree a parcheggio è mostrato nella tabella seguente:

Tab. 5 – Aree di parcheggio e sosta

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	POSTI (n.)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)	POSTI AUTO	TOTALE PRP per aree funzionali (mq)
Area parcheggi riservata agli impiegati nei vari settori del porto	2.650	132	<b>B2</b>	(Pi) Area parcheggio interrato riservato ai visitatori e agli impiegati nei vari settori del porto	10000	500	<b>10.000</b>
Area di sosta sul Molo Vittorio Veneto riservata ai visitatori	5.950	297					
Area parcheggi su via Crispi riservata ai visitatori	4.223	211	<b>C1</b>	<b>C1.3</b> Area parcheggio in superficie riservato ai visitatori	4.552	228	<b>4.085</b>
<b>TOTALE</b>	<b>12.823</b>	<b>640</b>	<b>B1</b>	(Pm) Parcheggio multipiano sul Molo Trapezoidale 2 (2 piani)	4484	224	<b>17.065</b>
			<b>B4</b>	(Pb) Parcheggi per autobus e taxi (Stazione Marittima)	8341	429	
					(Pb) Parcheggi in superficie per autobus e taxi (Banchina Sammuzzo)	4000	200
			<b>D2</b>	(P) Parcheggio in superficie	1210	61	<b>1210</b>
			<b>A1</b>	(Pm) parcheggio sul Molo Trapezoidale 1	5100	255	<b>40.013</b>
				(P) Parcheggio in superficie sul Molo Trapezoidale	872	44	
				(S) Area di sosta auto e taxi sul Trapezoidale	4584	230	
				(S) Area di sosta tra il Foro Italico ed il Molo Sud	1083	54	
			<b>A2</b>	(S) Aree di sosta per auto e autobus a	4737	237	

FUNZIONI ATTUALI	SUPERFICIE ATTUALE (mq)	POSTI (n.)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	SUPERFICIE PRP (mq)	POSTI AUTO	TOTALE PRP per aree funzionali (mq)
				ridosso dell'area tecnica			
			<b>A3</b>	(P) Parcheggio in superficie	5936	297	
			<b>A4</b>	(P) Parcheggi interrati	9605	480	
				(P) Parcheggi in superficie	3188	159	
			<b>A5</b>	(P) Parcheggio in superficie	2696	135	
				(P) Parcheggio da nuovo banchinamento	2212	111	
			<b>Totale</b>		<b>76.253</b>	<b>3.813</b>	

Infine, anche dal punto di vista della funzionalità il PRP incrementa gli spazi per le attività portuali, come mostrato nella tabella seguente:

Tab. 6 – Confronto tra le funzionalità attuali e quelle previste dal PRP

FUNZIONALITA' ATTUALE	LUNGHEZZA ATTUALE (m)	TOTALE ATTUALE per funzioni (m)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	LUNGHEZZA A PRP (m)	TOTALE PRP per funzioni (m)
Sviluppo lineare complessivo banchine porto commerciale (m)	2.930	<b>2.930,43</b>	<b>C1</b>	Sviluppo lineare complessivo banchine porto commerciale	2.274	<b>2.274</b>
Sviluppo lineare banchine crocieristica (m)	710	<b>710,89</b>	<b>B4</b>	Sviluppo lineare banchine crocieristica	1.501	<b>1.501</b>
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Cala-Molo Sud (m)	1.686	<b>4.220</b>	<b>A1</b>	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Cala-Molo Sud	1.870	<b>4.768</b>
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Acquasanta (m)	636		<b>A4</b>	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Acquasanta	636	
Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Arenella (m)	970		<b>A5</b>	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Arenella	1.334	
Sviluppo lineare complessivo banchine porticciolo Sant'Erasmo (m)	928		<b>A3</b>	Sviluppo lineare complessivo banchine nautica da diporto Sant'Erasmo	928	
Sviluppo lineare complessivo banchine attività cantieristiche (m)	2.868	<b>3.230</b>	<b>D1, D2</b>	Sviluppo lineare complessivo banchine attività cantieristiche	3.006	<b>3.574</b>
Sviluppo lineare complessivo banchine attività di cantieristica minore (m)	362			Sviluppo lineare complessivo banchine attività di cantieristica minore	568	
Accosti	12		<b>B4, C1,</b>	Accosti	16	

FUNZIONALITA' ATTUALE	LUNGHEZZA ATTUALE (m)	TOTALE ATTUALE per funzioni (m)	AREA PRP	FUNZIONI PRP	LUNGHEZZA A PRP (m)	TOTALE PRP per funzioni (m)
contemporanei complessivi (di cui 6 Ro-Ro, 1 container, 1 nave minore, 2 crociere e 2 aliscafi)			<b>C2</b>	contemporanei complessivi		
Lunghezza massima accosti (m)	300		<b>B4</b>	Lunghezza massima accosti	575	

## VI. RAGGRUPPAMENTO DELLE ATTIVITA' PORTUALI ESISTENTI IN AREE OMOGENEE IN RELAZIONE ALLA FUNZIONALITA' DEGLI SPAZI E DELL'OFFERTA PRESENTE E FUTURA. ANALISI DELL'OFFERTA DELLE MACRO AREE

La principale strategia adottata dal nuovo Piano si propone di potenziare le attività esistenti all'interno dell'area portuale attraverso un'operazione di raggruppamento per funzioni e per aree. L'ottimizzazione degli spazi e il potenziamento delle funzioni dunque come linee guida per far fronte ad una effettiva ed attuale mancanza di omogeneizzazione delle aree e delle attività ad esse correlate.

Il PRP di Palermo è articolato in 4 diverse *aree funzionali*, all'interno delle quali vengono identificate le *destinazioni d'uso* delle singole aree e le *funzioni* principali, secondarie e compatibili

Gli Ambiti e le Aree funzionali sono così articolati:

<b>AMBITO PORTUALE</b>	Area di vigenza del PRP definita in base alla linea di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Palermo				
<b>SOTTO-AMBITO PORTUALE</b>	<b>"Porto Operativo"</b> 556.930 mq			<b>"Interazione Città-Porto"</b> 454.670 mq	
<b>AREA FUNZIONALE</b>	<b>C. Porto Operativo Commerciale</b> 226.800 mq	<b>D. Porto Operativo per attività industriali</b> 271.630 mq	<b>B. Area crocieristica e di trasformazione ed interfaccia città-porto</b> 144.880 mq		<b>A. Aree per la nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi. Area del Castello a Mare</b> 368.290 mq
<b>S U B</b>	<b>C1 Area merci e Ro-Ro</b>	<b>D1 Cantieristica</b>	<b>B4 Area crocieristica</b>	<b>B1 Area commerciale e</b>	<b>A1 Porto turistico Cala-Molo Sud</b>

