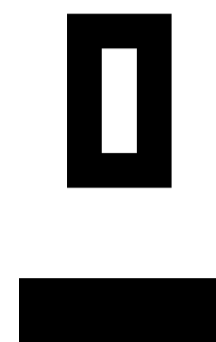


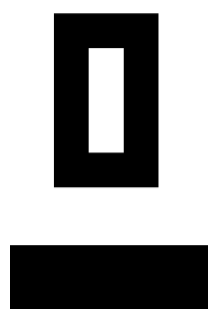
URUK

QUERUIEN ON ARCHITECTURE



04_10





EDITORIALE

3

CROSS SECTION

PALERMO CITTA' TUTTO PORTO

Intervista a cura di Giuseppe Guerrera

6

FOCUS 1. ARCHITETTURE

PORTA NUOVA A MARSALA

Progetto di Francesco Cellini e Nicola Piazza

72

EDILIZIA SOCIALE A MILANO

Progetto di Marotta e Basile MAB Arquitectura

78

CENTRALITA' URBANA A ROMA

Progetto di Herman Hertzberger e Marco Scarpinato

24

NUOVO AUDITORIUM A ISERNIA

Progetto di Pasquale Culotta

30

SULLA STRADA PER EMMAUS

Testo di Giuseppe Guerrera

34

FOCUS 2. ARCHITETTURE

GIARDINO A BAGHERIA

Progetto di Luca Bullaro

36

PERSISTENTE SUGGESTIONE

Testo di Marco Scarpinato

42

NOTICEBOARD

ABSTRACT

Eng | Fra

46

READY TO READ

a cura di Lucia Pierro e Marco Scarpinato

47

GIAMPILIERI MESSINA

La Redazione

48

URUK

OVERVIEW ON ARCHITECTURE

Questa pubblicazione è il prototipo di una rivista progettata e redatta presso il Dipartimento di Storia e Progetto nell'Architettura dell'Università di Palermo e rappresenta l'esito di una ricerca coordinata dal Prof. Arch. Giuseppe Guerrera a cui hanno lavorato docenti interni e collaboratori esterni alla struttura del DISPA.

Il volume è stato realizzato con i fondi di ricerca scientifica ex 60% - 2006. Al progetto hanno partecipato: Giuseppe Guerrera, Francesco Finocchiaro, Orazio La Monaca, Vincenzo Melluso e Marco Scarpinato.

Uruk n° 0
2010 aprile

Direttore Responsabile
Giuseppe Guerrera

Vice direttore
Marco Scarpinato

Redazione
Lucia Pierro, Carmelo Vitrano

Art direction e impaginazione
Francesco Guerrera
AutonomeForme

Corrispondenti
AutonomeForme | Bacino del Mediterraneo
Luca Bullaro | Sud America
Luca Giaramidaro | Stati Uniti
MAB Arquitectura | Spagna
Marco Scarpinato | Nord Europa

Editor dei testi
Lucia Pierro

Traduzioni
Fanny Bouquerel | Francese
Elizabeth Fraser | Inglese

Produzione, innovazione edilizia, design
Carmelo Vitrano

Copertina
Francesco Guerrera

Stampa
Litocon srl | Catania
Stampato in Italia

Uruk | Overview on architecture

Redazione
Via Alloro, 43
90133 Palermo
+39 091 586425

info@urukmag.it
www.urukmag.it

Nessuna parte di questo periodico può essere riprodotta con mezzi grafici e meccanici. Tutti i diritti riservati.

In corso di registrazione presso il Tribunale di Palermo.

*In quarta di copertina: I soccorsi a Giampilieri. Ottobre 2009
Foto di Orazio Esposito*

EDITO RIALE URUK LA CITTA'

LA CITTÀ DEL 2010

È possibile individuare un tema comune nel lavoro degli architetti del XXI secolo? Oppure una modalità, un insieme di azioni ricorrenti nel loro impegno professionale? La mia opinione è che si lavora in opposizione alla città contemporanea, a quel territorio sconfinato e ormai indistinto che ci ostiniamo a chiamare città ma è un'anticittà. Soprattutto i grandi architetti, le così dette "archistar", tendono a costruire monadi, cioè edifici autoreferenziali per forma e linguaggio, tutti interni a un'idea di architettura sublime che non costruisce spazi collettivi, luoghi pubblici.

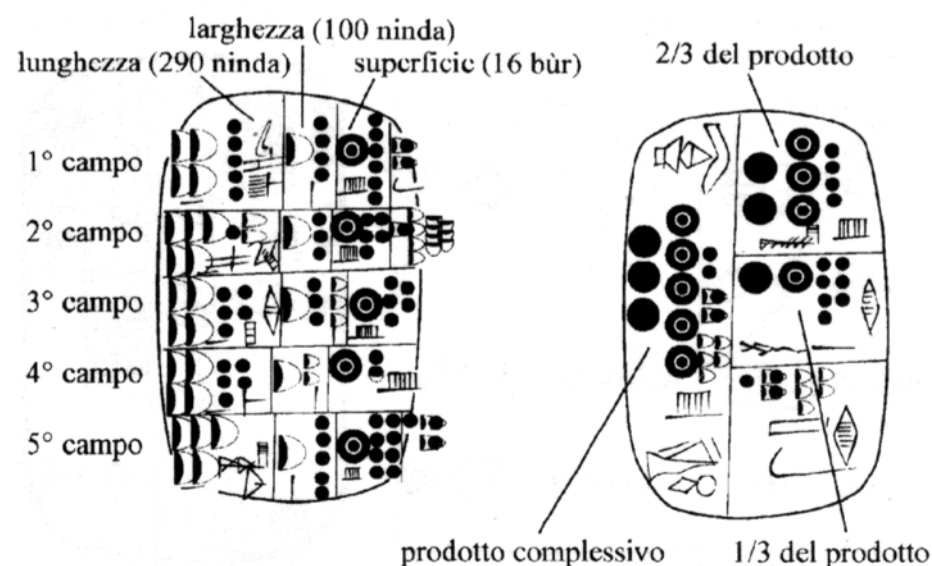
Resta da chiedersi che cos'è la città o, per meglio dire, cosa è stata. Volendo dare una risposta retorica si potrebbe dire che ci sono tante città quante sono le culture, che hanno determinato il successo di questo tipo d'insediamento umano. Uruk-Roma-Los Angeles, potrebbe essere un'istantanea descrizione del processo di nascita, crescita e morte della città.

