









# L'Atlante dei Waterfront

## *Waterfront Atlas*

**Visioni, paradigmi, politiche e progetti integrati per i waterfront Siciliani e Maltesi**

*Visions, paradigms, policies and integrated projects for the Sicilian and Maltese waterfronts*





# Indice

- 11 Darco Pellos, Commissario Straordinario, Provincia Regionale di Trapani
- 12 Domenico Tucci, Commissario Straordinario, Provincia Regionale di Palermo
- 13 Leoluca Orlando, Sindaco del Comune di Palermo
- 14 Roberto Lagalla, Rettore dell'Università degli Studi di Palermo

## Inquadramento tecnico scientifico

- 19 Il paradigma della città fluida - Maurizio Carta
- 33 Water And Territorial policies for integration of multisectorial development: aspetti tecnico amministrativi del progetto WATERFRONT - Deborah Aureli
- 35 Il "Teorema Waterfront": un approccio progettuale integrato e creativo - Maurizio Carta
- 47 Waterfront e turismo - Nadia Theuma
- 53 Politiche del Waterfront e sviluppo locale - Francesco Speciale
- 56 Politiche del Waterfront e difesa delle coste e dei litorali della Provincia Regionale di Trapani - Antonino Candela, Alessandro Putaggio
- 62 Politiche del Waterfront e rigenerazione urbana del Comune di Palermo - Vincenza Conigliaro, Patrizia Milisenda
- 67 Un atlante dei Waterfront mediterranei: strumento di conoscenza e indirizzo - Daniele Ronsivalle
- 77 Analisi geologica ed ambientale dei sedimenti nelle spiagge del golfo di Palermo - Vincenzo Liguori, Agostina Porcaro
- 79 Caratteristiche dei campioni - Vincenzo Liguori, Agostina Porcaro
- 82 I soggetti e gli strumenti per il waterfront - Daniele Gagliano, Barbara Lino

## Le specifiche tecniche per il popolamento dell'Atlante

- 91 Le rappresentazioni di sintesi dell'Atlante - Daniele Ronsivalle

## L'Atlante di Malta

- 105 Presentazione dei luoghi e scenario di progetto Nadia Theuma, Davide Corazzini
- 118 TAV. 1.1 Perimetro e profondità: i cluster identitari
- 120 TAV. 1.2 Patrimoni
- 122 TAV. 2.2 Servizi
- 124 TAV. 3.1 - 3.2 Aree risorsa, aree dismesse, paesaggi costieri
- 126 TAV. 4.2 Accessibilità ai servizi
- 128 TAV. 5.1 Densità e cronologia dei tessuti
- 130 TAV. 5.2 Users e cronografia degli usi
- 132 TAV. 6.1 Produzione e commercio
- 134 TAV. 7.1 - 7.2 Vincoli, trasformazioni in atto e attori

## L'Atlante della Provincia di Trapani

- 139 Individuazione dell'area pilota - Rocco Ricevuto
- 140 La costa ai piedi del monte - Rocco Ricevuto
- 144 TAV. 1.1 Perimetro e profondità: i cluster identitari
- 146 TAV. 1.2 Patrimoni
- 148 TAV. 2.1 Usi del suolo
- 150 TAV. 2.2 Servizi
- 152 TAV. 3.1 Aree risorsa ed aree dismesse
- 154 TAV. 3.2 Rete ecologica e paesaggi costieri
- 156 TAV. 4.1 - 4.2 Infrastrutture, mobilità, flussi ed accessibilità ai servizi
- 158 TAV. 5.1 Densità e cronologia dei tessuti
- 160 TAV. 5.2 Users e cronografia degli usi
- 162 TAV. 6.1 Produzione e commercio
- 164 TAV. 6.2 Turismo e nautica
- 166 TAV. 7.1 Vincoli, trasformazioni in atto e attori
- 168 TAV. 7.2 Pressione, rischi e compatibilità delle scelte
- 170 Politiche di tutela e valorizzazione della costa Trapani nord: scenario di progetto - Rocco Ricevuto
- 172 TAV. 8 Scenario di progetto

## L'Atlante della Provincia di Palermo

- 177 Presentazione dei luoghi allo stato attuale Francesco Speciale
- 182 TAV. 1.1 Perimetro e profondità: i cluster identitari
- 184 TAV. 1.2 Patrimoni
- 186 TAV. 2.1 Usi del suolo
- 188 TAV. 2.2 Servizi
- 190 TAV. 3.2 Rete ecologica e paesaggi costieri
- 192 TAV. 4.1 Infrastrutture, mobilità e flussi
- 194 TAV. 4.2 Accessibilità ai servizi
- 196 TAV. 5.1 Densità e cronologia dei tessuti
- 198 TAV. 6.2 Turismo e nautica
- 200 Scenario tendenziale in atto - Sebastiano Provenzano
- 202 TAV. 7.1 Vincoli, trasformazioni in atto e attori
- 204 TAV. 7.2 Pressione, rischi e compatibilità delle scelte
- 205 Indirizzi progettuali - Sebastiano Provenzano
- 212 TAV. 8 Metaplan di indirizzo della pianificazione costiera

## L'Atlante del Comune di Palermo

- 217 Presentazione dei luoghi - Sergio Marinaro
- 220 TAV. 1.1 Perimetro e profondità: i cluster identitari
- 222 TAV. 1.2 Patrimonio culturale

## Index

224	TAV. 2.1 Usi del suolo
226	TAV. 2.2 Servizi
228	TAV. 3.1 Aree risorsa e aree dismesse
230	TAV. 3.2 Rete ecologica e paesaggi costieri
232	TAV. 4.1 Infrastrutture, mobilità e flussi
234	TAV. 4.2 Accessibilità ai servizi
236	TAV. 5.1 Densità e cronologia dei tessuti
238	TAV. 5.2 Users e cronografia degli usi
240	TAV. 6.1 Produzione e commercio
242	TAV. 6.2 Turismo e nautica
244	Trasformazioni in atto e progetti già attivati sulla costa sud del Comune di Palermo - Sergio Marinaro
246	TAV. 7.1a Vincoli e trasformazioni. Vincoli di P.R.G.
248	TAV. 7.1b Vincoli, trasformazioni in atto e attori. Piano strategico
250	TAV. 7.2a Pressione, rischi e compatibilità delle scelte
252	TAV. 7.2b Fasce d'interesse per la compatibilità del progetto
254	Ipotesi di scenario presentato dal gruppo di lavoro del Comune di Palermo - Sergio Marinaro
256	TAV. 8.1 Zone franche urbane
258	TAV. 8.2 Scenari di progetto
<b>Mappa delle trasformazioni</b>	
263	Waterfront e trasformazioni in contesti di conflitto Barbara Lino
<b>Applicazione del protocollo</b>	
283	Definizione degli ambiti e degli strumenti per una pianificazione condivisa e concertata delle aree di waterfront Daniele Gagliano
<b>Bibliografia, colophon e crediti</b>	
295	Bibliografia
297	Colophon e crediti

11	<i>Darco Pellos, Temporary Commissioner of the Regional Province of Trapani</i>
12	<i>Domenico Tucci, Temporary Commissioner of the Regional Province of Palermo</i>
13	<i>Leoluca Orlando, Mayor of the City of Palermo</i>
14	<i>Roberto Lagalla, Rector of the University of Palermo</i>
<b>Technical scientific framework</b>	
27	<i>The Fluid city paradigm - Maurizio Carta</i>
34	<i>Water and Territorial Policies for the Integration of Multi-sectorial Development: Technical and Administrative Aspects of the WATERFRONT project - Deborah Aureli</i>
42	<i>The "Waterfront Theorem": an integrated and creative planning approach - Maurizio Carta</i>
50	<i>Waterfronts and tourism - Nadia Theuma</i>
53	<i>Waterfront Policies and local development - Francesco Speciale</i>
59	<i>Province of Trapani policies for the waterfront and coastal and shoreline defence - Antonio Candela, Alessandro Putaggio</i>
62	<i>Waterfront Policies and the urban regeneration of Palermo Vincenza Conigliaro, Patrizia Milisenda</i>
72	<i>An Atlas of the Mediterranean Waterfronts: an instrument for knowledge and direction - Daniele Ronsivalle</i>
78	<i>Geological and environmental analysis of sediments in the beaches of the Gulf of Palermo - Vincenzo Liguori, Agostina Porcaro</i>
79	<i>Sample features - Vincenzo Liguori, Agostina Porcaro</i>
85	<i>Actors and tools for the waterfront - Daniele Gagliano, Barbara Lino</i>
<b>Technical details for populating the Atlas</b>	
96	<i>The concise representations of the Atlas - Daniele Ronsivalle</i>
<b>The Atlas of Malta</b>	
112	<i>Introduction to the places and project scenario Nadia Theuma, Davide Corazzini</i>
118	<i>MAP 1.1 Perimeter and depth: the identity clusters</i>
120	<i>MAP 1.2 Cultural and natural heritage</i>
122	<i>MAP 2.2 Services</i>
124	<i>MAPS 3.1 - 3.2 Resource areas, disused areas, costal landscapes</i>
126	<i>MAP 4.2 Accessibility to services</i>
128	<i>MAP 5.1 Density and history of urban fabric</i>
130	<i>MAP 5.2 Users and chronology of uses</i>
132	<i>MAP 6.1 Production and commerce</i>
134	<i>MAPS 7.1 - 7.2 Constraints, transformations underway and actors</i>



### **The Atlas of the Province of Trapani**

- 139 Selection of the pilot area - Rocco Ricevuto  
 140 The coast at the foot of the mountain - Rocco Ricevuto
- 144 MAP 1.1 Perimeter and depth: the identity clusters  
 146 MAP 1.2 Heritage  
 148 MAP 2.1 Land use  
 150 MAP 2.2 Services  
 152 MAP 3.1 Resource areas and abandoned areas  
 154 MAP 3.2 Ecological network and coastal landscapes  
 156 MAPS 4.1 - 4.2 Infrastructures, mobility, movements and accessibility to services  
 158 MAP 5.1 Density and history of urban fabric  
 160 MAP 5.2 Users and chronology of uses  
 162 MAP 6.1 Production and commerce  
 164 MAP 6.2 Tourism and boating  
 166 MAP 7.1 Constraints, transformations underway and actors  
 168 MAP 7.2 Pressures, risks and compatibility of choices
- 171 Policies for the protection and development of the north Trapani coast: Project scenario - Rocco Ricevuto  
 172 MAP 8 Project scenario
- ### **The Atlas of the Province of Palermo**
- 179 Presentation of the places as they are now  
 Francesco Speciale
- 182 MAP 1.1 Perimeter and depth: the identity clusters  
 184 MAP 1.2 Heritage  
 186 MAP 2.1 Land use  
 188 MAP 2.2 Services  
 190 MAP 3.2 Ecological network and coastal landscapes  
 192 MAP 4.1 Infrastructures, mobility and movements  
 194 MAP 4.2 Accessibility to services  
 196 MAP 5.1 Density and chronology of the urban fabric  
 198 MAP 6.2 Tourism and boating
- 201 Trend scenario - Sebastiano Provenzano  
 202 MAP 7.1 Constraints, transformations underway and actors  
 204 MAP 7.2 Pressures, risks and compatibility of choices
- 205 Project aims - Sebastiano Provenzano  
 212 MAP 8 Coastal planning

### **The Atlas of Palermo**

- 218 A presentation of the locations - Sergio Marinaro
- 220 MAP 1.1 Perimeter and depth: the identity clusters  
 222 MAP 1.2 Cultural and natural heritage  
 224 MAP 2.1 Land use  
 226 MAP 2.2 Services  
 228 MAP 3.1 Resource areas and abandoned areas  
 230 MAP 3.2 Ecological network and coastal landscapes  
 232 MAP 4.1 Infrastructures, mobility and movements  
 234 MAP 4.2 Accessibility to services  
 236 MAP 5.1 Density and chronology of the urban fabric  
 238 MAP 5.2 Users and chronology of uses  
 240 MAP 6.1 Production and commerce  
 242 MAP 6.2 Tourism and boating
- 245 Transformations and projects already underway on the south coast of Palermo - Sergio Marinaro  
 246 MAP 7.1 a Constraints and transformations. P.R.G. (General Town Planning Scheme) constraints  
 248 MAP 7.1 b Constraints, transformations underway and actors. Strategic plan  
 250 MAP 7.2 a Pressures, risks and the compatibility of choices  
 252 MAP 7.2 b Belts for the compatibility of the project
- 255 Hypothetical scenarios presented by the working group of the City of Palermo in the Waterfront project - Sergio Marinaro  
 256 MAP 8.1 Urban free zones  
 258 MAP 8.2 Project scenarios
- ### **Map of trend scenario**
- 271 Waterfront and transformations in contexts of conflict  
 Barbara Lino
- ### **Application of the protocol**
- 287 Definition of the precincts and instruments for shared and harmonised planning of waterfront areas  
 Daniele Gagliano
- ### **Bibliography, colophon and credits**
- 295 Bibliography  
 297 Colophon and credits



**Darco Pellos**  
Commissario Straordinario  
della Provincia Regionale di Trapani  
*Temporary Commissioner  
of the Regional Province of Trapani*

Il rapporto tra Trapani e la sua storica linea del mare è millenario.