	167.320 mq	233.150 mq	e passeggeri 58.500 mq	servizi integrati città-porto 44.030 mq	87.400 mq
	<b>C2 Aree stoccaggio merci, Ro-Ro e servizi</b> 59.480 mq	<b>D2 Cantieristica minore</b> 38.480 mq		<b>B2 Area servizi passeggeri e area di Interfaccia città-porto</b> 31.580 mq	<b>A2 Attività culturali e ricreative integrate</b> 97.430 mq
				<b>B3 Polo turistico-culturale e servizi</b> 10.770 mq	<b>A3 Porto turistico Sant'Erasmus</b> 49.090 mq
					<b>A4 Porto turistico dell'Acquasanta</b> 66.080 mq
			<b>A5 Porto turistico dell'Arenella</b> 36.700 mq		
				<b>A6 Parco Archeologico del Castello a Mare</b> 31.590 mq	

### • Area del Porto Operativo Commerciale

L'area del porto commerciale, contenuto entro la cinta doganale nella parte centrale e settentrionale della struttura portuale è destinato prevalentemente al traffico e allo stoccaggio delle merci e ad attività passeggeri e RO-RO. L'ambito è articolato in due sub-aree funzionali: **Area merci e Ro-Ro** e **Area stoccaggio merci, Ro-Ro e servizi**.

**Nell'area merci e ro-ro** è prevista un'ampia zona destinata all'edilizia portuale, uffici e servizi contenuti in un nuovo Terminal passeggeri e Ro-Ro che si svilupperà seguendo la giacitura del Molo Piave.

Le tipologie di traffico consentite sono: traghetti solo merci e traghetti misti passeggeri/merci, merci convenzionali in colli e pallettizzate, contenitori, rinfuse secche e liquide non inquinanti; non sono consentite movimentazioni di prodotti petroliferi (salvo che per rifornimento a navi ed imbarcazioni) e petrolchimici.

Le *funzioni principali*: parcheggio di semirimorchi, di motrici e di mezzi in attesa di imbarco; corselli di accesso ai parcheggi; movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali, rinfuse secche e liquide non inquinanti, contenitori; spazi di manovra in banchina; edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali, elisuperficie. Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come C1.1 potrà essere realizzato il nuovo Terminal Ro-Ro e Passeggeri secondo le norme di attuazione successivamente definite.

Le *funzioni secondarie*: viabilità portuale; cisterne idriche, cabine elettriche, verde di rispetto e di arredo; parcheggi delle automobili di addetti, passeggeri e visitatori; attività commerciali, ricreative e ricettive nell'edificio del Terminal. Nell'area di sedime individuata nella Tavola 18 del PRP come C1.2 potrà essere realizzato un ulteriore edificio a servizio del traffico Ro-Ro.

Le *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni commerciali, di controllo e security.

Nell'area stoccaggio merci, ro-ro e servizi saranno accolti sia i piazzali e gli edifici per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, che edilizia portuale destinata a servizi. E' previsto, inoltre, un varco su via

dell'Arsenale in corrispondenza dell'affioramento della strada sotterranea destinata al collegamento con la Circonvallazione del traffico pesante in entrata ed in uscita dal Porto. Tale varco consente sia l'accesso a raso che l'accesso attraverso la via sotterranea di collegamento con la Circonvallazione.

Le *funzioni principali*: movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali, rinfuse secche e liquide non inquinanti, contenitori; edilizia ed aree libere destinata allo stoccaggio;

Le *funzioni secondarie*: piazzali per l'accumulo Ro-Ro, viabilità portuale ed eventuale raccordo ferroviario; edilizia destinata ai servizi portuali operativi e commerciali; parcheggi degli addetti ai servizi;

Le *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni commerciali di stoccaggio e movimentazioni merci, di controllo e di security.

Le dimensioni principali sono:

a) superficie complessiva dell'Area: 226.800 mq (C1 167.320 mq; C2 59.480 mq), di cui:

destinati a piazzali operativi e viabilità: 139.340 mq

destinati a edilizia e servizi portuali: 77.760 mq

destinati a Terminal Ro-Ro: 16.300 mq

b) lunghezza minima degli accosti: 235 m (molo Santa Lucia lato nord)

c) fondali minimi all'accosto così articolati:

Bacino definito dalle Banchine Quattroventi, Puntone e Molo Nord (compreso il canale di navigazione) -14 m

Specchio acqueo antistante il Molo Santa Lucia (lato nord e testata) -12 m

Specchio acqueo antistante il Molo Santa Lucia (lato sud) -11 m

Specchio acqueo circostante il Molo Piave (lato nord, lato sud e testata) -11 m

Banchina di riva tra il Molo Santa Lucia ed il Molo Piave -11 m

d) parcheggi: 3.589 mq

e) sviluppo lineare banchine: 2.273 m

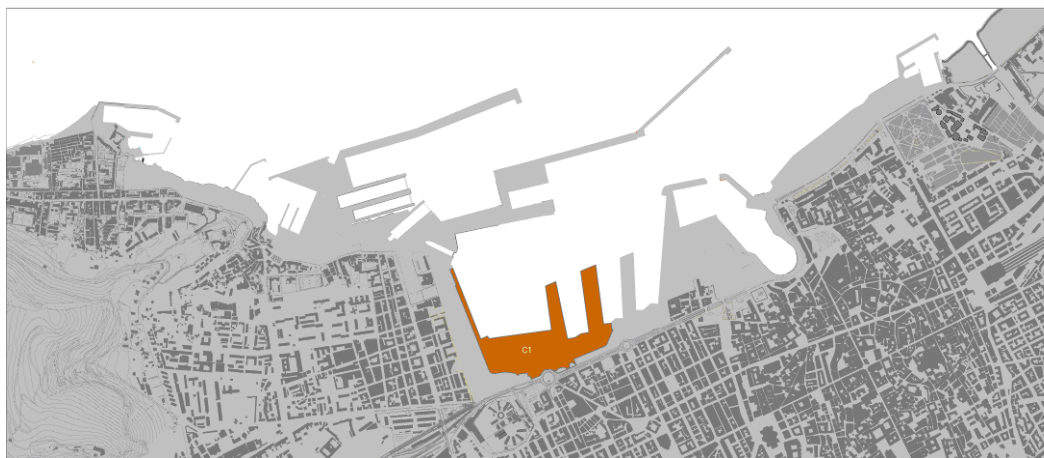


Fig. 2. Area merci e Ro-Ro.





Fig. 3. Area merci, Ro-Ro e servizi.