L'ANTICITTÀ

La città non c'è più. C'è un "non-insediamento", una forma nuova dell'abitare o un'antiforma, cioè un caos. Su questo tema ci siamo esercitati a lungo negli anni Ottanta del novecento: informale, non luoghi, terreni vaghi, sono stati temi, mediati dall'arte degli anni sessanta e dalla sociologia, che gli architetti hanno tentato di tradurre in forma. L'espressione massima la possiamo riconoscere in Frank O. Gehry, non tanto nelle appariscenti figurazioni, quanto negli spazi introversi, nelle "monadi senza finestra" in cui confina l'abitare contemporaneo.

IL PATTO SOCIALE

Uruk IV-III M a.C. rappresenta la prima tappa di un percorso, la prima forma di società che decide liberamente di mettere insieme le risorse, le "forze individuali" di Jean-Jacques Rousseau, per raggiungere un obiettivo condiviso, senza rinunciare all'individualità. L'organizzazione urbana, la città, nasce dalla possibilità di razionalizzare la coltivazione della terra, raccogliere, grazie ad innovazioni tecnologiche come l'aratro a trazione animale, una quantità di cibo maggiore di



quello necessario a sfamare una singola persona e accumulare le eccedenze alimentari. La città nasce quindi dalla possibilità di pagare il lavoro di specialisti che, grazie a quelle eccedenze, possono svolgere attività non agricole e organizzare l'insediamento a partire dagli edifici pubblici e costruire le infrastrutture e i canali per l'irrigazione.

È ancora valido questo patto sociale che ha tenuto insieme per cinque sei millenni la comunità umana? O è necessario trovare un'altra forma di "contratto sociale", dato che le necessità si sono spostate su un altro piano, cioè quello della sopravvivenza delle specie umana?

È ancora possibile pensare la città nel modo in cui da migliaia di anni l'hanno costruita le comunità umane indipendentemente dalla necessità di non consumare le risorse primarie terra, acqua, aria?

Gli architetti cosa hanno da dire su questo e, soprattutto, come sta cambiando la modalità dell'azione individuale degli architetti alla luce di una nuova necessità, di un nuovo patto sociale che possa mettere insieme tutte le forze, questa volta di tutti gli abitanti della terra, per continuare ad esistere?

AVERE VOCE

Non si tratta di interrogarsi sui massimi sistemi, e non lo faremo, si tratta, piuttosto, di esserne consapevoli. Di pensare al lavoro degli architetti come ad un insieme di azioni individuali che non possono ignorare le questioni ambientali.

Ogni giorno, tutte le scelte che compiono gli architetti, dal più modesto professionista, al tecnico comunale, al dirigente di enti regionali e nazionali, tutte concorrono e influiscono, positivamente o negativamente, sui temi ambientali, paesaggistici, urbani.

Il disastro di Giampilieri nella provincia di Messina è stato determinato dalla mancanza d'interesse da parte della comunità siciliana e dei suoi amministratori, soprattutto dal disinteresse di quei tecnici, architetti o ingegneri che siano, che avrebbero dovuto occuparsi della tutela del territorio. Se la comunità a quello li ha destinati, e loro hanno sottoscritto il patto sociale, avrebbero dovuto impegnarsi per impedire quel disastro che ha distrutto il paese. Altrimenti meglio sarebbe stato se fossero tornati alla propria azione individuale: "zappare la terra



per produrre il proprio cibo".

Ma anche nell'azione quotidiana il progetto di un piccolo edificio residenziale può rappresentare un contributo, una singola forza che si mette insieme a tante altre. Ad esempio, un piccolo edificio può essere progettato per risparmiare un po' di energia, per la sua costruzione possiamo non usare materiali inquinanti, o, ancora, la sua costruzione può essere l'occasione per aumentare la copertura arborea: sono queste alcune tra le molte azioni individuali che rispettano le risorse primarie, cioè il nuovo patto sociale tra i terrestri.

In queste pagine oltre che presentare delle architetture per avere voce e partecipare al dibattito sui temi dell'architettura, sul linguaggio, sulla forma ed altre questioni ci vorremmo occupare anche di una serie di temi più generali che investono la professione, ad esempio della mancanza di una legge urbanistica regionale; della mancanza dei piani paesistici; dell'integrazione del sistema fotovoltaico nell'architettura. Temi che si stanno discutendo tra gli architetti, negli ordini professionali, nelle associazioni culturali ma che raramente sono inseriti nell'agenda del governo regionale. Questioni che hanno una forte incidenza nelle scelte insediative delle comunità locali.

PALERMO

Con il numero zero di URUK presentiamo una prima rassegna di architetture progettate in Sicilia come anteprima di un lavoro di documentazione che vorremmo sviluppare nei prossimi numeri della rivista per promuovere e valorizzare la cultura del progetto di architettura. Sono tutti progetti e realizzazioni che hanno una particolare attenzione alla costruzione della città.

In evidenza abbiamo voluto mettere l'azione dell'Autorità portuale di Palermo come propulsore dell'unico progetto di trasformazione urbana della città che concretamente si sta realizzando attraverso una politica urbana ed un metodo che appare condiviso e condivisibile dai cittadini. L'intervista al Presidente dell'Autorità portuale, ingegnere Nino Bevilacqua, è la prima di una serie che vorremmo pubblicare per capire quali siano i soggetti sociali che determinano

le trasformazioni urbane delle città, e quali siano gli esiti. Questo in contrapposizione ad altre iniziative di carattere privato che, comunque, influiscono sulla trasformazione di Palermo e che stanno cambiando, ad esempio, la struttura commerciale della città, i flussi delle strutture ricettive e delle attività culturali. Negli ultimi anni sono stati inaugurati molti centri commerciali che fanno riferimento a catene nazionali come Ipercoop, Rinascente, H&M; alberghi a 4 e 5 stelle ospitati in palazzi storici (tra cui, il più recente in termini di realizzazione, quello realizzato nella ex sede della Cassa di Risparmio a piazza Borsa), librerie come Feltrinelli e Mondadori che, nei fatti, sono dei veri e propri centri culturali che promuovono numerose attività.