L'antica Drepanum è un porto naturale, una città-istmo che si distende sull'acqua infinita.

Dall'antico sbocco commerciale di Eryx, l'odierna Erice, il fronte mare della città di Trapani ha avuto nei secoli un ruolo strategico anche per la sua posizione centrale e unica nel Mediterraneo.

Oggi più che mai questa centralità deve essere rilanciata e valorizzata a livello europeo.

Trapani può trarre dal suo waterfront occasione di sviluppo.

È questa un'opportunità che la Provincia Regionale di Trapani, capofila del progetto, ha scelto di cogliere anche quale preziosa occasione di marketing del suo intero territorio.

L'orizzonte sul mare di Trapani è un volano con potenzialità tutte da esprimere per lo sviluppo economico del territorio e per la riqualificazione della costa che avrà ricadute molto importanti dal punto di vista turistico.

L'impegno del nostro ente, e di chi ne raccoglierà il testimone, è in questa direzione, nell'adozione di politiche di sviluppo che valorizzino la naturale geografia dei luoghi per far tornare la città di Trapani e la sua provincia a ricoprire un ruolo di centralità di cui si è fregiata nella sua gloriosa e antica storia.

*The relationship between Trapani and its shoreline has lasted for millennia.*

*Ancient Drepanum was a natural harbour, a city-isthmus that stretched out over the infinite water.*

*The seafront of the city of Trapani was the ancient commercial outlet of Eryx, modern Erice, and over the centuries it has had a strategic role, partly because of its unique central position in the Mediterranean.*

*Today more than ever this centrality must be relaunched and developed at a European level.*

*Trapani can draw development opportunities from its waterfront.*

*This is a chance that the Regional Province of Trapani, project leader, has chosen to take, as it is also an invaluable marketing opportunity for the entire area.*

*The horizon over the sea of Trapani is a catalyst with so much potential to be expressed for the economic development of the area and the redevelopment of the coast, which will have very important consequences from a tourist point of view.*

*The commitment of our agency, and whoever picks up the baton, is in this direction, in the adoption of policies of development which promote the natural geography of the places, to allow the city of Trapani and its province to return to the central role of its glorious and ancient history.*

Il tratto di fascia costiera che da Ficarazzi si estende fino a Termini Imerese rappresenta una parte del territorio che nel tempo è stato spesso dimenticato o sfruttato, senza tener conto della sua integrazione nell'intero contesto territoriale provinciale.

La Provincia Regionale di Palermo attraverso il progetto "waterfront", il fronte a mare, intende non solo conservare, ma trovare una sintesi tra tutela dell'identità dei luoghi e creazione di prospettive di sviluppo. L'obiettivo è quello di pianificare e di promuovere iniziative in quella zona per valorizzare le potenzialità attraverso programmi e progetti equilibrati e sostenibili sia dal punto di vista ambientale che finanziario.

Sulla stessa area la Provincia si è fatta promotrice, all'interno del Piano Operativo Fondo Europeo Pesca, della costituzione del Gruppo di Azione Costiera, favorendo un utilizzo delle risorse coerente con le altre iniziative avviate sul territorio, integrandone e ottimizzandone i risultati.

Lo studio e l'analisi dei dati, pubblicati nel presente lavoro, sono uno strumento fondamentale per avviare progetti futuri e iniziare la sfida di recupero e tutela del patrimonio costiero siciliano.

*The coastline that extends from Ficarazzi to Termini Imerese is an area that has often been forgotten or exploited over time, without its integration into the context of the province being taken into account.*

*Through the "waterfront" project, the front of the sea, the Regional Province of Palermo not only intends to conserve, but also to find a synthesis between protecting the identity of places and creating prospects for development. The objective is to plan and promote initiatives in the area to develop potential through plans and projects that are balanced and sustainable, both from an environmental and a financial point of view.*

*Within the Operative Plan of the European Fisheries Fund, the Province has become the promoter of the establishment of a Coastal Action Group in the area, promoting a use of resources that is coherent with the other initiatives underway in the area, integrating and optimising the results.*

*The study and analysis of the data published in this work is a fundamental instrument for starting up future projects and meeting the challenge of reclaiming and protecting the heritage of the Sicilian coast.*

#### **Domenico Tucci**

Commissario Straordinario  
della Provincia Regionale di Palermo  
Temporary Commissioner  
of the Regional Province of Palermo

**Leoluca Orlando**  
Sindaco del Comune di Palermo  
*Mayor of the City of Palermo*

“Waterfront”, una parola il cui suono rievoca il fronte. Il fronte del mare.

Oggi a Palermo, quello del mare e delle coste può davvero essere considerato un fronte, un luogo fisico e metaforico in cui si combatte una battaglia per lo sviluppo della città e della comunità.

La costa, da un decennio abbandonata materialmente al degrado e abbandonata metaforicamente perché dimenticata come elemento essenziale attorno a cui si sviluppa la città, può e deve tornare ad essere invece il fulcro dello sviluppo.

Questo è ancora più vero per quella lunga fascia costiera che noi chiamiamo dell’ “oltre Oreto”, quel tratto della costa a sud della città alla cui rinascita sono legati tanti progetti ma che oggi simboleggia la lontananza fra i palermitani e il loro mare.

Ogni seria pianificazione di interventi deve basarsi necessariamente su una conoscenza ed una attenta valutazione di dati sul territorio in cui si interviene: dati economici, sociali, ambientali, strutturali.

Questa pubblicazione risponde proprio a questa esigenza: costituisce un elemento fondamentale di quel lavoro, ne costituisce la base preziosa per fornire elementi indispensabili alla pianificazione del lavoro e degli interventi.

Questa pubblicazione costituisce uno dei tasselli che andranno a costruire i programmi e i progetti futuri per lo sviluppo della città.

“Waterfront” is a word that brings to mind a front. The front of the sea.

Today in Palermo, the sea and the coastline can certainly be considered a front, a physical and metaphorical place in which a battle for the development of the city and the community is being fought.

For a decade the coast has been materially abandoned to decay, and metaphorically abandoned because it has been forgotten as an essential element around which the city develops. It can and must return to being the focal point for development.

This is even more true for that long coastal strip that we call “beyond the Oreto”, that stretch of coast in the south of the city with so many projects to bring it back to life, but which today symbolises the distance between the citizens of Palermo and their sea.

Any serious plan for intervention must necessarily be based on an understanding and careful evaluation of data about the area in which the intervention is to take place: economic, social, environmental and structural data.

This publication responds precisely to that need.

It is a fundamental element of this work and an invaluable base, providing indispensable elements for the planning of the work and the interventions.

This publication is one of the key components which are going to build future plans and projects for the development of the city.

Gli anni di mutamento che viviamo ci obbligano a ripensare l'Europa e il Mediterraneo non più cristallizzati come fino a pochi anni fa. In un'Europa che voglia riequilibrare il pensiero "solido" mitteleuropeo, il Mediterraneo ci invita ad una visione "liquida", più flessibilmente fondata sul capitalismo della finanza, della produzione e delle infrastrutture. Ci chiede di pensarlo non più come periferia o come un mercato per i consumi, ma come nuovo centro cosmopolita su cui si affaccia una comunità di circa 500 milioni di abitanti con passioni e domande, bisogni e talenti, che richiedono nuovi approdi e nuove porte. E questa visione culturale - prima che tecnica - ha animato il Progetto WATERFRONT di cooperazione tra la Sicilia e Malta di cui l'Università di Palermo ha assunto il coordinamento scientifico, guidando le riflessioni contenute in questo Atlante, dirigendo le ricerche delle Amministrazioni locali coinvolte e cooperando con la University of Malta nella definizione di nuovi avanzamenti della ricerca. Ne è scaturita una nuova mappa per guardare con occhi diversi e per guidare verso nuovi orizzonti le città costiere del XXI secolo: città saldamente radicate nel passato ed ambiziosamente protese verso il futuro che ripensino le relazioni tra città e porto, tra patrimonio culturale costiero e progetti di trasformazione, tra opportunità delle aree portuali e sensibilità del paesaggio marino. Viviamo sempre di più in una talassoeconomia di cui i waterfront sono capaci di intercettare i flussi materiali ed immateriali che li attraversano, di trasferirli al contesto urbano e di tradurli in risorse di sviluppo per la comunità. La capacità dei waterfront di connotare di nuovo le città di mare, di scavalcarne gli argini amministrativi e di infiltrarsi nei suoi paesaggi è oggi una sfida fondamentale per le città e le comunità di un nuovo Mediterraneo dei popoli e delle culture.

*The years of change that we are living in oblige us to rethink Europe and the Mediterranean, which are no longer fixed as they were a few years ago. In a Europe that wants to rebalance the "solid" Central European thinking, the Mediterranean invites us to take a "liquid" view of the production of infrastructure, which is more flexibly based on capitalism and finance. It asks us to think of it not as a periphery or a market for consumers, but as a new cosmopolitan centre with a community of about 500 million inhabitants on its shores, with passions, questions, needs and talents, who require new openings and new approaches. And this cultural vision - more than technical - has given life to the WATERFRONT Project in cooperation between Sicily and Malta. The University of Palermo has been responsible for its scientific coordination and has guided the reflections contained in this Atlas, directed the research by the Local Authorities involved, and cooperated with the University of Malta in defining new progress in the research. A new map has arisen from it, to be looked at in a different way and to direct the coastal cities of the 21st century towards new horizons, cities firmly rooted in the past and reaching out ambitiously towards the future, which should rethink the relationship between city and port, between coastal cultural heritage and transformation projects, between the opportunities of the port areas and awareness of the marine landscape. We are living more and more in a sea-economy, whose material and non-material fluxes can be intercepted by the waterfronts which they cross, transferred to the urban context and transformed into development resources for the community. The capacity of the waterfront to involve cities by the sea once more, to overcome administrative barriers and to permeate their landscapes is today a fundamental challenge for the cities and communities of a new Mediterranean of peoples and cultures.*

**Roberto Lagalla**

Rettore dell'Università degli Studi di Palermo  
Rector of the University of Palermo

Malta, le Tre Città: Bormla vista da Senglea  
Malta, the Three Cities: Bormla seen from Senglea







# Inquadramento tecnico scientifico



*Technical scientific framework*



Palermo, il golfo visto dai tetti del centro storico  
*Palermo, the gulf seen from the roofs of the historical centre*



# Il paradigma della città fluida

**Maurizio Carta**

Coordinatore scientifico,  
responsabile dell'Atlante e  
componente del Comitato di Pilotaggio,  
Università degli Studi di Palermo  
*Scientific Coordinator,  
responsible for the Atlas and  
Member of the Steering Committee,  
University of Palermo*

## **Pianificare le Gateway Cities nell'era della crisi**

Nella recente crisi globale i poderosi flussi di capitali finanziari, sociali e relazionali che hanno alimentato la riqualificazione urbana nel corso degli ultimi quindici anni non sono più disponibili ad essere intercettati in maniera indiscriminata così come è stato possibile fino a qualche anno fa. Nell'era della crisi strutturale le città più dinamiche non sono più quelle in grado di attrarre progetti urbani iconici ed investitori spinti dal mercato immobiliare o dalla redditività delle attività ricreative, ma quelle città che, a partire dalle loro profonde e diversificate risorse culturali, saranno capaci di attuare una vera e propria "metamorfosi" per usarle come base per la creazione di nuove culture, nuove ecologie e per creare nuovi stimoli economici in grado di farle ripartire. Rigenerare il waterfront, quindi, non è più facile occasione per investimenti a lungo termine o per allocare in maniera redditizia le plusvalenze finanziarie delle multinazionali o degli hedge funds, ma la nuova Gateway City (la città-porta) dovrà essere alimentata dalla creatività per fornire preziose opportunità allo sviluppo – non solo quantitativo ma sempre più qualitativo – e per produrre effetti sia nel dominio dei beni comuni che in quello degli interessi privati. La rigenerazione dei waterfront urbani deve intercettare in modo proattivo la teoria ed i metodi della "città creativa" (Landry, 2000), ma innovandoli. Già alcuni anni fa, infatti, ho individuato la necessità di una concreta evoluzione del concetto ed ho evidenziato i fattori che rendono la creatività urbana un attivatore di nuove economie della conoscenza ed una forza creatrice di nuova città e non semplicemente un attrattore di capitale intellettuale. Oggi, infatti, il paradigma della città creativa richiede un terzo salto evolutivo perché

sia capace di produrre effetti moltiplicativi e rigenerativi sullo sviluppo urbano (Carta, 2009).