#### • Area delle Attività industriali

L'Area delle attività industriali occupa la parte settentrionale della struttura portuale ed è destinata prevalentemente alle attività industriali legate alla cantieristica. L'ambito è articolato in due sub-aree funzionali: **Cantieristica** e **Cantieristica minore**. La **cantieristica** si estende dal Molo Nord e comprende le banchine della Diga Foranea e i tre bacini di carenaggio. Le *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 14 dal ciglio di banchina, e spazi per la movimentazione delle imbarcazioni; edifici e spazi all'aperto destinati alle riparazioni e manutenzioni navali e al rimessaggio a secco delle imbarcazioni; attrezzature per l'alaggio e il varo di imbarcazioni, bacini per il carenaggio delle imbarcazioni.

Le *funzioni secondarie*: uffici, magazzini, depositi, attrezzerie, ecc.; bunkeraggio nella parte terminale del Molo Nord; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori; spazi all'aperto per invasi e carrelli; verde di arredo.

Le *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni industriali e produttive.

La cantieristica minore comprende l'area adiacente al bacino di carenaggio da 400.000 tpl sino a comprendere le banchine della Diga Industriale. Le *funzioni principali*: spazi di manovra in banchina, per una profondità non inferiore a m 14 dal ciglio di banchina, e spazi per la movimentazione delle imbarcazioni; edifici e spazi all'aperto destinati alle riparazioni e manutenzioni navali e al rimessaggio a secco di imbarcazioni da diporto e da pesca; attrezzature per l'alaggio e il varo di imbarcazioni.

Le *funzioni secondarie*: uffici, magazzini, depositi, attrezzerie, servizi ecc.; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori; spazi all'aperto per invasi e carrelli; verde di arredo.

Le *destinazioni d'uso compatibili*: attività connesse alle funzioni della cantieristica per la nautica da diporto anche nella prospettiva dello sviluppo del settore dei maxi-yacht e dei giga-yacht.

Le dimensioni principali sono:

a) superficie complessiva dell'Area: 271.630 mq (D1 233.150 mq; D2 38.480 mq)

---

b) fondali minimi al piede di banchina: 14 m

b) sviluppo lineare banchine:

Sub-area Cantieristica (D1): 3.000 m

Sub-area Cantieristica minore (D2): 568 m.

Nell'Area D il PRP prevede la realizzazione di nuovi banchinamenti così distribuiti:

- 900 mq a ridosso del bacino da 18000 tpl;
- 4.600 mq a ridosso del bacino da 150.000 tpl;
- 20.800 mq nell'area della Diga Foranea;
- 28.000 mq lungo le banchine della Diga Industriale.

### • Area Crocieristica e Passeggeri

L'Area crocieristica e passeggeri è destinata al traffico crocieristico e si sviluppa dal Molo Vittorio Veneto sino a comprendere la banchina Sammuzzo. Nell'area si ipotizzano un massimo di tre accosti contemporanei per crociere e la realizzazione, in aggiunta all'attuale stazione marittima nel Molo Vittorio Veneto, di un'altra struttura Terminal Crociere da realizzarsi nella banchina Sammuzzo. Il prolungamento della banchina Sammuzzo accoglierà la Torre dei Piloti ed una struttura di servizio per l'attracco delle navi per i collegamenti con le isole minori.

In questa area il PITP è obbligatorio poiché dovrà dettagliare la configurazione architettonica e urbana delle aree di interazione tra le funzioni portuali dedicate ai passeggeri, i servizi commerciali e ricreativi legati alla crocieristica e alla nautica da diporto e le funzioni commerciali e di servizi offerte all'intera città.

Le dimensioni principali sono:

a) Superficie complessiva della sub-area è di 58.500 mq

b) lunghezza massima dello sporgente: 320 m (molo Vittorio Veneto lato nord)

c) larghezza dello sporgente: massima 80 m;

d) fondali minimi all'accosto:

Specchio acqueo antistante il Molo Vittorio Veneto lato nord e testata: - 11 m

Bacino compreso tra il Molo Vittorio Veneto lato sud e la Banchina Sammuzzo: -12 m

Banchina di riva tra il Molo Piave ed il Molo Vittorio Veneto: -11 m

Banchina di riva tra il Molo Vittorio Veneto e la Banchina Sammuzzo: - 12 m

e) lunghezza degli accosti: minima 305 m, massima 575 m

f) aree a parcheggio: 12.340 mq

g) sviluppo lineare banchine: 1.500 m

Nell'area sono previsti nuovi banchinamenti per un totale di 5.700 mq relativi al prolungamento della banchina Sammuzzo.

Le *funzioni principali*: edifici polifunzionali della Stazione Marittima nel Molo Vittorio Veneto e del Nuovo Terminal Crociere nella banchina Sammuzzo utilizzabili anche per sale da spettacoli, convegni, esposizioni,

---

auditorium, aree di ristoro e servizi vari destinati al turismo; parcheggio di bus e taxi al servizio dei crocieristi con relativi corselli di accesso; servizi per attracco delle navi per il collegamento con le isole minori; torre di controllo e servizi tecnici sulla testa del prolungamento della banchina Sammuzzo; spazi di manovra in banchina.

*Le funzioni secondarie:* piccole strutture in elevazione sulle testate dei moli con funzioni di terrazza per i crocieristi e i visitatori; viabilità portuale e percorsi ciclo-pedonali, anche porticati o sopraelevati; verde di rispetto e di arredo; parcheggi di superficie per le automobili di addetti e visitatori.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* servizi con funzioni ricettive, culturali, eventi, attività commerciali e per il tempo libero; servizi per il turismo e ricreativi.

Il nuovo Terminal Crociere sulla banchina Sammuzzo dovrà essere oggetto di un progetto architettonico e urbano unitario e di qualità che non solo garantisca la funzionalità dei servizi alla crocieristica ma che si configuri come un nuovo *landmark* urbano, luogo simbolo dell'apertura del porto alla città. Il progetto dovrà garantire la piena funzionalità delle attività portuali e la loro integrazione in un organismo architettonico unitario con le funzioni turistiche, ricreative e commerciali proprie delle moderne stazioni marittime. Il progetto dovrà integrare con il Terminal Crociere anche le strutture a servizio dell'attracco delle navi per le isole minori.

Infine, dovranno essere progettati i collegamenti pedonali in quota con l'attuale Stazione Marittima, con il nuovo Terminal Ro-Ro e con l'area di interfaccia città-porto lungo la via Crispi, in modo da garantire l'accessibilità alle strutture ricreative e commerciali senza intralcio per il traffico portuale alla quota delle banchine.