C'è un volume pubblicato alla fine del 2009 che descrive e analizza le recenti dinamiche urbane di Palermo di cui vorrei suggerire la lettura: *Urban Cosmographies*¹. Il libro traccia un quadro comparativo tra il lavoro dell'amministrazione presieduta da Leoluca Orlando negli anni novanta del secolo scorso e l'attuale giunta presieduta da Diego Cammarata nel primo decennio del duemila. Evidenziando, in sintesi, come tutto il lavoro di Orlando fosse orientato al rinnovamento di servizi e spazi pubblici e quello di Cammarata abbia avuto come esito, non sappiamo se consapevolmente pianificato o come frutto di azioni private comunque dipendenti da politiche economiche e di mercato, molte iniziative private. Al riguardo, nella prefazione, Gianni Puglisi² si chiede quale sia il ruolo dell'architetto: "... serve ad aumentare la capacità di attrazione di capitali da investire sui progetti facendone lievitare il valore, catalizzando l'attenzione e la pubblicità necessarie a sostenere la visibilità e l'appetibilità presso i consumatori"? Oppure, chiediamo noi, l'architetto è un attore capace di agire per la comunità? E se è così come agisce? Catalizzando le iniziative pubbliche, come sta facendo Nino Bevilacqua, oppure agendo puntualmente in ogni occasione pubblica o privata per migliorare la qualità dell'architettura come Orazio La Monaca? O che altro? A queste domande cercheremo di dare una risposta nei prossimi numeri di URUK.

1] Ola Soderstrom, Debora Fimiani, Maurizio Giambalvo, Simone Lucido, *Urban cosmographies, Indagine sul cambiamento urbano a Palermo*, Meltemi, 2009.

2] Gianni Puglisi è presidente della Fondazione Banco di Sicilia.



NELL' ULTIMO DECENNIO LE INIZIATIVE DI PRIVATI HANNO DETERMINATO LA COSTRUZIONE DI SPAZI PUBBLICI SOSTITUENDOSI ALL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE

A pagina 3

Tavoletta catastale del periodo tardo-Uruk

In queste pagine

L'aratro seminatore in due sigilli mesopotamici

Veduta del centro storico di Palermo dalla terrazza della nuova Rinascente

6 | PALERMO CITTA' TUTTO PORTO

Intervista a **Nino Bevilacqua** a cura di **Giuseppe Guerrera** | Foto di **Sandro Scalia**

D- Quale visione ha di Palermo per il terzo millennio?

R- La storia degli ultimi decenni di questa città dimostra che la pianificazione si è impegnata soprattutto a realizzare nuovi insediamenti residenziali. Non c'è stato uno studio attento dei servizi infrastrutturali, intesi come un sistema integrato di trasporto pubblico e di parcheggi. Si sono creati soprattutto dei nuclei urbani satelliti sviluppati senza promuovere una coscienza urbana e uno sviluppo socio-economico. Ci siamo così trovati con una città costituita da grandi quartieri dormitorio, insediamenti privi di quel legame forte con il mare che rappresentava, sin dalla sua fondazione, uno dei punti di forza della città.

Oggi abbiamo il dovere di riprendere la naturale vocazione della città e di ritessere quindi il suo rapporto con il mare. Occorre potenziare i servizi utilizzando alcune aree che oggi hanno delle destinazioni che non sono più consone allo sviluppo del territorio; si tratta di aree come quella della Fiera del Mediterraneo, del Mercato ortofrutticolo. Questi spazi, che in tutte le città del mondo sono distribuiti lungo gli assi di scorrimento, non reggono più alle loro funzioni. Non c'è bisogno quindi di un nuovo Piano per realizzare delle nuove urbanizzazioni, ma abbiamo piuttosto bisogno di un Piano di assetto del territorio per sfruttare al meglio le potenzialità di questi spazi.

D- L'Autorità Portuale di Palermo, a partire da questa sua presidenza, sta svolgendo rapidamente un'azione di rinnovamento sia delle strutture del porto sia degli spazi pubblici posti a margine della città. C'è una particolare strategia amministrativa che ha agevolato la realizzazione di queste iniziative?

R- Abbiamo un cancro che è quello dell'attività politica fine a se stessa, esempio d'inefficienza nel programmare lo sviluppo del nostro territorio. Sono pochi gli esempi di buona architettura, episodi che tuttavia non reggono innanzi alle istanze della nostra società che chiede invece di ricomporre e rinnovare il territorio.

È, inoltre, necessario pianificare gli interventi con una politica di sviluppo del nostro territorio che sia condivisa. Sono riuscito a redigere un Piano Regolatore del Porto che, certamente, tra i suoi punti di forza ha quello di essere stato condiviso nella fase di redazione. L'attività di pianificazione non può essere realizzata assecondando le mutevoli direzioni politiche; la programmazione e la realizzazione di un'opera non può essere ricondotta ai cinque anni del singolo governo e non può appartenere al singolo ma alla collettività. Per questa ragione non si può realizzare un'opera se non è condivisa dalla nostra società.

Nell'elaborazione del Piano Regolatore del Porto, fin dal primo giorno ho voluto coinvolgere alcuni soggetti quali l'Università, la Soprintendenza, il Comune, la Camera di Commercio, i Sindacati, i rappresentanti del sistema politico che governa la città. C'è anche stato un buon rapporto con alcuni giovani architetti, però questo è stato solo un momento di analisi, successivamente si è sviluppato un ragionamento con una visione programmatica. Quindi, in un tempo molto breve, si è fatto il Piano Regolatore del Porto e si sono costruite alcune opere.