La Città Creativa, dunque, non è più una categoria interpretativa per economisti e sociologi od una sfida per il progetto urbano, ma piuttosto chiede ai decisori ed agli attuatori, agli urbanisti ed agli architetti di mettere in atto nuove idee e nuovi strumenti operativi. Perché siamo convinti che lo sviluppo sostenibile delle nazioni ed il benessere della comunità nell'era della crisi sarà misurato proprio su quelle città che affrontano il mutamento globale in modo creativo, capaci di "re-immaginare l'urbanistica" (Carta, 2013). Il Report City 600 dimostra che il XXI secolo non è solo composto da iper-città ma mostra anche l'emergere di metropoli intermedie, conurbazioni diffuse e reti di città di media dimensione, e soprattutto in Europa alla rete di città globali fa da complemento la rete delle città medie, le "piccole capitali" che producono visioni alternative - basate sulla qualità della vita ed alimentate dalla cultura - vero e proprio antidoto all'esplosione delle megalopoli (McKinsey Global Institute, 2011). Un impegno che non può essere ignorato dagli amministratori e dai manager, dai pianificatori e dai progettisti, dai promotori e dai comunicatori, dagli imprenditori e dagli investitori, sarà quello di creare città dinamiche e vivaci che generino nuova attrattività urbana e moltiplichino i capitali investiti, materiali e immateriali. Ma queste città dovranno essere soprattutto luoghi dove le persone vogliono vivere e sognare, lavorare e produrre, innovare ed educare, socializzare e partecipare: luoghi vitali che attraggano persone ed investimenti, idee e finanze. Nell'Urban Age in cui siamo entrati, le ambizioni degli uomini e delle donne, i desideri delle future generazioni

e le loro tensioni creative, la sensibilità al paesaggio delle comunità, la spinta all'innovazione della classe produttiva, l'immaginazione della classe creativa e le attività basate sulla conoscenza sono i nuovi fattori strutturali dello sviluppo sostenibile (Urban Age Group, 2006). Tuttavia, la città non è solo il substrato dell'insediamento dei fattori di sviluppo ma essa stessa deve promuovere la nascita di luoghi della creatività, i quali a loro volta dovranno generare nuova ecologia urbana. Un gran numero di città sono oggi impegnate in un processo di "autopoiesi creativa" (favorendo la localizzazione di attività innovative che consolidano l'autocreatività dei luoghi), consciamente e con grande determinazione, proponendosi come potenti "growth machine" dello sviluppo nella Europa delle città e delle comunità intelligenti.

Accessibilità, relazionalità, esperienza, connettività e molteplicità sono parole chiave per le nuove dinamiche urbane: la terza generazione della città creativa non si configura più attraverso le tradizionali categorie settoriali di proprietà e materialità, uso e rendita, ma chiede un nuovo paradigma che guidi la conoscenza, la diagnosi e l'azione. In questo scenario innovativo, i waterfront sono i luoghi più efficaci per sperimentare i concetti della Creative City 3.0, poiché non sono più solo aree urbane sensibili, ma sono piuttosto componenti strutturali della nuova "città-porta". I nuovi waterfront creativi sono "comunità geopolitiche liquide" alla ricerca di un'efficace azione strategica di area vasta per dar valore alle attività culturali ed alle funzioni turistiche che sempre di più vi si localizzano affiancando le risorse produttive. Le città costiere in Europa sono il portale di una potente rete di collegamenti globali ed in particolare le città Mediterranee si trovano spesso nelle condizioni

di essere un nodo centrale di importanti piattaforme strategiche nella nuova geo-politica dei flussi e delle reti. Ma devono essere capaci di instaurare nuove funzioni che attivino i valori del patrimonio territoriale che possiedono (logistica, cultura, ricerca, commercio, ecc.).

In un modello di sviluppo sempre più dematerializzato, i waterfront delle città Europee sono intersecati dai flussi della Knowledge Society, sono i protagonisti assoluti della nuova economia dell'esperienza e sono attraversati da forze potenti di riqualificazione e sviluppo, e le economie di scambio li alimentano e ne caratterizzano la configurazione urbana. Superata la semplice funzione di interfacce tra terra e mare, essi sono i gateways che collegano i flussi globali materiali e immateriali. E da tradizionali aree di produzione, commercio ed efficienza funzionale, i waterfront si propongono sempre più come trasformatori di economie connesse a livello globale e ramificate in potenti risorse capaci di rivitalizzare i contesti locali. Le aree urbane costiere sono oggi interessate dalle nuove attività produttive della soft economy, da funzioni commerciali o dall'innovazione nel trasporto marittimo di beni e persone. Sono anche luoghi della riqualificazione ambientale e della conservazione del patrimonio culturale architettonico, oppure subiscono la pressione residua degli investimenti immobiliari, e sempre più spesso riescono a cogliere con efficacia le opportunità offerte dalle dinamiche culturali dell'economia dell'esperienza. Dunque una nuova alleanza tra decisori, progettisti ed imprenditori deve saper cogliere le opportunità per una pianificazione che rifletta sulla rivitalizzazione dei waterfront, che miri ad una profonda metamorfosi sia del loro significato in

termini di identità urbana che del loro contributo allo sviluppo urbano delle aree portuali e peri-portuali. I progetti più recenti per le aree urbane costiere, tuttavia, non sono orientati solo sul recupero di aree in disuso oppure sullo sviluppo immobiliare di quelle dismesse, ma inaugurano una stagione in cui la rigenerazione della “città porto” è strettamente integrata all’evoluzione dei tessuti urbani consolidati, offrendo nuove opportunità per una trasformazione più ampia e profonda dei quartieri connessi al mare ed agendo in maniera proattiva sulla qualità urbana. Oggi, dopo lo scoppio della bolla immobiliare che aveva “dopato” lo sviluppo delle città, dobbiamo sconfiggere quella sorta di urbanistica “sub-prime” che le ha caratterizzate: i waterfront non sono più nuovo suolo da costruire o densificare, ma sono il luogo dove sperimentare un nuova visione della pianificazione e progettazione urbana, più creativa ed ecologica e basata sulla qualità dell’abitare e dello spazio pubblico. I waterfront sono quindi beni collettivi da pianificare e “common ground” da gestire e come tali devono essere interpretati, pianificati e progettati. La nuova visione sostenibile, creativa ed integrata dei waterfront deve quindi guardare all’intero metabolismo urbano, chiedendoci di cambiare sia gli strumenti analitici che quelli progettuali, capaci di integrare la “città di pietra” e la “città d’acqua”, producendo sinapsi fertili nonché nuove domande critiche. Agire su quella parte della città che possiede una “interfaccia liquida” significa poter estendere gli effetti sull’intero contesto locale, non solo rivitalizzando i tessuti urbani, ma anche producendo nuove opportunità di sviluppo e collegando i waterfront al più vasto sistema territoriale retrostante di produzione.

Dal punto di vista delle dinamiche della trasformazione urbana, i waterfront sono una delle identità più fertili delle città che stanno investendo nell’arricchimento della cultura locale, nella alimentazione del talento e nella promozione dell’eccellenza. I waterfront sono luoghi dove eredità ibride e profonde, opportunità economiche, aspirazioni ed ambizioni della città cosmopolita diventano visioni, nuove relazioni sociali e progetti. Non più solo occasioni immobiliari per il capitalismo aggressivo, ma nodi di una rete globale di flussi di beni e persone, luoghi di scambio culturale, gateways del “capitalismo culturale” sempre più competitivi nell’attrarre persone ed eventi, servizi ed investimenti, oltre a produrre qualità urbana, sostenibilità ambientale e coesione sociale. L’analisi e l’interpretazione dei waterfront come ambienti complessi richiede di conseguenza di progettarli come “geo-comunità”, ossia come luoghi di solidificazione dell’identità di una comunità sociale, culturale ed economica, come catalizzatori di esperienze culturali ed attivatori di rinnovati valori urbani. E poiché sono generatori di qualità urbana devono essere progettati attraverso un approccio strategico di area vasta, capace di migliorare le loro vocazioni culturali, turistiche e produttive in un’ottica metropolitana. In questo modo possono svolgere la loro funzione di potenti “commutatori territoriali” capaci di intercettare le energie materiali (persone e beni) ed immateriali (idee e servizi) che viaggiano lungo i corridoi marittimi globali, e trasferirli al contesto urbano traducendoli in risorse locali, cercando di stimolare la qualità della città-porto. Il waterfront non è solo la parte della città circondata dal mare (o affacciata su un fiume), ma è una nuova attitudine della città che interagisce con la “fluidità”,

potente categoria della contemporaneità come argomenta Zygmunt Bauman (2000), ricordandoci che fluidità e liquidità sono metafore rilevanti per comprendere il mondo che ci circonda ed in molti modi rappresentano una nuova fase nell'evoluzione della contemporaneità. La liquidità infatti ci fornisce una importante chiave interpretativa per capire molti aspetti della città contemporanea, i suoi rapporti con il dinamismo e la rapidità – la tumultuosità – delle sue trasformazioni.

### **Waterfront: identità fertili e opportunità di rigenerazione**

I waterfront urbani sono oggi una delle varianti più fertili delle città creative: luoghi densi di storia e socialmente ibridi dove risorse, opportunità, aspirazioni ed ambizioni delle città e delle comunità sono tradotte in idee, tessuti e progetti. La “città portuale creativa” è in grado di creare nuove forme e di produrre nuovi paesaggi, ed attraverso il flusso della cultura urbana cosmopolita che la attraversa e delle risorse che vi transitano attraverso le grandi reti globali, di renderli più dinamici, comunicativi e competitivi. La più importante implicazione della nuova rigenerazione dei waterfront è la necessità e l'impegno di considerarli un elemento strutturale della città in metamorfosi.

Una delle conseguenze inevitabili dei rapporti inestricabili tra la città e il suo porto è che gli strumenti d'intervento da utilizzare sui waterfront urbani devono essere in grado di intercettare, interpretare e trasformare l'intera città e non essere limitati alla gestione delle aree costiere. Affrontare la sfida dei waterfront urbani considerandoli come una “scintilla di rivitalizzazione urbana”, richiede quindi sforzi mirati

a creare una nuova immagine del waterfront non tanto come un luogo fisico quanto piuttosto per la sua capacità di connotare l'immagine liquida dell'intera città: l'identità della “città fluida” (Carta, 2012a).

I waterfront, dunque, sono più che semplici contesti urbani permeabili, sono componenti configuranti e connotanti delle città, segmenti di cluster portuali sovralocali e fulcro di azioni congiunte: sono “geocomunità fluide” che richiedono un'azione strategica ad ampio spettro tale da valorizzare i capitali culturali, turistici e produttivi. Le città portuali europee sono anche importanti portali che forniscono accesso alle imponenti piattaforme di produzione/trasformazione tra l'Atlantico e il Mediterraneo, tra le Americhe e l'Asia e quindi devono essere in grado di stabilire nuove funzioni che vadano al di là delle immagini stereotipe della marginalizzazione e del degrado edilizio, molto spesso associate con i porti, e mirare invece a mettere a frutto i “capitali territoriali” posseduti da queste particolari forme del territorio.