• **Area crocieristica e di trasformazione - interfaccia città-porto**

L'Area è suddivisa in tre sub-aree funzionali: **Area commerciale e servizi; Area servizi passeggeri e Area di Interfaccia città-porto; Polo turistico-culturale e servizi.**

L'**area commerciale e servizi** comprende gli spazi retrostanti la banchina Sammuzzo attualmente destinati ad attività di stoccaggio merci e ad attività commerciali. Nel medio termine si prevede il mantenimento di tali funzioni con un progetto di riqualificazione degli edifici e degli spazi in modo da non configgere con la presenza del Parco Archeologico del Castello a Mare. Una volta delocalizzate le attuali funzioni portuali e consolidato il perimetro del Parco Archeologico del Castello a Mare, dovrà essere redatto un PITP che miri alla realizzazione di edifici e spazi verdi di connessione tra l'area crocieristica sulla Banchina Sammuzzo, la nuova marina Cala-Molo Sud e il parco archeologico attraverso un unico progetto unitario che si configuri anche come un luogo simbolo del "porto liquido" e del nuovo rapporto tra la città e l'acqua.

*Le funzioni principali:* attività commerciali a supporto della crocieristica e della nautica, attività culturali, ricettive e ricreative;

*-Le funzioni secondarie:* attività commerciali, magazzini e servizi portuali;

---

*Le destinazioni d'uso compatibili:* attività ad uso misto porto-città (commerciali, direzionali, residenziali, culturali e rappresentative, aree verdi, etc.).

**L'area servizi passeggeri e Area di Interfaccia città-porto**, invece, comprende gli spazi adiacenti a via Francesco Crispi e si estende dal varco della Dogana sino al varco Santa Lucia. L'area dovrà fungere da area di interscambio "permeabile" tra le funzioni portuali e quelle urbane.

*Le funzioni principali:* area verde di interfaccia con la città; varco di accesso, attività di controllo e per la security, parcheggi a raso e accessi ai parcheggi interrati; biglietterie e uffici delle compagnie di navigazione; punti informazioni; uffici postali; ristorante e self-service; area gioco bimbi/nursery; banca; spazi commerciali e uffici per attività di servizio al turismo. Sotto il livello di banchina dovranno essere realizzati uno o più piani destinati a parcheggio per automobili.

*Le funzioni secondarie:* attività culturali e per il tempo libero, viabilità portuale e percorsi ciclo-pedonali, anche porticati o sopraelevati.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* attività ad uso misto porto-città (commerciali, direzionali, residenziali, culturali e rappresentative, aree verdi).

**L'area Polo turistico-culturale e servizi**, infine, comprende l'edificio dell'ex Officina meccanica e le aree di immediata pertinenza, e si configura come un polo culturale e turistico attraverso il recupero dell'edificio di archeologia industriale.

*Le funzioni principali:* attività commerciali, turistiche, ricreative, culturali e servizi portuali entro l'edificio di archeologia industriale esistente.

*Le funzioni secondarie:* centro congressi, spazi espositivi e museali; parcheggi visitatori e addetti ai servizi.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* attività ad uso misto porto-città (commerciali, direzionali, residenziali, culturali e rappresentative, aree verdi).

Le dimensioni principali sono:

a) superficie complessiva dell'Area: 86.380 mq (B1 44.030 mq; B2 31.580 mq; B3 10.770 mq), di cui:

aree destinate a parcheggio sotterraneo: 12.500 mq

aree destinate ad edilizia portuale: 59.300 mq

• **Area della nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi.**

L'area è destinata al potenziamento, specializzazione e qualificazione delle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legate alla fruizione del mare. Nella parte meridionale dell'ambito portuale, l'area per la nautica da diporto comprende il porto turistico di Sant'Erasmus, l'area del Foro Italico, la nuova Darsena della Cala, la parte terminale ad est del Molo Trapezoidale, la nuova Darsena formata dal prolungamento della banchina Sammuzzo e dal Molo Sud e parte dell'area del Castello a Mare sottoposta alle indagini archeologiche. Nella parte settentrionale, l'Area funzionale A comprende i Porti turistici dell'Acquasanta e dell'Arenella.

Le dimensioni principali sono:

- 
- a) superficie complessiva dell'area: 368.290 mq (A1 87.400 mq; A2 97.430 mq; A3 49.090 mq; A4 66.080 mq; A5 36.700 mq; A6 31.590 mq);  
superficie dello specchio acqueo: 141.340 mq
- b) lunghezza massima dei pontili (primari e secondari): secondo piano d'ormeggio redatto e approvato dall'AP;
- c) larghezza minima dei pontili primari: secondo piano d'ormeggio redatto e approvato dall'AP;
- d) fondali minimi all'accosto:
- Bacino nautica da diporto relativi al porto storico della Cala (escluso, dunque, lo specchio acqueo occupato dai mega yacht), al porto dell'Acquasanta antistante la banchina di riva sino al secondo pontile (lato nord), al porto nuovo dell'Arenella (escluso, dunque, il porto vecchio dell'Arenella): -4 m
  - Bacino nautica da diporto relativo al porto di Sant'Erasmus antistante la banchina di riva sino al quarto pontile lato est: -3,5 m
  - Bacino nautica da diporto relativo al porto di Sant'Erasmus antistante il molo esterno (lato ovest): -4,5 m
  - Bacino nautica da diporto relativo al porto vecchio dell'Arenella: -3 m
  - Bacino nautica da diporto relativo al porto della Cala occupato dai mega yacht e relativo canale di accesso e Bacino relativo al porto nuovo dell'Acquasanta: -7 m
- e) parcheggi e aree di sosta: 40.700 mq
- f) aree verdi: 97.430 mq
- g) sviluppo lineare banchine:
- Porto turistico Cala-Molo Sud (A1): 1.870 mq
  - Porto turistico Sant'Erasmus (A3): 928 mq
  - Porto turistico dell'Acquasanta (A4): 636 mq
  - Porto turistico dell'Arenella (A5): 1.334 mq
- h) posti barca previsti:
- Porto turistico Cala-Molo Sud (A1): 1000
  - Porto turistico Sant'Erasmus (A3): 272
  - Porto turistico dell'Acquasanta (A4): 610
  - Porto turistico dell'Arenella (A5): 510
- Il PRP prevede la realizzazione di nuovi banchinamenti nelle sub-aree A1 e A5:
- Sub-Area A1*: 15.700 mq;
  - Sub-Area A5*: 10.400 mq.

### **Porto turistico Cala-Molo Sud.**

Il porto della Cala rappresenta l'approdo più antico della città. Esso, nella sua forma semicircolare connota le trasformazioni dell'insediamento urbano di *Panormus* sin dalla sua fondazione. Nel corso dello sviluppo urbanistico della città questo porto ha sempre vissuto in stretta relazione con il tessuto urbano ed ha rappresentato un luogo degli scambi culturali e commerciali su cui la città intera ed i suoi interessi gravitavano. Oggi la Cala è un luogo ibrido, separato dalla città da un sistema di viabilità altamente trafficata ed al cui interno sussistono attività per la piccola cantieristica, club nautici, associazioni sportive e funzioni per la nautica da diporto.