D- Entrando maggiormente nello specifico vorrei parlare del concorso bandito dall'Autorità portuale per il riutilizzo delle due gru del molo trapezoidale. Da dove parte questa ipotesi di farle diventare un oggetto d'arte simbolo della città di Palermo?

R- Ho accettato di fare il Presidente dell'Autorità Portuale di Palermo perché ho il desiderio di raggiungere, condividendoli con altri, degli obiettivi importanti per la nostra città; questo è quindi un momento importante della mia vita.

Ricordo che da giovane, passando con il mio motorino dinnanzi al porto occorreva andare veloce e non soffermarsi perché si trattava della zona più degradata della città. Quando, nel 2004, sono entrato a far parte dell'Autorità Portuale ho iniziato subito con un intervento di eliminazione dei relitti presenti nel porto della Cala. Abbiamo rimosso più di venti relitti di grande dimensione. Inoltre, nell'area, c'erano numerose gabbie che ospitavano cani da combattimento e cavalli per le corse clandestine, abbiamo subito ripulito questi spazi ed iniziato un'attività di recupero demolendo tutte le superfetazioni presenti sul molo trapezoidale. Fatto questo, mi sono dato come obiettivo quello di lasciare un segno a partire dal nuovo P.R.P., un piano che ha l'obiettivo di ricucire le relazioni del porto con la città.

Il primo obiettivo è stato quello di riqualificare tutto l'emiciclo della Cala perché rappresenta il luogo storico del forte legame della città con il mare. In questo contesto è importante lasciare un segno architettonico che possa rappresentare quello che oggi è il cambiamento, cioè la volontà comune della società palermitana di riappropriarsi del mare.

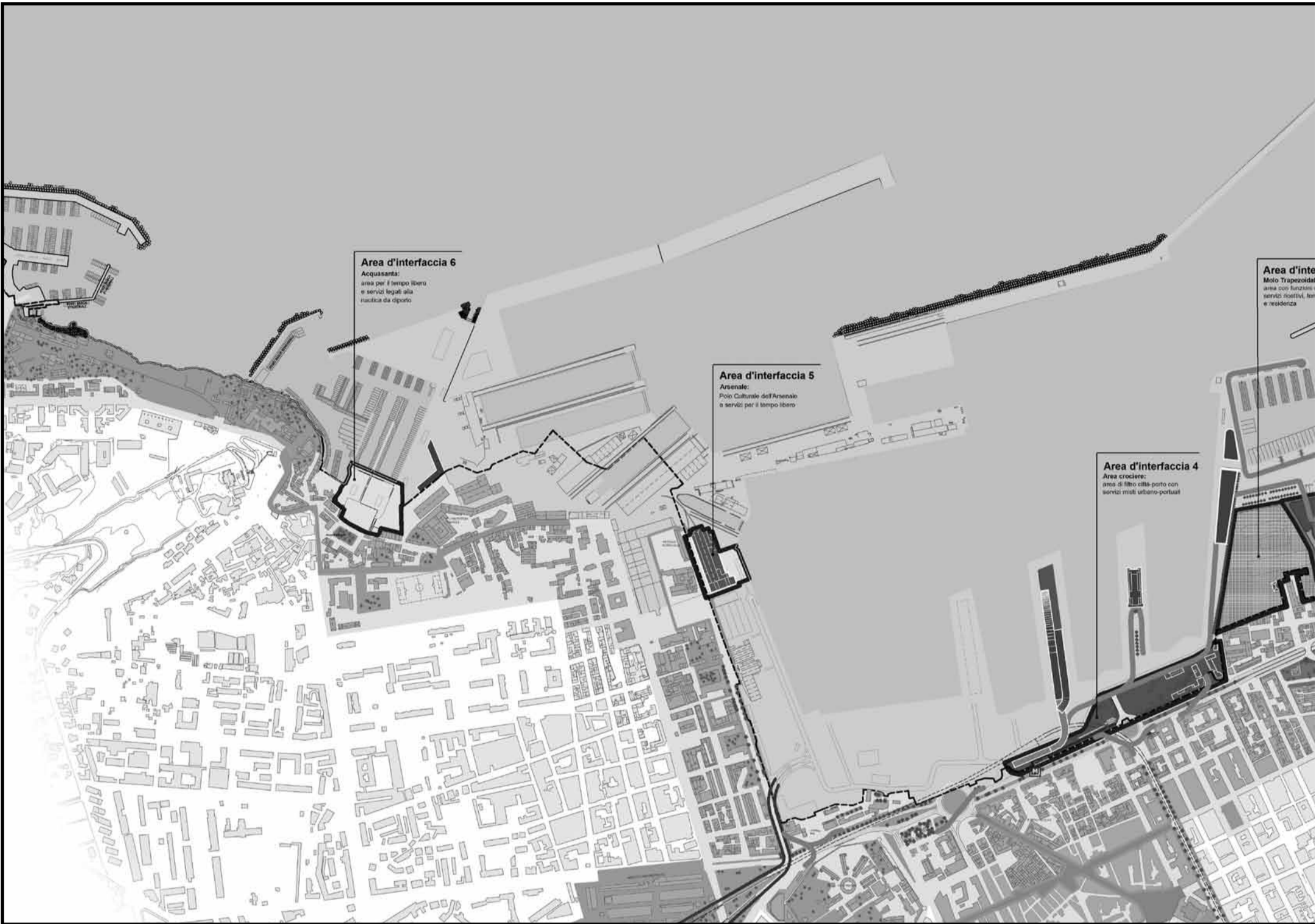
Le due gru, realizzate negli anni ottanta con un grande investimento dell'Autorità