Nelle numerose pratiche, i più interessanti progetti per i waterfront sono quelli capaci di interpretare il loro potenziale come potenti “commutatori territoriali selettivi”, come dei trasformatori in grado di intercettare le energie materiali e immateriali che viaggiano lungo reti globali, convertendole nel contesto locale e traducendole in risorse per il territorio, e quindi generando il sostentamento vitale per l'intero progetto di rigenerazione urbana. Le città creative del prossimo futuro prenderanno quindi sempre di più la forma di gateway cities locali capaci di collegarsi con la rete di hub-cities globali all'interno dell'area Euro-Mediterranea, le nuove ambiziose protagoniste del secolo urbano.

### Waterfront 3.0: il Manifesto della Città Fluida

Oggi la nostra azione dovrebbe essere guidata da un nuovo paradigma di conoscenza/azione sui waterfront urbani che potremmo definire di “terza generazione”. Dopo la prima generazione “leisure-based” (cfr. Baltimora) e dopo la seconda basata sugli investimenti in servizi ed attività culturali (cfr. Barcellona), i “Waterfront 3.0” devono essere guidati dalla creatività e dall’innovazione, capaci di produrre una complessiva forza rivitalizzante per la competitività, l’intelligenza e la qualità della città. Dal “Manifesto per le città creative” (Carta, 2007) possiamo estrarre alcune linee guida per lo sviluppo dei waterfront urbani di terza generazione, strutturate attorno a sette principi i quali declinano l’azione creativa per l’innovazione urbana.

I principi proposti definiscono un vero e proprio “Manifesto della Città Fluida”, che funga da guida per la decisione e diriga l’azione progettuale sui waterfront urbani di terza generazione:

- Il **principio di identità** mostra con evidenza la profonda stratificazione culturale delle risorse identificative dei waterfront, insieme alla volontà e all’abilità delle istituzioni e dei tecnici di ottimizzare tali risorse, in aggiunta alla presenza di una popolazione consapevole dell’importanza dell’interazione e del suo ruolo attivo nel processo di trasformazione. Questi elementi si ritrovano con più frequenza nei waterfront storici, luoghi dove il senso di appartenenza è più radicato nel tempo e ramificato nello spazio, insieme ad una elevata consapevolezza dei valori culturali racchiusi nei quartieri costieri.
- Il **principio di sostenibilità** economica richiede la presenza di una solida base economica preesistente

- interna oppure da creare in partnership - da attivare e mantenere per la rivitalizzazione dei waterfront all’interno di un contesto di regole e normative mirate a facilitare l’attuazione dei progetti. Va, quindi, radicalmente migliorato l’uso degli strumenti del partenariato pubblico-privato e devono essere promosse politiche di incentivazione localizzativa attraverso, ad esempio, i business improvement districts o l’istituzione di zone franche urbane.

- Il **principio di potenzialità** valorizza l’area costiera riconoscendovi uno squilibrio tra l’elevata qualità potenziale prevista o riconosciuta da analisti, progettisti, artisti ed imprenditori come scenario tendenziale e quella più bassa definita dallo scenario attuale. Questo squilibrio agisce come un trasformatore capace di convertire l’energia “potenziale” (statica) in quella “cinetica” (dinamica) necessaria per la rivitalizzazione dell’area. Basti pensare alle riserve straordinarie sia di qualità che di opportunità per la trasformazione in possesso dei quartieri portuali in cui sono presenti vaste aree industriali dismesse o sottoutilizzate destinabili alla riqualificazione ed al riciclo, pronte ad essere trasformate in incubatori d’impresa, in sviluppatori di urban smartness o a fornire gli spazi necessari per la localizzazione di servizi di scala metropolitana.
- Il **principio di dinamismo** restituisce il tessuto di know-how intellettuale, di competenze umane e di strumenti relazionali necessari per mettere in moto il processo creativo e produrre una trasformazione futura che agisca non solo sugli spazi fisici ma anche sugli ambiti della cultura, della ricerca e della innovazione tecnologica. Si pensi, ad

esempio, al contributo dato dall'associazionismo culturale oppure dal reticolo di micro-imprese nel plasmare il sistema nervoso nel nuovo organismo socio-economico della pianificazione urbana: uno dei motivi per cui i progetti urbani hanno avuto successo in molte città europee. Altra importante risorsa dinamica è la presenza di comunità di artisti, creativi e giovani talenti che decidono di risiedere nelle aree portuali in disuso, ridefinendone le funzioni, riqualificandone gli spazi verdi interstiziali, aprendo gallerie d'arte, mettendo in scena opere teatrali, organizzando attività culturali ed educative, o inaugurando startup nel campo della smart economy.

- Il **principio di interazione** ci permette di sperimentare le opportunità offerte da modalità di comunicazione informali e spontanee, così come di verificare la presenza fertile di un ambiente adeguato alla valorizzazione della diversità e della multiculturalità, come nel caso dei waterfront dei centri storici, luogo di integrazione della multi-etnia, o dei vecchi quartieri marinari vicini ai grandi porti, tradizionalmente aree caratterizzate da un tessuto commerciale molto vivace, da una logistica molto ramificata e dalla presenza di una comunità meticcia.
- Il **principio di multisettorialità** evidenzia l'importanza di un ambiente urbano non omogeneo e polifunzionale, che comprenda una combinazione di residenze, fabbriche e zone commerciali, attività culturali di alta qualità e tradizioni popolari molto radicate. Un ambiente dinamico e sinergico capace di connettere lo sviluppo tecnico ed artistico, la produzione e la residenza, le imprese e le attività per il tempo libero, i trasporti e il turismo.

- E per ultimo, il **principio di perturbazione** ci fornisce uno strumento per riconoscere il milieu creativo come indice efficace dell'energia latente necessaria per creare una spinta all'interno di quel contesto e lo squilibrio risultante tra l'attuale situazione ed una visione futura, utilizzando la tensione positiva dei suoi residenti e dirigendola verso un approccio proattivo a superare il ruolo marginale assegnato all'area costiera. Questo tipo di energia latente viene sempre più spesso riscontrato nelle aree di waterfront in forte degrado o in profonda deindustrializzazione dove la marginalizzazione ha prodotto per reazione una certa unità sociale ed il disagio condiviso provoca una spinta al mutamento, matura per essere guidata nella giusta direzione.

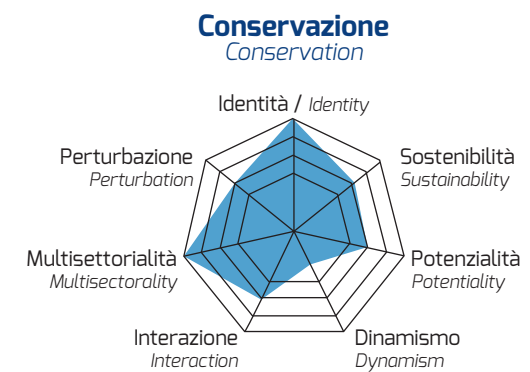
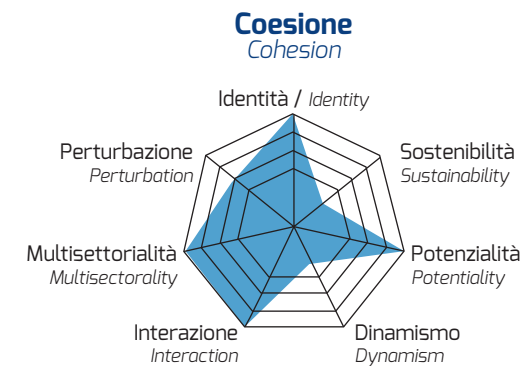
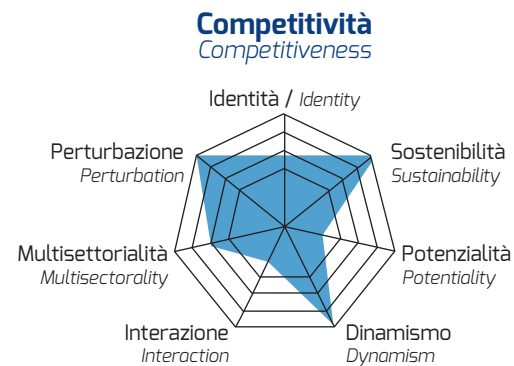
I sette principi sopra descritti contribuiscono al perseguimento dei fattori chiave dello sviluppo: competitività, coesione, innovazione e conservazione, e la figura seguente mostra come e quanto ogni principio contribuisca al successo dello sviluppo urbano sostenibile nell'ambito della strategia Europa 2020. La capacità della Città Fluida di conseguire simultaneamente i principi di competitività e coesione e di assicurare i paradigmi dell'innovazione e della conservazione richiede soprattutto una nuova governance delle aree costiere urbane e peri-urbane. La metamorfosi dei processi di governance dovrà spostarsi dalla sterile gestione del conflitto e dalla separazione dei poteri nel quale ogni attore parla la propria lingua ed afferma uno specifico punto di vista, verso una integrazione permanente che permetterebbe a qualsiasi attore di agire in un common ground e di esprimersi all'interno di un nuovo dialogo mirato ad una



Figura 1  
 Il contributo dei principi del waterfront 3.0  
 agli obiettivi principali dello sviluppo urbano sostenibile  
 (@ M. Carta)  
 Figure 1  
 The contribution of the waterfront 3.0  
 principles to the main urban development objectives  
 (@ M. Carta).

interazione costante tra porto e città, tra terra e mare, tra luoghi e flussi.  
 Una nuova visione creativa, più integrata ed estesamente ecologica del waterfront deve essere in grado di agire complessivamente sul metabolismo urbano cambiando sia gli strumenti diagnostici che quelli progettuali, in grado di guidare la metamorfosi dalla “città rigida” ad un

più estesa ed articolata “città fluida”, producendo nuove e fertili sinapsi ed anche nuovi paradigmi critici. Agendo sulla profonda interfaccia liquida urbana è importante trasferire e consolidare i suoi effetti all’intero contesto metropolitano, non solo rigenerando e riciclando i tessuti urbani ma anche collegando il waterfront ad nuovo modello di sviluppo, più fluido.