---

Alla luce del suo forte valore identitario, della prossimità al Centro Storico e delle relazioni profonde che legano questo porto al parco del Foro Italico ed al sistema di piazza Marina, il PRP prevede per la Cala un progetto di riqualificazione dei luoghi, di riconnessione degli spazi ed il potenziamento del ruolo di porto turistico.

La realizzazione della nuova banchina a prolungamento della banchina Sammuzzo e la connessione con una parte dell'attuale Molo Sud consentirà, infatti, la realizzazione di una grande Marina da 1000 posti barca con una parte riservata ai mega yacht, fortemente integrata con la città, con l'area crocieristica e con il valore aggiunto costituito dalla presenza del Parco Archeologico del Castello a Mare. Oltre agli ormeggi per le imbarcazioni da diporto (su pontili fissi o galleggianti) è prevista la realizzazione di edifici destinati a club nautici, a sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, nonché edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione. Sono previsti anche spazi per la cantieristica minore d'urgenza. Le aree a parcheggio consentono di fornire complessivamente 1000.

*Le funzioni principali:* ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.

*Le funzioni secondarie:* viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

### **Foro Italico. Attività culturali e ricreative integrate.**

L'Area del Foro Italico viene mantenuta come parco pubblico e ne viene potenziata la qualità e il livello di servizio consentendo la localizzazione di piccole strutture leggere e temporanee per accogliere attività culturali e ricreative integrate, spazi per il gioco, per lo sport ed il tempo libero.

*Le funzioni principali:* parco pubblico per attività culturali e ricreative integrate, spazi per il gioco, per lo sport ed il tempo libero.

*Le funzioni secondarie:* piccole strutture removibili per attività commerciali, per il ristoro o per servizi a supporto delle attività ricreative e culturali (noleggio bici, bar e chioschetti, info point, noleggio attrezzature per il gioco, etc.); parcheggi di superficie alberati per i fruitori, viabilità ciclo-pedonale.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* piccole attività commerciali, ricreative e di ristoro a servizio della nautica da diporto sempre in strutture leggere e removibili.

### **Porto turistico Sant'Erasmo.**

Il porto di Sant'Erasmo le cui attività di pesca sono oggi quasi del tutto esaurite nasce in stretta relazione con il tessuto della omonima borgata storica e con una tonnara per la lavorazione del pesce e sorge in prossimità

---

di aree ad alto valore culturale della città come il giardino di Villa Giulia (1777), il parco urbano del Foro Italico e l'Orto Botanico, nonché alla foce del fiume Oreto in condizioni di notevole degrado ma che costituisce un luogo importante per le sue valenze ambientali. Proprio in prossimità dell'area della foce si trova, inoltre, l'ex Deposito Locomotive di Sant'Erasmo che negli ultimi anni è stato trasformato in un contenitore per eventi temporanei legati all'arte, la cultura ed il tempo libero.

La nuova configurazione portuale prevede un nuovo assetto dei moli che consentirà la realizzazione di almeno 270 posti barca, serviti da piccoli edifici destinati ad accogliere le attività legate alla nautica da diporto, ai servizi turistici, commerciali e per la ristorazione. Sono previsti anche spazi per la cantieristica minore d'urgenza. E' prevista la realizzazione di circa 290 posti auto.

Inoltre, il progetto di trasformazione del porticciolo in un porto turistico moderno e funzionale trova nelle relazioni con gli elementi di pregio della struttura urbana ed ambientale una importante opportunità di sviluppo e riqualificazione per l'intera area della foce dell'Oreto.

*Le funzioni principali:* ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.

*Le funzioni secondarie:* viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

### **Porto turistico dell'Acquasanta.**

Il porticciolo dell'Acquasanta si trova nella periferia nord della città sul versante orientale del monte Pellegrino a ridosso del tessuto della omonima borgata storica. Il porto ha già oggi funzioni legate alla nautica da diporto ed è prossimo alla struttura alberghiera di Villa Igiea, ospitata in un edificio di pregio storico-artistico, uno dei simboli del *liberty* palermitano progettato dall'architetto Ernesto Basile nel 1908. Nell'area si trovano, inoltre, numerosi resti di un antico complesso termale che comprendeva la cosiddetta "peschiera" e gli elementi inclusi nella vicina Villa Lanterna.

La nuova configurazione portuale prevede la realizzazione di almeno 600 posti barca, serviti da edifici destinati ad accogliere le attività legate alla nautica da diporto, ai servizi turistici, commerciali e per la ristorazione. Sono previsti anche spazi per la cantieristica minore d'urgenza. E' prevista la realizzazione di circa 640 posti auto.

Il PRP assegna particolare attenzione ai rapporti con la borgata storica e alla ricucitura del porto con il quartiere attraverso la previsione di una deviazione della strada principale di attraversamento e un interrimento della viabilità esistente che consentirà di ampliare la piazza urbana. La piazzetta omonima della vecchia borgata, infatti, sebbene ad una quota sopraelevata rispetto al porto, testimonia la solidità del rapporto mare-

---

borgata, caratteristico dell'antico borgo marinaro. Il PRP prevede un progetto di riqualificazione della banchina che si raccordi con la piazza sovrastante con una nuova terrazza, in modo da ampliarne le dimensioni e consentire la realizzazione di un nuovo affaccio a mare per gli abitanti del quartiere e per i visitatori. Sotto la nuova terrazza sarà realizzato uno dei parcheggi a servizio dell'area.

*Le funzioni principali:* ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.

*Le funzioni secondarie:* viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

### **Porto turistico dell'Arenella.**

Il porticciolo dell'Arenella si trova nella periferia nord della città sul versante orientale del Monte Pellegrino a ridosso del tessuto della omonima borgata storica. La borgata marinara ed il porto nascono per accogliere le numerose attività pescherecce che ruotano attorno alla Tonnara Florio elemento di rilievo del patrimonio culturale e generatore di eredità materiali e immateriali nell'area.

Il progetto di sviluppo del porto prevede il potenziamento delle attività per la nautica attraverso nuovi posti barca e servizi adeguati alle esigenze della nautica da diporto, nonché il mantenimento delle attività pescherecce già presenti.

Il Porto dell'Arenella sarà ampliato attraverso il prolungamento dei moli esistenti e un contenuto nuovo banchinamento che consentirà di realizzare i necessari servizi alla nautica da diporto. La nuova configurazione prevede la realizzazione di almeno 530 posti barca. Sono previsti anche spazi per la cantieristica minore d'urgenza. Sono previste aree di parcheggio per almeno 230 posti auto all'interno dell'area portuale e altrettanti nelle immediate vicinanze sono previsti dal PRG.