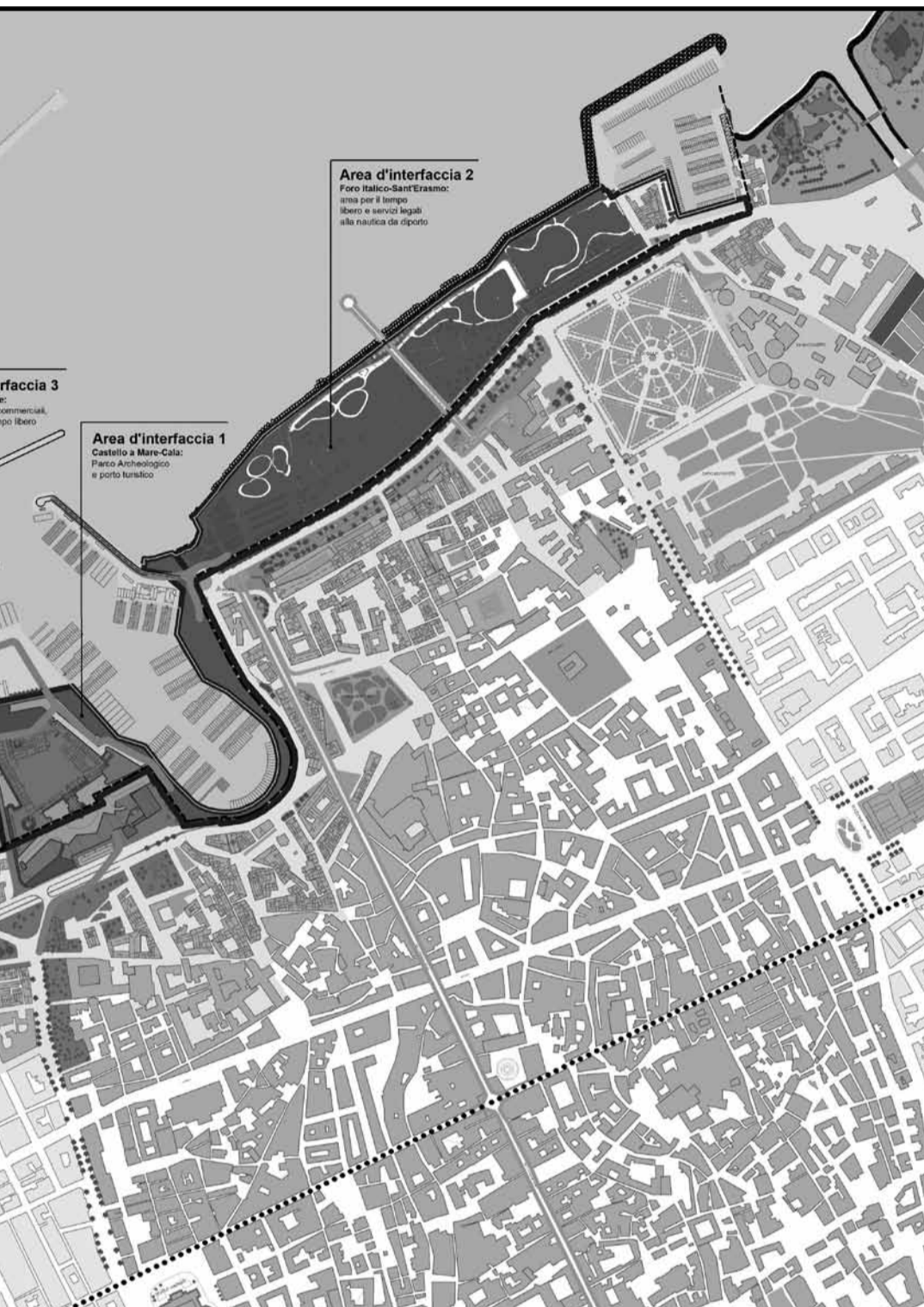
**In questa pagina**

Le due Gru scaricatori di rinfuse sul molo trapezoidale
Vista aerea del Molo Trapezoidale e della Cala

Nelle pagine seguenti

Planimetria generale del Piano Regolatore del Porto
Il parco del Foro Italico





Portuale, non sono mai state utilizzate e, nelle intenzioni, dovevano servire per movimentare il carbone, causando un notevole inquinamento in un'area posta, peraltro, al centro della città.

Esse, alte 50 metri, possono rappresentare un segno di riconoscimento della città dal mare. Ognuna delle due gru potrebbe ospitare una libreria, un ristorante, una sala espositiva, o essere un luogo d'osservazione dal mare della città o delle stelle. Un luogo dove, standoci dentro, si possa sognare.

Questa è una posizione fissa da cui viaggiatori e scrittori, hanno immaginato e rappresentato Palermo. Quello che vorrei è che le gru diventassero un luogo simbolo della città, ma non che diventino simbolo di un architetto.

D- Come è nata l'idea dell'Officina del Porto e quali sono stati gli esiti di questa esperienza?

R- L'Officina del Porto è nata per condividere con la comunità palermitana le idee di rinnovamento del porto. Occorreva un luogo per il confronto e per la discussione. Un luogo dove dieci giovani architetti laureati a Palermo potessero riunirsi per un periodo, che è durato 2-3 anni, e lavorare insieme con l'obiettivo di analizzare le possibili scelte per la programmazione dell'area portuale.

Oggi manca la forza e la capacità di lavorare insieme agli altri. Possiamo avere delle idee totalmente diverse, ma la cosa importante è ragionare e discutere insieme. Quindi riunire gli architetti per redigere il Piano Regolatore del Porto e i relativi progetti, tutti iniziati lì - nell'Officina del Porto - anche se poi sono stati sviluppati da altri, ha significato costruire un pensatoio comune e questo è stato per me l'obiettivo primario raggiunto: dare forma a un luogo che ha accompagnato questo processo di sviluppo dell'area portuale.

ESTRATTO DEL BANDO DI GARA DEL CONCORSO PER IL PROGETTO ARTISTICO-ARCHITETTONICO DI RIFUNZIONALIZZAZIONE DELLE 2 GRU SCARICATORI DI RINFUSE

Di recente è stato lanciato un Concorso d'idee per il Progetto artistico-architettonico di rifunionalizzazione delle 2 gru scaricatori di rinfuse site nel porto di Palermo quale futuro luogo simbolo dell'interazione porto-città. Le due gru, site al molo trapezoidale del porto di Palermo, insistono nell'area adiacente al porto della Cala e a quella del parco archeologico del Castello a mare.