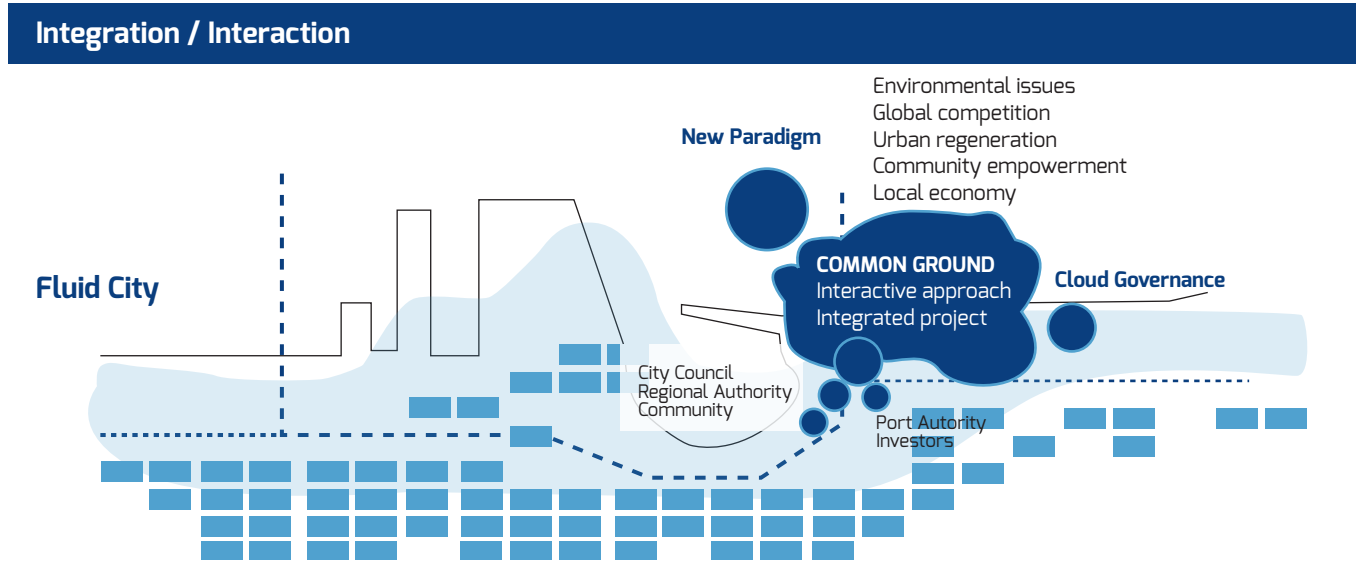
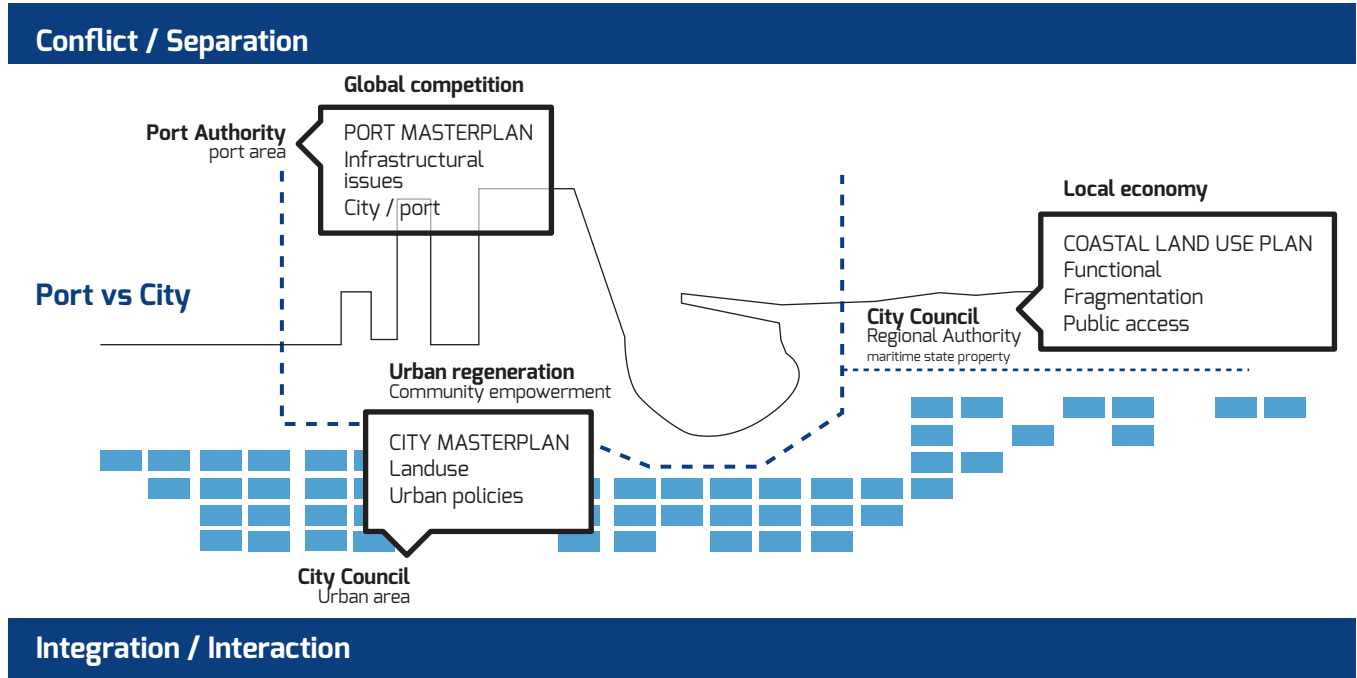


Figura 2

La metamorfosi della governance dei waterfront: dal conflitto porto vs città al common ground della città fluida (@ M. Carta)

Figure 2

The metamorphosis of waterfront governance: from port vs city to fluid city common ground (@ M. Carta)

## The fluid city paradigm

### Planning the Gateway Cities in the age of crisis

*In the current global crisis the strong flows of financial, social and relational capitals that powered urban regeneration over the last fifteen years are no longer available to be tapped in an indiscriminate manner as was the case until just a few years ago. The most dynamic cities in the future will no longer be those that are able to attract urban projects and investors driven by the real estate market or leisure-based development, but the cities that have deep and different cultural resources and that are able to use them as the basis for creating new urban cultures and for generating new economic values. Revitalising waterfronts is no longer an easy opportunity for long-term investments or for using the financial capital gains of corporation or hedge funds, but a more creative-driven port city has to provide precious opportunities for real development - not only quantitative but more and more qualitative - that is able to produce effects in both the domain of collective assets and that of private capitals. Waterfront regeneration has to intercept in a proactive way the "creative city theory" (Landry, 2000). A few years ago, I identified the need for concrete evolution and pointed out the factors that make it possible for urban creativity to become a launch pad for new economies and a creative force for new cities and not simply an attractive force for intellectual resources. Today the paradigm of the creative city calls for a third evolutive leap forward because it is capable of producing multiplication and regeneration effects on urban development (Carta, 2009). The Creative City is therefore no longer simply a interpretative category among economists and sociologists or an urban planning challenge, but rather calls on decision-makers*

*to take action and demands a vigorous commitment on the part of town planners and architects. Because the development of nations and the wellbeing of the community will only be measured according to the cities that tackle the financial global change in a creative manner: reimagining urbanism (Carta, 2013). The City 600 Report demonstrates that urban century is not filled by only "hyper cities", but also shows the emergence of intermediate metropolises, widespread conurbations and networks of medium-sized cities, especially in Europe, the network of the global cities is supporting by middle cities, the "small capitals" that produce alternative visions - founded on quality and powered by culture - to that of the explosion of megalopolises (McKinsey Global Institute, 2011).*

*One commitment that cannot be ignored by governors and managers, planners and designers, promoters and communicators, entrepreneurs and investors, will be to create dynamic and vibrant cities that generate new urban values and multiply the invested capital. These cities must be places people want to live and imagine, work and produce, and educate and train in and get to know, productive places that attract people and investments, ideas and finances. In the Urban Age we have entered, the ambitions of men and women, desires of the young generations and their tensions, motivation of the productive class, imagination of the creative class, and knowledge-related activities are new structural factors in constructing development (Urban Age Group, 2006). However, the city is not merely the sub-stratum of a settlement, but in itself it promotes the creation of places of creativity, which produce more urban quality. A large number of cities are engaged in a process of creative self-stimulation (favouring the location of*

innovative activities that consolidate the self-creativity of places) consciously and with great determination, putting themselves forward as a powerful growth machine. Accessibility, relationality, experience, connectivity and multiplicity are keywords for new urban dynamics: the third generation of Creative City no longer configures itself by means of the traditional categories of sectorality, property, and materiality, but asks for a new paradigm about knowledge, diagnosis and action. In this innovation scenario, waterfronts are the best test for applying the creative city concepts, because they are not only defined urban areas, but they are rather structural components of the city. The creative-based waterfront is a "liquid geopolitical community" seeking strategic action over a wide area to put a value in cultural, tourism and productive vocations. The port cities in Europe are the portal of a powerful network of global connections, and in particular the Mediterranean cities are often found in the geo-political conditions for being the nodes of major strategic platforms. They must be able to install new functions that activate the values of the territorial capital they own (logistic, culture, research, commerce, etc.). In a growing dematerialized development, the waterfronts of European cities are intersected by flows of Knowledge Society, they are subjects of experience economy and they are crossed by more powerful forces of regeneration and development. The exchange economies feed them and characterize the urban configuration. After the simple function of interfaces between sea and land, they are going to become the gateways connecting the material and immaterial global flows. From production, commercial and functional areas the waterfronts appear as transformers of global and wide networked economies

into powerful resources able to revitalise the local contexts. The urban coastal areas are today interested by new production and commercial functions or by innovation of goods and cruise mobility. They are also subjects of environmental regeneration and conservation of architectural heritage, or are under pressure from real estate investments. But more often the waterfronts can seize the opportunities offered by cultural dynamics of experience economy. So administrators, planners, designers and entrepreneurs have to take opportunities for a "reflective planning practice" on regeneration of the waterfronts, that aims to innovate both their meaning in the urban identity and their contribution for the urban redevelopment of port areas. The most recent projects for urban coastal areas, however, are not oriented only on the restoration of disused areas or on real estate development, but the projects open a period in which the theme of regeneration of the "port city" is strictly integrated with the evolution of the consolidated urban tissues, offering new opportunities for a complete transformation of city quarters and acting in an active/creative manner on the urban quality. Today, after the bursting of the housing bubble we must defeat a "sub-prime planning": the waterfront are no longer new areas to build or densify, but must be the subject of a new planning vision, more creative and quality-oriented. Waterfronts are collective goods to plan and common ground to manage and as such must be interpreted, planned and designed. The new creative, integrated and sustainable vision of the waterfronts has to look at the overall urban metabolism, and it asks us to change the analytical and design tools, able to integrate the "city of stone" and the "city of water", producing fertile synapses and critical questions too. Acting on that part of

*town that has a liquid interface is to set its effects to the entire local context, not only revitalizing the urban tissues, but also producing new development opportunities and connecting the waterfront to the territorial production system.*

*From the point of view of the dynamics of urban transformation, waterfronts are now one of the most fertile identities of the cities that are investing in the enhancement of local culture, talent and excellence. Waterfronts are places where dense and hybrid resources, opportunities, aspirations and ambitions of the city become vision, new relationships and projects. Not just real estate areas for aggressive capitalism, but nodes of a global network of flows of goods and people, places of cultural exchange, gateways of the "capitals of culture" increasingly competing to attract people, events, functions and investments and to produce quality, environmental sustainability and social cohesion. Analysing and interpreting the waterfronts as complex environments means planning them as "geocommunities", that is as places of solidification of the identity of a social, cultural and economic community. They are catalysts for cultural experiences and activators of urban values. Because they are generators of urban quality, they must be planned through a wide-scale and strategic approach able to improve their cultural, tourism and manufacturing vocations.*

*In this way they can carry out their function of powerful "territorial switches" able to intercept the material energies (people and assets) and intangible ones (ideas and services) that travel along the global water corridors, and to transfer them to the urban context translating them into local resources, helping to stimulate the quality of port city. The waterfront is not only the part*

*of the city surrounded by the sea or a river, but it's a new attitude of the city that interacts with the "liquidity", powerful contemporary category as Zygmunt Bauman (2000) argues: "today, fluidity and liquidity are relevant metaphors when seeking to understand the nature of current circumstances and in many respects represents a new phase in the history of modern times".*

*Liquidity provides us with an important interpretative key to understanding many aspects of the contemporary city, its relationship with the dynamism and the rapid speed of its transformations.*

### **Waterfront: fertile identities and regeneration opportunities**

*Urban waterfronts are today one of the most prolific variants of creative cities: dense, hybrid locations where the resources, opportunities, aspirations and ambitions of cities are translated into visions, new relations and designs.*

*The creative port city is capable of generating new urban forms, of producing new landscapes and, through the permanent flow of urban culture, of fuelling the great relational networks, making them more dynamic, communicative and competitive.*

*The most important implication of waterfront regeneration is that this particular area should be addressed as a structural element of the city as a whole. One of the inevitable consequences of tightly inter-woven relations between a city and its port is that tools of intervention used on urban waterfronts must be capable of intercepting, interpreting and transforming the entire city and not be restricted purely to areas along the coast. Rising to the challenge of the urban waterfront as a "spark of urban regeneration" demands targeted efforts*

to create the sensation of a waterfront not so much as a physical location but more in the form of a liquid aspect of the whole city: the “Fluid City” identity (Carta, 2012a). Waterfronts, therefore, are more than straightforward urban contexts, they are better described as structural components of cities, frequently part of a harbour cluster and the focus of combined action: they are “fluid geo-communities” requiring wide-ranging strategic action so as to fully exploit cultural, tourist and productive capitals. European port cities are also important portals providing access to imposing production platforms between the Atlantic and the Mediterranean, between the Americas and Asia, and as a consequence must be capable of establishing new functions which go beyond the stereotypical images of marginalization and degradation, so often associated with ports, and aim to fully exploit the capital possessed by this particular territory. The most interesting plans for urban waterfronts are capable, therefore, of interpreting their potential as powerful “territorial selector switches”: transformers capable of intercepting the material and immaterial energies travelling along large-scale networks, transposing them into the urban context and translating them into resources for the territory, thus providing vital sustenance to the whole project. The creative cities of the near future will increasingly take the form of gateway cities, cities capable of connecting up with the network of hub-cities within the European-Mediterranean area, the ambitious protagonists of the urban century.