Il progetto di attuazione prevede una complessiva sistemazione della qualità degli spazi a terra e un raccordo con l'edificio della Tonnara Florio.

*Le funzioni principali:* ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.

*Le funzioni secondarie:* viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

*Le destinazioni d'uso compatibili:* piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.



---

### **Parco Archeologico del Castello a Mare.**

L'area del Parco Archeologico del Castello a Mare viene mantenuta come area vincolata per i valori archeologici. Essa è da alcuni anni sottoposta ad una campagna di scavo da parte della Soprintendenza ai Bb.Cc.Aa. di Palermo, la quale ne sta anche curando la musealizzazione *in situ*. Il nuovo parco archeologico diventerà uno dei punti nodali della relazione città-porto, immettendo qualità culturale e paesaggistica alla nuova Marina della Cala e all'area di interfaccia del Molo Trapezoidale. Costituirà anche un attrattore culturale per la crocieristica e il diportismo. L'area sarà oggetto di uno dei progetti architettonici e urbani di integrazione tra le funzioni portuali compatibili e l'offerta di servizi culturali.

*Le funzioni principali:* conservazione e fruizione del patrimonio culturale delle vestigia del Castello a Mare.

*Le funzioni secondarie:* piccole strutture removibili per attività di ristoro, punto informazione, biglietterie, spazi espositivi e conferenze, bookshop, uffici, magazzini, depositi purché strettamente legati alle funzioni principali; parcheggi di superficie per autobus, taxi e altri mezzi di addetti e visitatori; spazi per la sosta, verde di arredo.

## **VII. L'INTERFACCIA CITTÀ – PORTO**

Poiché la città di Palermo avvolge l'intero fronte portuale e si è evoluta attorno ad esso, il Piano per il nuovo porto individua una "fascia di interfaccia", alcuni "innesti" di ricucitura ed alcuni "assi di penetrazione", e rende i varchi più permeabili e significativi anche dal punto di vista simbolico. 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 ed i tessuti più prossimi della città. Il piano progetta non solo innesti, ma anche affacci sull'acqua e nuove aperture della città sul porto.

L'idea di cui il Piano si alimenta è, infatti, quella secondo cui pianificare il porto e il *waterfront* urbano vuol dire anche migliorarne la funzione di porta regionale e locale: interfaccia urbana del network di scambi, commerci, viaggi, flussi e prodotti che lo attraversano. Progettarlo significa potenziarne la funzione di interfaccia con la città, varco attraverso cui transitano merci e passeggeri, si producono flussi e si generano economie territoriali. Anche dal punto di vista dei processi di riqualificazione urbana l'area del *waterfront* è considerata come una delle aree più feconde dell'innovazione urbana dove strategie, piano e progetto, servizi e imprese possono trovare un'integrazione nel segno della qualità.

Il PRP di Palermo interpreta il tema dell'interfaccia urbano-portuale non solo come la progettazione di un'area di filtro, ma come un'occasione importante di ripensare in cooperazione strategica con il Comune di Palermo lo sviluppo del sistema urbanistico, economico e produttivo della parte di città che gravita sul fronte a mare.

---

Tale processo di sviluppo integrato avviene attraverso il miglioramento dell'integrazione con la viabilità urbana e la Grande Viabilità e con l'identificazione di aree di interfaccia, a sezione variabile, con il quale si relaziona con differenti fronti-confini in maniera differenziata e funzionalmente coerente all'interazione tra spazi di natura differente (commerciale, industriale, crocieristica, diportistica, ricreativa). In prossimità dell'area portuale gli spazi urbani assolvono alle funzioni di accoglienza, transito e sosta dei passeggeri, movimento delle merci, etc., e, rispetto al fronte sulla città, gli spazi portuali accolgono nuove funzioni rivolte ai possibili fruitori urbani.

Dal punto di vista del contributo alla "mobilità sostenibile" la riorganizzazione dei flussi viari, la specializzazione delle destinazioni e il ridisegno delle modalità con una forte prevalenza dell'intermodalità di prossimità consentirà di ridurre in maniera considerevole il peso del traffico veicolare, soprattutto quello pesante che interferisce con le altre funzioni urbane. In particolare il PRP propone un innesto entro l'area portuale della Strada sotterranea tra il Porto di Palermo e la Circonvallazione proposta dal Comune, la cui realizzazione eliminerà completamente il traffico di attraversamento su via Messina Marine, Foro Umberto e via Crispi con conseguente eliminazione dell'inquinamento atmosferico e acustico derivato. Tale obiettivo è infatti una delle azioni prioritarie del Piano Strategico di Mobilità Sostenibile del Comune di Palermo (finanziato dalla Regione Siciliana a valere sulle risorse CIPE-FAS Aree urbane), il quale ha considerato come strategiche le indicazioni sulla viabilità portuale contenute nel masterplan per il *waterfront* e ribadite dal PRP.

L'integrazione della viabilità proposta dal nuovo PRP di Palermo con il sistema dell'accessibilità alla scala urbana prevede:

- la **nuova viabilità carrabile portuale** legata al traffico commerciale sarà fortemente interconnessa con la viabilità esterna e, collegandosi direttamente tramite una galleria con la circonvallazione di Palermo, libererà la via Messina Marine e la via Francesco Crispi dai mezzi pesanti che oggi congestionano i principali accessi al porto e producono una "barriera funzionale" nelle interazioni tra città e porto;
- il **potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici urbani** costituirà un'opportunità sia per il collegamento diretto tra le aree d'interfaccia urbano-portuale e l'intera città, sia per il potenziamento dell'accessibilità al porto. La chiusura *dell'Anello ferroviario*, oggi in fase di realizzazione, consentirà la presenza della fermata della metropolitana su via Francesco Crispi che si interconetterà con una serie di percorsi pedonali interni all'area portuale e di connessione con il tessuto urbano limitrofo). Anche la realizzazione del *Passante ferroviario* consentirà un più agevole collegamento con l'Aeroporto, potenziando l'accessibilità per i crocieristi, per i diportisti e in generale per il traffico passeggeri.
- **l'integrazione dei Parcheggi** previsti nel nuovo PRP con il Piano Parcheggi della città e la presenza di nuovi nodi intermodali in prossimità dell'area portuale.