Il bando richiede l'elaborazione di proposte progettuali di livello inferiore a quello preliminare ed è aperto alla partecipazione di architetti e ingegneri in possesso dei seguenti requisiti: a) fatturato globale per servizi di cui all'art. 50 del D.P.R. 554/1999, espletati negli ultimi 5 anni, non inferiore a 10.000.000 €; b) espletamento negli ultimi 10 anni di servizi per un importo globale per ogni classe e categoria non inferiore ai seguenti valori: Ie - 36.000.000 €, Ig - 12.000.000 €, IIIa - 4.000.000 €, IIIb - 4.000.000 €, IIIc - 3.200.000 €; c) svolgimento negli ultimi 10 anni di due servizi appartenenti ad ognuna delle classi e categorie dei lavori cui si riferiscono i servizi da affidare per un importo totale non inferiore ai seguenti valori: Ie - 7.200.000 €, Ig - 2.400.000 €, IIIa - 800.000 €, IIIb - 800.000 €, IIIc - 640.000 €; d) numero medio annuo del personale tecnico degli ultimi 3 anni pari ad almeno 6 unità.

Il bando scade il 17.5.2010 e le informazioni sono reperibili all'indirizzo www.portpalermo.it/concorsoideegru.html

**OGGI MANCA LA FORZA DI LAVORARE INSIEME AGLI ALTRI
POSSIAMO AVERE DELLE IDEE TOTALMENTE DIVERSE, MA LA COSA
IMPORTANTE E' RAGIONARE E DISCUTERE INSIEME**

L'OFFICINA DEL PORTO DI PALERMO

Nel 2005 è stata istituita l'Officina del Porto, un laboratorio di progettazione, voluto dal Presidente dell'Autorità Portuale, come luogo di studio e confronto sulle dinamiche di evoluzione del nuovo porto e delle sue relazioni con la città. Contava su un comitato scientifico e su un comitato consultivo in cui sedevano esponenti di tutte le istituzioni cittadine (Comune, Sovrintendenza, Provincia, Università). L'Officina, in una prima fase, ha lavorato in sinergia con il Comune di Palermo nell'ambito del programma ministeriale "Porti e Stazioni".

Per gli spazi operativi dell'Officina fu utilizzata una vecchia officina ricambi ormai dismessa interna all'area portuale, in modo da affermare, sin dalla scelta del luogo di lavoro, come la principale intenzione perseguita fosse quella di introdurre nuova linfa all'interno delle tradizionali attività e funzioni del sistema portuale.

Il lavoro riguardò soprattutto la redazione degli studi preparatori occorrenti per la redazione del Piano Regolatore portuale, una prima proposta di Master Plan e l'avvio di alcuni progetti pilota tra cui quello di riqualificazione della Cala, attualmente in corso di realizzazione e il cui progetto è stato curato - per gli aspetti architettonici - dall'architetto Giulia Argiroffi e da chi scrive.

La riflessione da cui derivarono tutte le scelte di massima contenute nel Master Plan così come quelle puntualmente declinate dai progetti pilota, mirava a un obiettivo comune: l'avvio di un processo d'inversione di tendenza delle dinamiche che avevano fino a quel momento guidato lo sviluppo del porto e le sue relazioni con la città. L'idea portata avanti era quella di un porto che riuscisse, pur nel rispetto e potenziamento delle sue peculiari funzioni infrastrutturali, a mutare la propria identità, transitando dall'esclusiva condizione di "porto di mare" e di "macchina infrastrutturale" a una dimensione più complessa che lo potesse configurare come un "porto di città", aperto alle relazioni e alle ibridazioni funzionali con il sistema urbano.

[Sebastiano Provenzano]

IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO

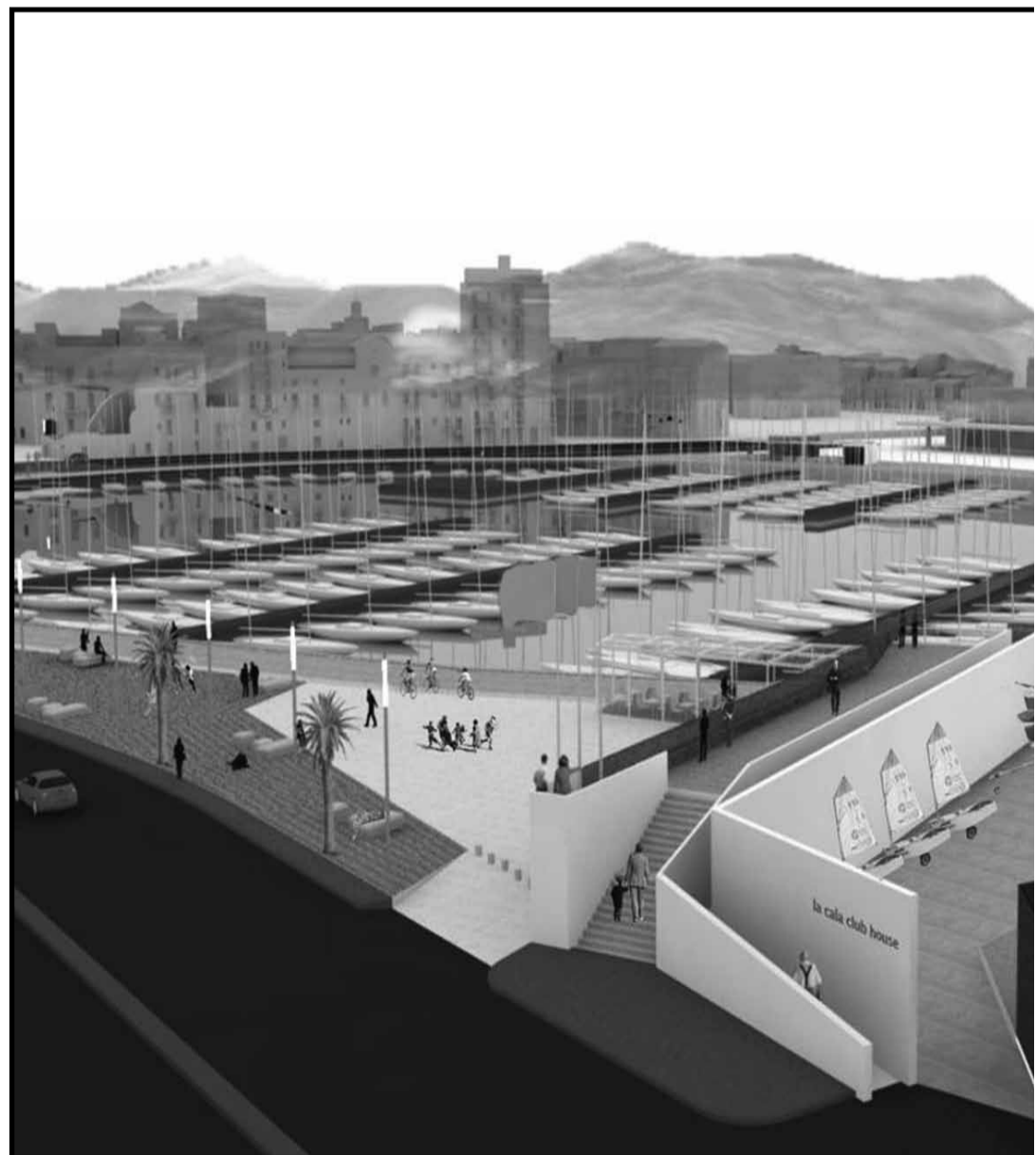
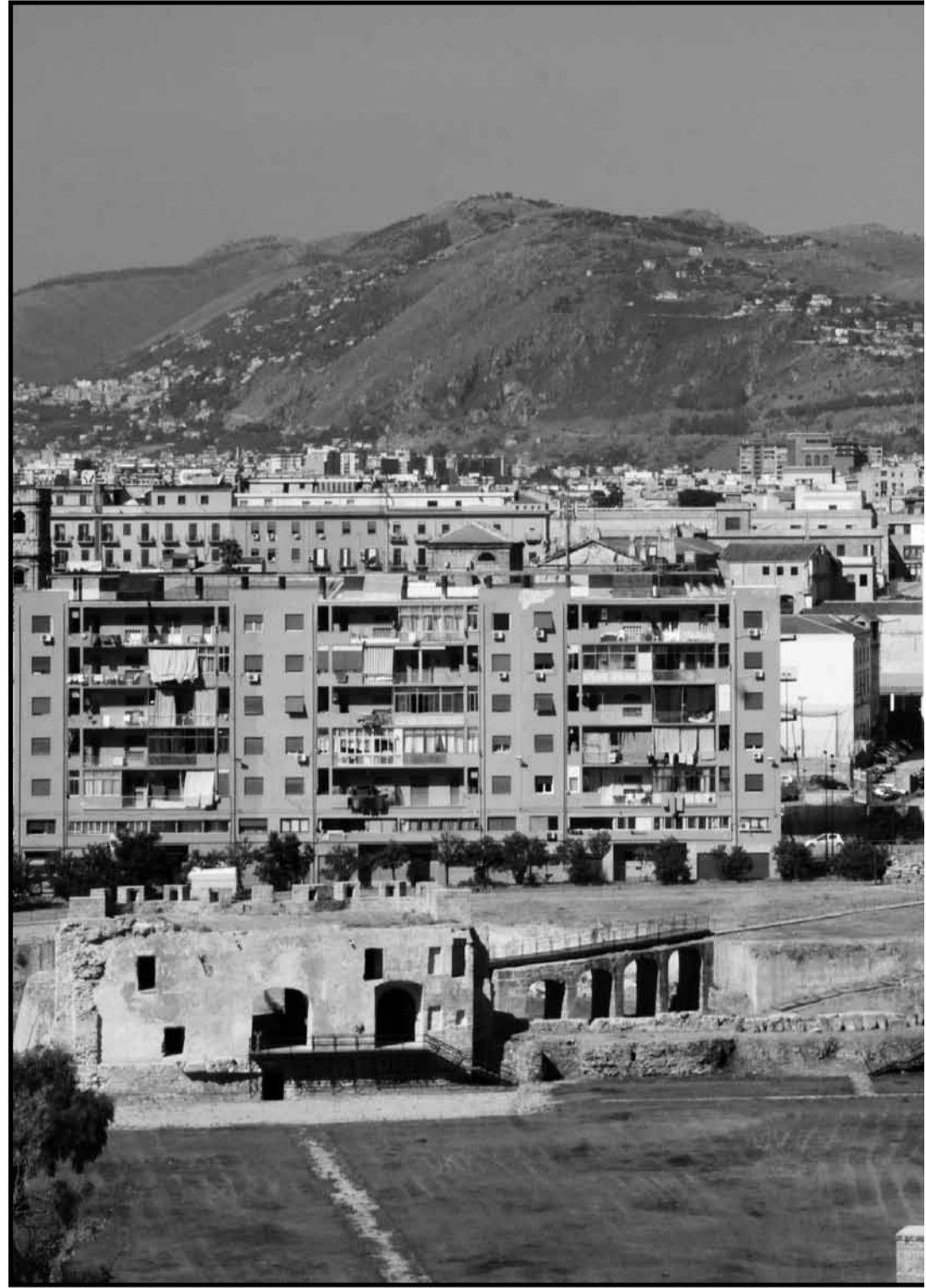
Dopo un iter iniziato nel luglio del 2008, la commissione urbanistica il 20 novembre 2009 ha approvato l'intesa sul nuovo Piano regolatore del porto (Prp), un master plan che, estendendosi dalla foce del fiume Oreto al porto dell'Arenella, ridisegna tutto il waterfront urbano.