### **Waterfront 3.0: the Fluid City Manifesto**

Today a new paradigm of knowledge/action on urban waterfronts should guide us, and we could define it as the Third Generation of waterfront planning, after the first

leisure-based generation (i.e. Baltimore) and after the second one based on cultural and service investments (i.e. Barcelona). The “Waterfront 3.0” have to be creativity driven, able to produce a whole regeneration force for the city’s competitiveness, smartness and quality. From the Manifesto for the creative cities (Carta, 2007) we could extract some guidelines for the third generation urban waterfronts development. These guidelines are structured around seven principles that compose the creative action for urban innovation.

The proposed principles define a “Fluid City Manifesto”, that acts as guideline for decisions and guide the action planning on third generation urban waterfronts:

- The identity principle, typically displaying deep cultural stratification of waterfront identity resources, coupled with the willingness and ability of institutions and technicians to optimize such resources, in addition to a population which is aware of the importance of interaction and its active role in the transformation process. These elements are most frequently encountered in historic waterfronts, places where a sense of belonging is rooted in both space and time, along with an high awareness of cultural values.
- The economic sustainability principle, which calls for a pre-existing, solid economic base - either internal or to be set up in financial partnerships - to activate and maintain waterfront regeneration within a context of policies and regulations aimed at facilitating their completion. In those areas we have to improve the use of public-private partnership tools or policies of business improvement districts have to be in place for setting up some incentives to encourage new business into the area.

- *The potentiality principle appraises the coastal area experiencing an imbalance between the top-level potential envisaged or recognized by analysts, planners, artists and entrepreneurs and sets this against its current circumstances and decision-making trends. This imbalance acts as a sort of transformer, converting “potential” energy into the “kinetic” one needed for regeneration. Just think of the extraordinary reserves of both quality and opportunity for transformation possessed by port districts with large tracts of brownfield sites and factories, just waiting to be transformed into incubators of activity, into developers of smartness or to provide the necessary space for large-scale service facilities.*
- *The dynamism principle hands back the know-how, competence and tools needed to set the creative process in motion and produce future transformation in the fields of culture, science and technology. Think of the enormous contribution made by cultural associations or micro-enterprises which forge the very nerve centre of the new socio-economic framework of town planning: one of the reasons that urban projects have been so successful in many European cities. Another great, dynamic resource is the presence of communities of artists, creative and talented people taking up residence in disused port areas; redefining functions, opening galleries, setting up theatre programmes and organizing cultural, educational and leisure activities.*
- *The interaction principle allows us to test out opportunities for informal, spontaneous forms of communication as well as checking for the*

*presence of suitable environments for diversity and variety, as is the case of waterfronts linked with historic centres, home to a range of diverse ethnic groups, or neighbourhoods close to large ports, traditionally areas which excel in the ways of trade, transfer and the most lively sort of multicultural community.*

- *The multisectorality principle highlights the importance of a multifaceted, non-homogenous environment, comprising a combination of living accommodation, manufacturing and commercial businesses, high quality cultural activities and folklore. A dynamic, synergetic environment capable of bridging the development of both technique and art, production and housing, businesses and leisure.*
- *And lastly, the perturbation principle provides us with a tool to recognize the creative milieu, an indication of the latent energy required to produce a disturbance within that context and the resultant imbalance between the current situation and a vision for the future, through positive tension experienced by the population in residence, moving it to be proactive and overcome the marginal role the area has been assigned. This sort of latent energy is often found in declined waterfront areas where marginalization has produced a certain social unity and widespread discontent generates positive tension, ripe to be guided in the right direction.*

*The seven principles described above contribute to the achievement of the key development factors: competitiveness, cohesion, innovation and conservation. The following figure shows how and how much each principle contributes to the achievement of urban development. The capacity of the Fluid City to pursue*

*simultaneously the principles of competitiveness and cohesion and to ensure the paradigms of innovation and conservation requires a new governance of urban and peri-urban coastal areas.*

*The metamorphosis of governance will have to move from conflict management and the separation of powers in which each actor speaks its own language and states a specified range, towards a permanent integration between the waterfront subjects which would enable any actor to act in a "common ground" and to express themselves within a new dialogue aimed at a permanent interaction between port and city, between land and sea, between places and flows.*

*A new creative, more integrated and wider ecological vision of waterfront has to act on the overall urban metabolism, and it asks us to change both the diagnostic and planning tools, able to lead the metamorphosis from a "solid city" to a wider "fluid city", producing new fertile synapses and critical paradigms too. To act on the deep liquid urban interface is to set its effects to the entire metropolitan context, not only regenerating and recycling the urban tissues, but also connecting the waterfront to the new development model, the more fluid one.*



# Water And Territorial policies for integration of multisectorial development: aspetti tecnico amministrativi del progetto WATERFRONT

**Deborah Aureli**

Project Manager e  
Presidente del Comitato di Pilotaggio  
Provincia Regionale di Trapani  
*Project Manager and  
President of the Steering Committee  
Regional Province of Trapani*

L'eterogeneo panorama normativo e pianificatorio in tema di tutela costiera è stato il punto di partenza del progetto Water And Territorial policies for integration of multisectorial development.

L'idea progettuale ben si allineava con l'obiettivo generale del PO Italia-Malta 2007-2013, ossia accrescere la competitività su scala mediterranea, assicurare la coesione dei territori e favorire l'occupazione e lo sviluppo sostenibile.

Lo scopo del progetto è stato quello di definire indirizzi, strategie e strumenti operativi di pianificazione delle coste comuni, basati sullo scambio di esperienze transfrontaliere Malta-Sicilia. Ciò al fine di diffondere le buone pratiche di armonizzazione delle tecniche di pianificazione territoriale, migliorando così le condizioni dell'ambiente per la trasformazione e lo sviluppo dei tratti costieri dei territori delle province di Trapani, Palermo e Malta.

La durata del progetto è stata di 27 mesi dal 06/06/2011 al 06/09/2013. Il budget assegnato è stato di € 286.969,00.

Le fasi progettuali sono state intense, ma hanno arricchito tutto il partenariato attraverso lo scambio di esperienze sia legate alla parte tecnico-scientifica sia legate all'amministrazione di un progetto europeo. Il forte spirito di squadra che si è creato tra i partner del progetto durante i 27 mesi è stato importante per il raggiungimento, con successo, dei risultati finali. Ecco qui di seguito tutte le fasi in cui si è articolato il progetto:

- WP 1 - Gestione e coordinamento;
- WP 2 - Conoscenza dello scenario attuale di riferimento orientata alla valutazione dei rischi e delle potenzialità di trasformazione delle città

e dei territori connessi;

- WP 3 - Produzione di un Atlante e interpretazione degli scenari tendenziali e di contrasto in un'ottica di multi-sostenibilità;
- WP 4 - Armonizzazione delle tecniche di pianificazione territoriale per uno sviluppo integrato (ecologico, produttivo, urbano e turistico) attraverso la sottoscrizione di protocolli d'intesa tra le amministrazioni coinvolte;
- WP 5 - Comunicazione ed informazione.

Lo scambio di esperienze e diffusione di buone pratiche tra le amministrazioni coinvolte (Università degli Studi di Palermo, University of Malta, Comune di Palermo, Provincia Regionale di Palermo, Provincia Regionale di Trapani) ha permesso di avviare un percorso di armonizzazione delle tecniche di pianificazione territoriale favorendo il controllo e la valutazione a livello nazionale, regionale e locale e potenziando di fatto le capacità di attuazione delle politiche ambientali e dei programmi di prevenzione dei rischi. La valutazione e re-interpretazione degli interventi unita all'analisi dei rischi e delle opportunità offerte dalle dinamiche di trasformazione dei waterfront sono stati gli elementi di partenza del progetto per giungere - anche attraverso questo Atlante - alla costruzione di modelli transfrontalieri applicabili ai vari contesti del Mediterraneo.

## Water and Territorial Policies for the Integration of Multi-sectorial Development: Technical and Administrative Aspects of the WATERFRONT project

34

*The heterogeneous regulatory and planning system for the protection of the coastline was the starting point for the Waterfront Project.*

*The project shared the general aims of the OP Italia-Malta 2007-2013, which were to increase the competitiveness of the Mediterranean, and to ensure territorial cohesion, favouring a sustainable approach to development.*

*The aim of the project was to identify planning steps, strategies and tools for the common coastline, based on an exchange of Malta-Sicily trans frontal experiences, to improve the environmental conditions for the transformation and the development of the coastline in Palermo, Malta and Trapani through the spread of good harmonisation practices for territorial planning.*

*The project took 27 months to complete, from 06/06/2011 to 09/06/2013. The assigned budget was € 286,969.00. The project phases were intense, but they have enriched this partnership through exchange experiences both technical-scientific and those gained from the administration of a European project.*

*The strong team spirit that was created between the project partners during these 27 months has been important for the success of the project in reaching its final goals. Below are all the project phases:*

- *WP 1 - Management and Coordination;*
- *WP 2 - Investigation of the actual scenario aimed at risk evaluation and the potential for the transformation of the city and connecting territories;*
- *WP 3 - Production of an Atlas with explanations of both the typical and contrasting scenes through the lens of multi-sustainability;*
- *WP 4 - Harmonisation of territorial planning techniques for integrated development (ecological, productive, urban and touristic) through the adoption*

*of a memorandum of understanding between the administrations involved;*

- *WP 5 - Communication and Information.*

*The exchange of experiences and the adoption of good practices between the administrations involved (Italy-Malta University; Local Authorities) enabled the launch of a programme of harmonisation of the territorial planning techniques favouring control and evaluation at a national, regional and local level and strengthening the enforcement capacities of the environmental and risk prevention policies.*

*The evaluation and re-interpretation of the investigations regarding risk analysis and the opportunities offered by the transformation dynamics of the waterfront were the starting points of the project - and this Atlas - for the construction of trans frontal models applicable to various Mediterranean contexts.*

# Il “Teorema del Waterfront”: un approccio progettuale integrato e creativo

**Maurizio Carta**

Coordinatore scientifico,  
responsabile dell'Atlante e  
componente del Comitato di Pilotaggio,  
Università degli Studi di Palermo  
*Scientific Coordinator,  
responsible for the Atlas and  
Member of the Steering Committee,  
University of Palermo*

## Il Progetto WATERFRONT: campo di ricerca e fasi

Abbiamo già sostenuto che la rigenerazione dei waterfront urbani non è più alimentata dalla redditività del mercato immobiliare o dagli investimenti dei fondi speculativi, ma una città-porto più creativa deve essere in grado di offrire reali opportunità per uno sviluppo che sia capace di produrre effetti congiunti sia sulla valorizzazione dei beni comuni sia sull'incremento dei settori produttivi.

In questo scenario agisce il Progetto di cooperazione internazionale tra Italia e Malta denominato “WATERFRONT” orientato a definire “politiche territoriali per l'integrazione dello sviluppo multisettoriale delle zone costiere”, il quale mira ad esplorare la rigenerazione dei waterfront con modalità diverse da un approccio semplicistico alla riqualificazione delle aree costiere urbane o peri-urbane. Il Progetto, infatti, è stato condotto a partire da una consapevolezza, definita come il **Teorema del Waterfront**: “il waterfront non esiste senza il suo contesto ambientale, urbano, economico, culturale e sociale. Dunque la nostra sfida è quella di pianificare, progettare ed amministrare la metamorfosi verso la città fluida”.