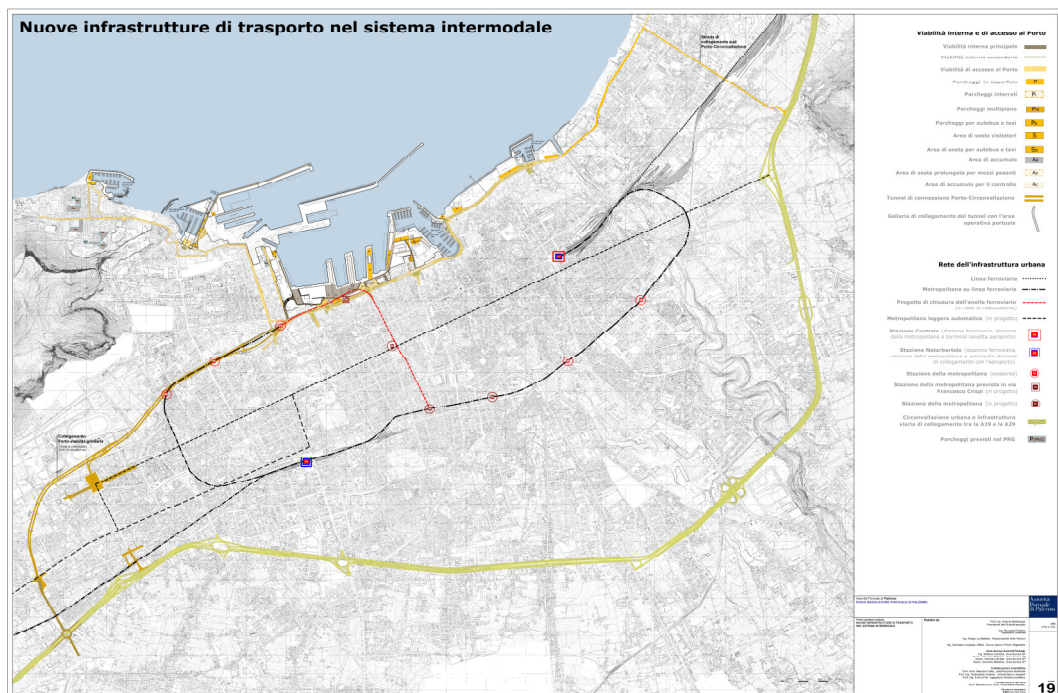
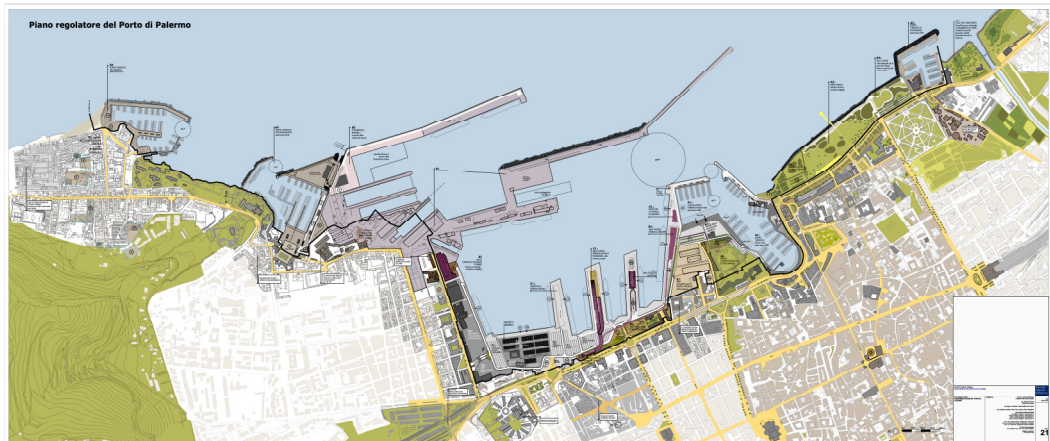


Fig. 1. Nuove infrastrutture di trasporto nel sistema intermodale.

Le nuove *interconnessioni infrastrutturali* definite dal PRP consentono il miglioramento della funzionalità della distribuzione dei flussi viari interni e la loro connessione con la viabilità urbana. Il PRP fornisce proposte al Comune di Palermo per l'ottimizzazione della viabilità a servizio del Porto, la cui eventuale mancata realizzazione non pregiudica in alcun modo l'attuazione del nuovo PRP poiché le proposte mirano semplicemente all'ottimizzazione della viabilità esistente.

### • Le aree di interfaccia città-porto previste dal PRP

Il PRP formula una "ipotesi progettuale" dell'ambito portuale per il quale dà alcune **indicazioni planivolumetriche** che definiscono un possibile assetto morfologico e funzionale delle aree funzionali. L'assetto proposto che non ha valore obbligatorio ma di indirizzo, serve a simulare una configurazione possibile in termini di costruito e spazi liberi destinati alla sosta, alla movimentazione e al verde, posizione dei varchi, tracciati stradali principali, etc. Sarà carico dell'Autorità Portuale verificare che, ogni qual volta un intervento edilizio o infrastrutturale si discosti dall'assetto planivolumetrico del Piano, che queste variazioni siano compatibili con gli obiettivi generali condivisi e posti alla base del Piano stesso.



*Fig. 2.* Piano regolatore del Porto di Palermo. Progetto delle aree funzionali, layout planivolumetrico delle aree e dei servizi portuali, dell'edilizia demaniale, commerciale e turistico-ricreativa e soluzioni per il *waterfront* cittadino e proposte di integrazione.

Le aree commerciali e per la sosta, gli spazi dedicati al tempo libero e alla fruizione culturale dovranno essere in grado di determinare l'ammorsamento e l'innesto tra le funzioni e le aree portuali e tra gli spazi e le funzioni della città in una perturbazione feconda tra urbano e portuale di cui la nuova interfaccia dovrà essere parte attiva. Il PRP definisce, dunque, nuove aree di connessione tra porto e città, luoghi in grado di esercitare forte attrazione attraverso la costruzione di nuove interrelazioni che legano sia le aree sconnesse limitrofe, sia i valori urbani che si sono stratificati in questa fascia di *waterfront* che per lungo tempo ha vissuto con condizioni al contorno sfavorevoli alla sua crescita, al suo sviluppo e alle sue relazioni con la città. Il riverbero delle nuove funzioni portuali, trasforma e rigenera le parti di città che ad esse direttamente si relazionano per prossimità, per uso, per funzione e per appartenenza a domini specifici.