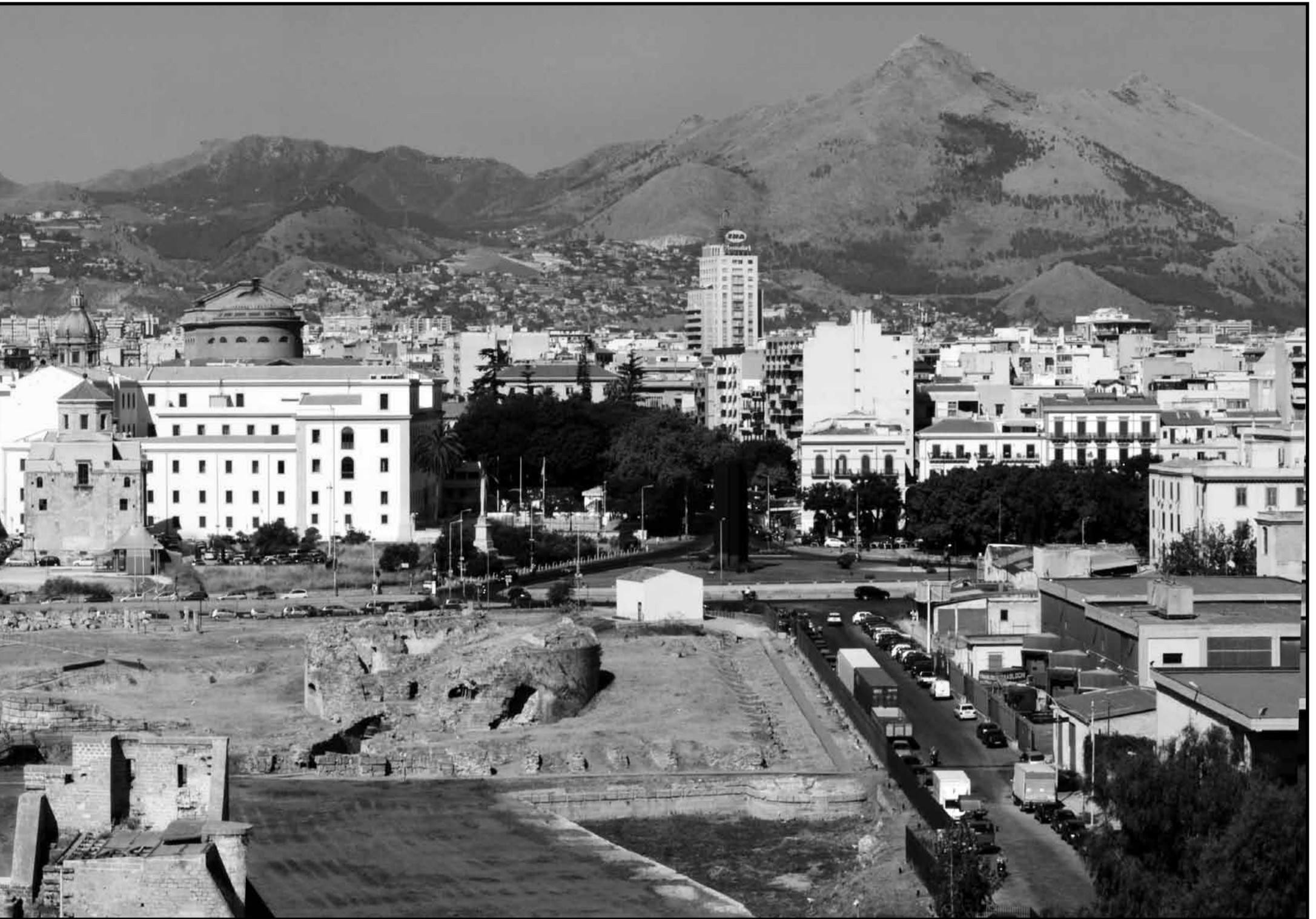
Sviluppato all'interno del programma ministeriale Porti&Stazioni, il Prp è stato redatto dall'Autorità portuale di Palermo e Termini Imerese attraverso il lavoro congiunto di un Comitato Scientifico, un Comitato Consultivo e dell'Officina del Porto. Nel 2006, con le mostre della trasferta siciliana della Biennale di Venezia, si era avuta un'anticipazione dei lavori dell'Officina che, come a suo tempo da più parti rilevato, si erano mostrati inferiori alle attese e avevano giustificato una serie di incarichi professionali diretti, una tendenza che oggi pare superata dal concorso per la rifunzionalizzazione delle gru come luogo di interazione porto-città.

Il nuovo Prp, per la cui attuazione occorreranno oltre 120 milioni di euro, prevede lo sviluppo del traffico crocieristico e del turismo da diporto e il potenziamento del traffico merci con la delocalizzazione di gran parte del porto commerciale a Termini Imerese. Oltre alle aree «Porto operativo commerciale» (226.800 mq), «Attività industriali» (271.630 mq), «Crocieristica e passeggeri» (58.500 mq) e «Crocieristica di trasformazione - interfaccia città-porto» (86.380 mq), il Prp interessa il porto di Sant'Erasmo per il quale è prevista una destinazione turistica, il parco urbano del Foro Italico, l'antico porto della Cala, il parco archeologico di Castello a Mare e, a nord, i porti dell'Acquasanta e dell'Arenella, entrambi con destinazione turistica. Al riguardo va rilevato che le prevalenti destinazioni turistiche, crocieristiche e passeggeri limitano le prospettive di sviluppo della funzione produttiva del porto senza restituire il complesso ventaglio di attività e funzioni che ne costituiscono l'identità.

I contenuti del Prp s'intrecciano con i molteplici piani di trasformazione urbana in itinere: primo tra tutti, il Piano strategico *Palermo Capitale* che tra i progetti pilota individua la rigenerazione del waterfront e assegna alle così dette aree bersaglio destinazioni ancora da verificare, poi ancora il P.P.E. (in attesa di essere rinnovato), il Piano strategico della mobilità sostenibile e, infine, il progetto del Parco dell'Oreto. A fronte della complessità dei programmi di trasformazione della città è, quindi, auspicabile che le tappe successive siano sviluppate attraverso una reale cooperazione tra i differenti portatori d'interesse e le molteplici espressioni della collettività delineando una regia condivisa capace di orientare il futuro sviluppo di Palermo.

[Lucia Pierro]





In questa pagina
Il Castello a Mare di Palermo
Vista d'insieme del progetto di riqualificazione della Cala