Il waterfront, secondo il nostro approccio, assume un'identità che si riferisce al rapporto complesso tra porto e città e comprende le componenti fisiche ed ambientali dell'insediamento umano, il tessuto urbano, le infrastrutture e le attività produttive e ricreative dislocate lungo la costa urbana e peri-urbana. I waterfront sono interfacce sensibili tra terra e mare, interfacce creative tra componenti urbane ed ambientali, interfacce sociali tra nodi e reti. Non coincidono con le infrastrutture di trasporto marittimo che attraversano la costa, né con la linea litoranea o

con le componenti ambientali del paesaggio costiero. Essi vengono affrontati dal progetto urbanistico come una complessa interazione di flussi che si incrociano e di identità stratificate delle comunità urbane: elemento fondamentale del sistema ambientale, sintesi mirabile di paesaggio, spazio e comunità, luogo di solidificazione dell'identità sociale, culturale ed economica della comunità (Carta, 2009).

La gestione dell'interfaccia urbana dei waterfront presenta alcuni problemi articolati in relazione sia alle sensibilità ambientali ed ecologiche, sia alla dimensione complessa della molteplicità di regole e istituzioni connesse con la tutela, la sicurezza, la pianificazione e la gestione delle aree costiere.

Per l'intervento efficace sui waterfront, il Progetto ha sentito la necessità di definire le strategie generali che sono in grado di intercettare le relazioni tra economie urbane e portuali, tra strategie locali e globali del sistema territoriale, tra spazi pubblici e flussi turistici. A partire da queste considerazioni, il Progetto segue un punto di vista che presuppone il superamento della logica delle politiche settoriali ed il perseguimento dell'integrazione dei settori della efficienza infrastrutturale e della conservazione ambientale e paesaggistica con la politica urbana e gli strumenti di pianificazione, enfatizzando questo assunto teorico nella selezione degli elementi che compongono l'**Atlante dei Waterfront**, come uno dei principali risultati. Il Progetto è stato articolato in quattro fasi principali come descritte di seguito:

1. La fase della **conoscenza** comprende l'indagine sull'articolazione in contesti identitari e la localizzazione del principale patrimonio costiero e dei servizi culturali presenti nelle aree di waterfront nei

casi di studio in Sicilia e Malta (schema conoscitivo degli usi, patrimoni e risorse come componenti endogene).

2. La seconda fase interpreta le **analisi delle necessità e delle aspettative** delle comunità e delle autorità locali per lo sviluppo delle aree di waterfront, verificando la compatibilità degli esiti attesi identificati dalle scelte politiche ed economiche nell'area (portatori di interesse, trasformazioni, rischi e scelte compatibili come componenti esogene).
3. La fase della **diagnosi**, alimentata da una tensione progettuale, valuta il potenziale per il riciclo di risorse in disuso ed identifica le strategie per migliorarne le prestazioni, le azioni per implementarle e le linee guida da seguire in relazione alle aree pilota (scenari, strategie e protocolli come progetti).
4. L'ultima fase è quella della **diffusione**, in cui la condivisione dei saperi e la partecipazione della comunità vengono facilitati per rivendicare insieme l'identità di uno spazio urbano costiero più orientato dalla sensibilità al paesaggio e dalla domanda di spazi pubblici caratterizzati dalla presenza del mare (partecipazione).

Ogni fase ha trovato un'applicazione operativa attraverso l'articolazione dei Work Packages nel corso dei due anni di ricerca e sviluppo nelle aree selezionate come casi di studio: la costa sud-orientale di Malta (Valletta, Floriana, Isla, Bormla, Birgu, Kalkara, Xghajra, Marsascala e Marsaxlokk), la costa della provincia di Trapani compresa tra la spiaggia di San Giuliano e la Foce del Torrente Forgia (Erice e Valderice), la costa orientale della provincia di Palermo (Ficarazzi, Bagheria,

Santa Flavia, Casteldaccia, Altavilla Milicia e Trabia) e il waterfront urbano di Palermo.

### Stato dell'arte ed inquadramento scientifico

La metodologia scientifica del Progetto è stata definita dal Dipartimento di Architettura dell'Università di Palermo ed assume alcune esperienze teoriche e pratiche come punto di partenza culturale e base scientifica per la costruzione di un metodo per la ricerca applicata e la pianificazione integrata. Gli elementi identificati come punti di partenza sono:

- le elaborazioni teoriche e metodologiche sviluppate sul tema della rigenerazione dei waterfront urbani orientate verso la valutazione delle pressioni e delle condizioni di rischio e la selezione delle strategie di sviluppo per l'intervento come definite dal "Paradigma della Città Fluida" (già descritto in questo volume);
- l'approccio alla pianificazione delle aree costiere attraverso la metodologia definita "Gestione Integrata delle Zone Costiere" (GIZC) e le sue applicazioni operative (European Commission, 1999);
- la metodologia denominata "The Bathing Area Registration & Evaluation System" (BARE) per la valutazione delle aree dedicate alla balneazione e la loro classificazione (Williams and Micallef, 2009).

Questi elementi contribuiscono alla definizione dei campi di investigazione, delle analisi e dei parametri utili a redigere un Atlante che estragga le più opportune conoscenze da ogni metodologia per comprendere, interpretare e pianificare i waterfront come una delle maggiori sfide poste oggi dall'ecological urbanism (Mostafavi e Doherty, 2010).

La metodologia della città fluida, derivante da

sperimentazioni sulle questioni della rigenerazione dei waterfront urbani, focalizza l'attenzione sui sistemi urbani e sulla capacità dei sistemi portuali di interagire con la città producendo relazioni proficue in cui la "città" e il "porto" interagendo possono produrre nuovi spazi urbani, mitigando gli effetti barriera che percorrono le aree portuali e che spesso costituiscono confini insormontabili. La metodologia per la rigenerazione dei waterfront urbani potrebbe quindi essere definita "city-port oriented" poiché si occupa dei casi di integrazione tra waterfront urbani e porti, ma non può, per le sue caratteristiche, riferirsi a situazioni non connesse con le aree portuali e peri-portuali.

La metodologia GIZC supporta le scelte fondamentali della pianificazione integrata con lo scopo di ridurre gli impatti negativi sul mare, che è il naturale integratore dell'impronta ecologica degli usi costieri. Tuttavia, l'approccio GIZC, che potrebbe essere definito "waterside oriented", non è adeguato alla definizione dei sistemi urbani e territoriali ed alla loro conoscenza, interpretazione e pianificazione.

Infine, la metodologia BARE è un metodo di lettura e di valutazione multi-criteria dei sistemi costieri mirato all'identificazione di aree per la balneazione ed alla loro gerarchia in funzione dell'intrinseca qualità delle acque e delle attrezzature e dei servizi delle spiagge, ma tiene conto della presenza di siti di qualità o di spazi occupati da altre funzioni urbane solo se connessi alla funzione balneare. Possiamo quindi sinteticamente definirla come "seaside oriented".

Nel Progetto l'integrazione dei tre metodi implica, dunque, la selezione di campi di analisi più utili alla costruzione di un sistema integrato da cui estrarre dati e strutture di analisi, interpretazione ed azione.

Questo approccio integrato al waterfront potrebbe essere definito "eco-creative oriented". I waterfront posseggono, infatti, una identità plurale, una polisemia identificabile attraverso sette categorie, sette punti di vista multipli che ci restituiscono un'immagine molteplice dei waterfront (Carta, 2010):

1. **Struttura:** la città fluida non è assimilabile con una linea che divide il mare dalla terra, ma deve essere immaginata come un esteso reticolo di luoghi, un arcipelago di funzioni, connessioni e livelli tra la costa e la città, tra il porto e le attività urbane.
2. **Usi:** la città fluida non è semplicemente un'area portuale, quanto piuttosto una concentrazione di funzioni produttive, relazionali, culturali, di svago e residenziali.
3. **Permeabilità:** la città fluida non è un'area protetta ad accesso limitato, ma è un osmotico punto di interfaccia, un confine permeabile, rigido in alcune parti ma spugnoso in molte altre.
4. **Mobilità:** la città fluida non è un nodo locale dei trasporti, quanto piuttosto un incrocio tra fasci di infrastrutture (terrestri e marittime) che lo attraversano e si nutrono delle sue identità: un hub di una rete sempre più planetaria di energie relazionali.
5. **Insedimento:** un waterfront è molto più di un semplice scalo marittimo, è soprattutto un luogo, un'intersezione di abitudini culturali, di funzioni sociali e flussi di persone: è la sintesi feconda di spazio e comunità.
6. **Produzione:** la città fluida non è un luogo di intrattenimento e non è semplicemente una efficace macchina del divertimento ma è anche un luogo di produzione e commercio: una macchina funzionale

che deve essere tenuta in efficienza e sicurezza.

7. **Progetti:** infine, la città fluida non è puramente identità storica o tensione al futuro, ma è una fertile sintesi di eredità culturale e prospettive progettuali: un luogo dove un'adeguata conoscenza della storia alimenta le visioni per il futuro, e dove l'implementazione delle strategie produce una più efficace interpretazione dei valori del passato.

### Integrazione delle metodologie e creazione dell'Atlante dei Waterfront

In relazione agli obiettivi complessivi del Progetto, riteniamo che la metodologia GIZC sia un utile punto di riferimento ed una solida base in cui inserire alcune innovazioni metodologiche e operative. La GIZC è un metodo solido che può contribuire allo sviluppo di nuove modalità di gestione più democratica delle aree costiere ed alla creazione di meccanismi per facilitare la partecipazione della cittadinanza attiva e l'impegno individuale a tutti i livelli della comunità, rendendola in grado di interagire con le istituzioni. Il processo inizia con la consapevolezza che l'area costiera è una questione di interesse comune che facilita il dialogo e gli scambi di idee tra i portatori di interesse. Ciò promuove la collaborazione tra le parti e costituisce la base per la necessaria azione coordinata che deve promuovere la gestione integrata per una struttura urbana condivisa. È dunque un processo dinamico, continuo ed iterativo per la promozione di una gestione sostenibile delle aree costiere.

Essa cerca, nel lungo termine ed entro i limiti stabiliti dalle dinamiche naturali e dalla capacità di carico delle zone costiere, di trovare un equilibrio tra benefici correlati alle attività di sviluppo economico ed all'uso

antropico delle aree costiere, alla tutela, conservazione e ripristino dell'ambiente, minimizzando i rischi per l'uomo e per il patrimonio edilizio e massimizzando l'accesso pubblico e l'uso comune delle aree di waterfront. La metodologia GIZC è un utile punto di riferimento progettuale per le sue tre componenti principali:

- l'**approccio integrato** richiede che il progetto di riqualificazione interconnetta le componenti terrestri e marine delle aree costiere e che sia integrato nello spazio e nel tempo nonché intrinsecamente multidisciplinare;
- la **governance multi-attore e multi-livello** richiede una integrazione degli obiettivi e dei numerosi strumenti necessari per il loro conseguimento. Ciò implica l'integrazione di tutti i decisori politici, dei settori rilevanti e dei diversi livelli amministrativi. Sebbene siano espliciti i riferimenti al concetto di "gestione", il processo copre effettivamente l'intero ciclo includendo la raccolta delle informazioni, la pianificazione, la decisione, la gestione ed il monitoraggio dell'implementazione;
- l'integrazione della componente della **partecipazione** agevola la condivisione consapevole di tutti i portatori di interesse per valutare gli obiettivi della comunità in una specifica area costiera in un dato momento e per agire nel perseguimento degli obiettivi. La GIZC promuove pratiche di partecipazione pubblica in cui i valori, le preoccupazioni e le aspettative della comunità coinvolta vengono discussi in forum per negoziare e condividere le decisioni future.

Guidato da un punto di vista innovativo, il Progetto ha ritenuto utile integrare la metodologia GIZC con alcuni

protocolli e parametri provenienti dalla metodologia BARE, più adatta alle aree di balneazione per il tempo libero, il turismo e l'intrattenimento. Il sistema BARE di monitoraggio e valutazione delle aree costiere differisce infatti dagli altri sistemi nella valutazione dei modelli di spiaggia perché tiene conto di una più ampia gamma di problemi:

- valuta non solo la spiaggia in sé, ma tutta l'area di balneazione entro un raggio di 200 metri (all'interno della distanza percorribile a piedi) e l'area urbana ancora visibile dalla spiaggia, e comprende anche alcune strutture oltre tale distanza ma chiaramente connesse alle funzioni balneari;
- considera una ampia varietà di tipologie di spiaggia;
- classifica le aree di balneazione in base ad un sistema di valutazione che si concentra su cinque parametri che servono a computare le preferenze e le priorità dei bagnanti: Resort, Urban, Village, Rural e Remote, i quali connotano altrettante modalità di vita urbana in relazione alla costa (ma non riescono a spiegare la relazione tra essi ed i forti legami con il tessuto urbano);
- fornisce una classificazione finale delle aree di balneazione non solo come un incentivo per incrementarne la fruizione pubblica, ma soprattutto come strumento per identificare le necessità basilari per una gestione efficace.