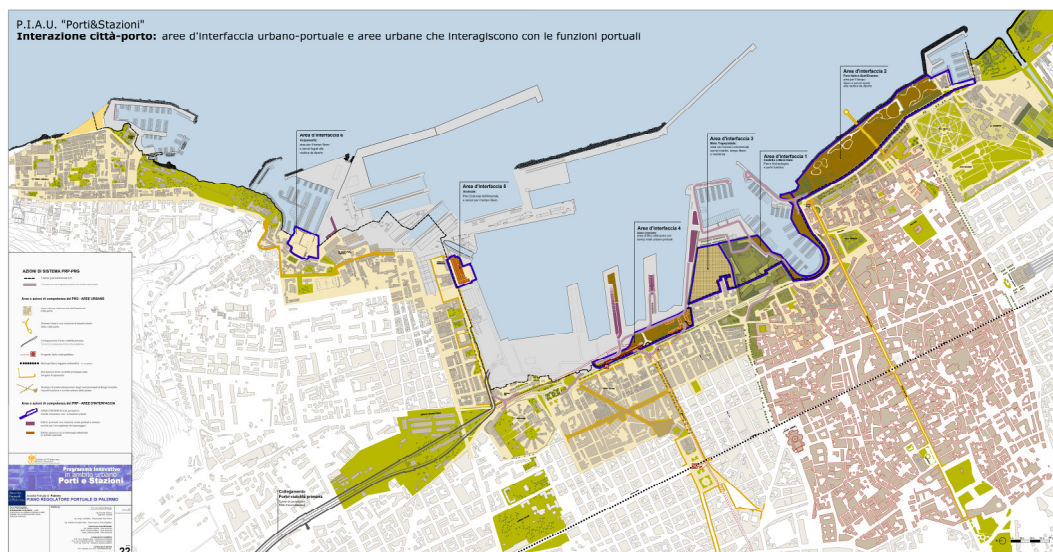


Fig. 3. P.I.A.U. “Porti&Stazioni”. Interazione città-porto: aree d’interfaccia urbano-portuale e aree urbane che interagiscono con le funzioni portuali.

L’interazione città-porto non si limita ad una dichiarazione di principio, ma si concretizza attraverso l’identificazione nel PRP delle aree di interfaccia urbano-portuale e di alcuni assi viari o aree pubbliche che possano fungere da innesti urbani. In particolare le aree di interfaccia sono:

**Area d’interfaccia 1 – 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 2 – Foro Italico-Sant’Erasmus**, costituita dal prato del Foro Italico come area per il tempo libero e servizi legati al potenziamento della nautica da diporto della Cala e di Sant’Erasmus e alla localizzazione di servizi al turismo e al tempo libero.

**Area d’interfaccia 3 – 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.

**Area d’interfaccia 4 – Area 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 e per ricucire i rapporti visuali con il mare.

**Area d’interfaccia 5 – 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 6 – Acquisanta**, costituita dalla nuova piazza pedonale della Borgata dell’Acquisanta e dalla terrazza di affaccio sul porto turistico.

La destinazione d’uso delle aree d’interfaccia è stabilita dal PRP (funzioni primarie, secondarie e compatibili) e la loro realizzazione dovrà essere



---

sottoposta a pianificazione particolareggiata e progettazione urbana anche attraverso il ricorso a concorsi di progettazione che ne esaltino il valore di “aree simbolo” per l’identità del nuovo *waterfront* urbano.

Oltre alle aree d’interfaccia direttamente pianificate, nell’ambito delle attività svolte con il Comune di Palermo attraverso il Programma “Porti&Stazioni”, sono state individuate alcune aree limitrofe al porto che interagiscono con le funzioni portuali.

Il processo di pianificazione dell’area portuale ha integrato alcune strategie del Comune di Palermo redatte nell’ambito del Progetto “Porti&Stazioni” concretizzate nella individuazione di indirizzi strategici ed interventi complementari alla riqualificazione del *waterfront* urbano, sottolineando il nuovo carattere “strutturale” del PRP e cogliendone soprattutto il valore di “condizionante” delle azioni di contesto.

Il Comune di Palermo, infatti, ha individuato alcune “Aree di trasformazione” che dovranno essere sottoposte a pianificazione particolareggiata e/o programmazione complessa da parte del Comune nell’ambito dell’intesa con cui viene avviato il processo di approvazione del PRP. Per tali aree il PRP propone alcuni indirizzi strategici relativi alle funzioni e alle configurazioni in modo da renderle non solo coerenti ma integrate rispetto alle funzioni portuali ed urbane prescritte per l’area portuale di immediata interfaccia. Le aree individuate sono: **Foce dell’Oreto e ex Deposito delle Locomotive; Ex Gasometro; Borgo Vecchio; Sampolo-Ortofrutticolo-Ucciardone; Acquisanta ed ex Manifattura Tabacchi; Ospizio Marino e Arenella; Ex Chimica Arenella.**

Al rapporto attivo con le Aree di trasformazione, a cui il PRP fornisce indirizzi strategici, va aggiunta l’imprescindibile necessità di una stretta integrazione tra il **Waterfront** e il **Centro Storico**. Quest’ultimo infatti va considerato come “sistema complesso” che interagisce in maniera rilevante con le trasformazioni e le dinamiche prodotte dalla riqualificazione dell’area portuale destinata alla Crocieristica, alla nautica da diporto e alle funzioni ricreative e turistiche, e, a sua volta, induce trasformazioni funzionali e progetti di qualità per le aree portuali ad esso direttamente relazionate (Castello a Mare, Cala, Foro Italico, Sant’Erasmo). Gli strumenti urbanistici comunali per la conservazione e valorizzazione del Centro Storico dovranno essere strettamente integrati con il PRP in modo da costituire una sinergia tra le nuove funzioni portuali e le funzioni urbane localizzate nel centro storico di Palermo, esso stesso un forte attrattore della domanda nautica, sia diportistica che crocieristica.

In particolare i contesti “Castello-San Pietro” e “Kalsa-Piazza Marina” dovranno essere sottoposti ad una pianificazione particolareggiata che agisca in forte coerenza ed integrazione con quanto previsto dal PRP, poiché ne costituiscono l’ideale complemento delle strategie di riqualificazione urbana.

---

## CONCLUSIONI

Dagli interventi di riqualificazione del layout portuale, mirati alla salvaguardia del *waterfront* come risorsa e luogo di importanza primaria all'interno di una città d'acqua come Palermo, appare evidente la volontà di attribuire a tale area il giusto ruolo di infrastruttura intermodale urbana e non di semplice infrastruttura meramente legata al trasporto.

Attraverso una pianificazione urbano-portuale attenta allo sviluppo di tutti i settori gravitanti attorno all'ambito portuale si determina la nascita di nuove funzioni portuali e il consolidamento di altre, il cui riverbero trasforma e rivitalizza le aree della città che ad esse direttamente si relazionano per prossimità, per uso e per appartenenza a campi specifici.

In questa rinnovata prospettiva, **l'Autorità Portuale di Palermo agisce e pianifica nel convincimento che lo sviluppo del Porto sia fattore produttivo rilevante del *waterfront* palermitano.**