Infine, il "Paradigma della Città Fluida" proposto dal gruppo dell'Università di Palermo (Carta, 2007) ha identificato quattro relazioni dei waterfront urbani:

1. la **"relazione liquida"** caratterizzata dalla prevalenza di un'identità marittima rappresentata da un paesaggio dove la natura costiera è il carattere principale del waterfront (bassa interazione tra mare

e città);

2. la **"relazione fluida"** associata alla nautica da diporto, ai servizi culturali ed alle attrezzature per il loisir: il waterfront fluido sommerge e permea la struttura urbana caratterizzata dai porti turistici e dai servizi culturali e di intrattenimento, ed è strettamente connesso alla città. Le funzioni prevalenti diportistiche, ricreative e culturali sono in grado di fungere da intersezioni profonde tra città e porto (bassa pressione della città sul waterfront e legami lunghi);
3. la terza variante è la **"relazione porosa"**, coincidente essenzialmente con l'area portuale crocieristica e dedicata al traffico passeggeri, che gode di stretti legami tra la città e il sistema multimodale di trasporto ed include spesso funzioni ed edifici ricettivi e commerciali lungo i moli per incoraggiare l'apertura del fronte urbano sul mare. Questo tipo di porto è caratterizzato da una vasta area porosa di trasformazione ed interfaccia che agisce come collegamento tra le attività portuali dedicate ai passeggeri e le nuove attività culturali, residenziali e commerciali correlate alla nuova attrattività dei waterfront (alto grado di interazione tra porto e città);
4. la quarta variante, infine, prevede una **"relazione rigida"**, prevalentemente inaccessibile al pubblico e che permette dunque al porto di lavorare alla massima capacità, consentendo alla "macchina portuale" di garantire la necessaria sicurezza (forte pressione sulla città causata dalle attività produttive).

Queste quattro varianti sono utili per definire la profondità delle relazioni tra porto e città e

contribuiscono a riconoscere la prevalenza degli usi urbani o portuali o un mix dinamico di entrambi. Nell'integrazione dei tre metodi queste varianti saranno utili per condurre alla scelta degli specifici strumenti di pianificazione e progettazione ed alla individuazione degli interventi di rigenerazione più efficaci. L'integrazione dei tre punti di vista sulla diagnosi dei waterfront ha guidato il Progetto verso la produzione dell'Atlante basato sulla relazione tra le sette categorie di interpretazione (struttura, usi, permeabilità, mobilità, insediamento, produzione e progetti) ed i sette principi per l'azione (identità, sostenibilità economica, potenzialità, dinamicità, interazione, multisettorialità e perturbazione). In questo modo i principali parametri dell'Atlante sono stati organizzati in forma di matrice per concorrere alla applicazione diagnostica e progettuale dei principi di rigenerazione. Attraverso l'interpretazione della matrice l'analisi aiuterà a definire i materiali e gli strumenti per un progetto creativo. L'Atlante, quindi, non è una semplice rappresentazione dello stato dei waterfront Maltesi e Siciliani, ma fornisce alcune linee guida per le decisioni sia nel campo del progetto urbano sia nel campo della governance. In particolare il layer dell'Atlante denominato "politiche e progetti" riassume ed interpreta i contenuti della fase di analisi sull'identificazione delle trasformazioni, sull'identificazione dei soggetti e delle situazioni di rischio nonché della compatibilità tra usi e scelte. L'**Atlante dei Waterfront** non è solo uno strumento di comprensione dei fenomeni territoriali, ma sarà lo strumento in grado di interpretare il potenziale dell'area costiera urbana come un potente hub territoriale: un trasformatore capace di intercettare le energie materiali e immateriali che viaggiano lungo

le reti globali, trasponendole nel contesto urbano e traducendole in risorse per lo sviluppo locale, fornendo quindi propulsione all'intera città. Le città del futuro innovative, sostenibili e resilienti assumeranno sempre più le forme di "Gateway Cities and Communities" capaci di guidare il mutamento delle relazioni tra città e porto, tra terra e mare verso una rinnovata alleanza ed un fecondo dialogo.

	Identity Identità	Sustainability Sostenibilità economica	Potentiality Poterzialità	Dynamism Dinamismo	Interaction Interazione	Multi-sector Multisettorialità	Perturbation Perturbazione
Structure Struttura	■	■				■	
Uses Usi	■	■	■	■		■	
Permeability Permeabilità			■	■	■	■	■
Mobility Mobilità	■	■			■	■	
Settlement Insediamento	■		■	■	■	■	■
Production Produzione		■	■				
Projects Progetti	■			■	■		■

Figura 1

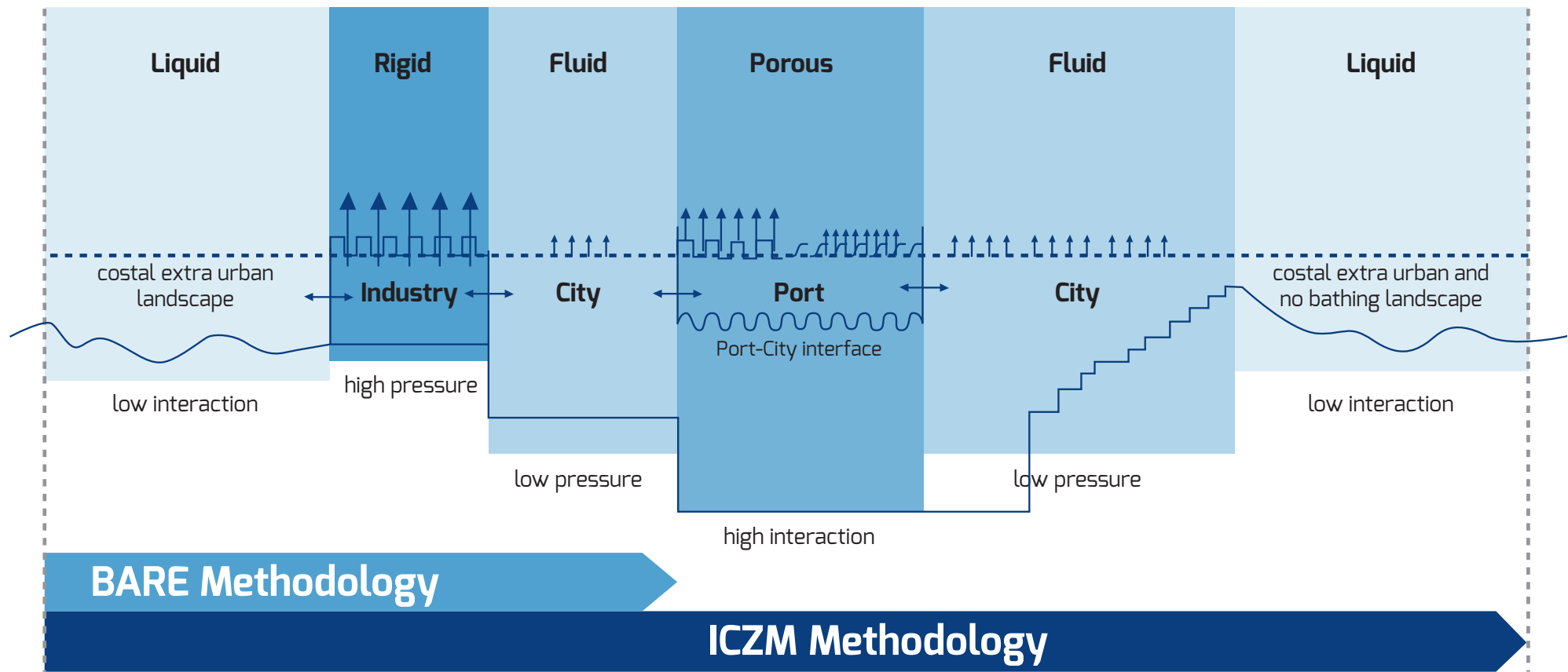
Atlante dei Waterfront: relazione tra norme per i waterfront e principi per una pianificazione delle aree costiere urbane basata sulla creatività.

Figure 1

Waterfront Atlas: relationship between waterfront criteria and principles for a creative-based planning of the urban coastal areas.



Figura 2  
 L'integrazione dei tre metodi per l'analisi del waterfront:  
 GIZC, BARE e Città Fluida (© M. Carta, 2013)  
 Figure 2  
 The integration of three methods for waterfront analysis:  
 ICZM, BARE and FluidCity (© M. Carta, 2013)



## The “Waterfront Theorem”: an integrated and creative planning approach

42

### Waterfront Project: field investigation and phases

*We have already argued that regenerating waterfronts is no longer profitable opportunity for real estate investments or for using the financial capital gains of sovereign funds, but a more creative port city has to provide precious opportunities for quality development that is able to produce effects in both the domain of common goods and that of productive sectors.*

*In this scenario the Project aims to explore the field of waterfront regeneration in a different sense from the simple concept of urban or peri-urban coastal areas. And the Project is led by an assumption, defined as “Waterfront Theorem”: “the waterfront doesn’t exist without its environmental, urban, economic, cultural and social context. So our challenge is to plan, design and govern the metamorphosis towards the fluid city”. The waterfront, in our approach, takes a wider identity that refers to the complex relationship between “sea-port and town” and includes physical and environmental components of human settlement, urban fabric, infrastructure, productive and recreational activities that are concentrated along the urban and peri-urban coast. Waterfronts are sensitive interfaces between land and sea, creative interfaces between urban and environmental components, social interfaces between nodes and networks. They not only coincide with the areas of infrastructure that are gathering on the coast, not only with the shoreline or the environmental component of the coastal territories. They are hired by the project as a complex interaction of crossing flows, a stratified identity of urban communities: a fundamental element of the environmental system, a synthesis of landscape, space and community, a place of solidification of the identity of the*

*social, cultural and economic community (Carta, 2009). The management of urban face of the waterfront presents some problems articulated in relation to both new environmental and ecological concerns and the complex dimension of the multiplicity of rules and institutions charged with protecting, planning and managing processes. For intervention on the waterfront the Project needs to define general strategies that are able to intercept the links between port and urban economies, between the local and the global strategies of the territorial system, between public spaces and touristic fluxes. From these considerations, the Project follows a point of view which presupposes the overcoming of the logic of sectorial policies and the integration of infrastructure, environment and landscape conservation sectors with urban policy and planning tools, emphasising this assumption behind the selection of elements that will compose the “Waterfront Atlas”, as one of the main results. The Project consists of four main phases as described below:*

- 1. The phase of knowledge includes the survey on the articulation in identity contexts and the localisation of key coastal heritage and cultural services present in the waterfront areas of the case studies in Sicily and Malta (cognitive framework of the uses, heritage and resources as endogenous components).*
- 2. The second phase interprets the analysis of needs and expectations of local communities and authorities for the development of waterfront areas, verifying the compatibility of expectations identified with the political and economic choices in the area (stakeholders, transformations, risks and compatible choices as exogenous components).*
- 3. The diagnosis phase, fueled by a projectual tension, evaluates potential for recycling disused*

resources and identifies strategies to improve, actions to implement and guidelines to follow in relation to the pilot areas (scenarios, strategies and protocols as projects).

4. The phase of dissemination, in which aspects of sharing knowledge and citizen participation are aimed to reclaiming the identity of the waterfront as more landscape-oriented and urban public spaces characterised by the presence of the sea (participation).

Every step finds an operative application through the Work Packages articulation during two years of research and development on the selected areas as case studies: the south-eastern coast of Malta (Valletta, Floriana, Isla, Bormla, Birgu, Kalkara, Xghajra, Marsascala and Marsaxlokk), the coast of the province of Trapani between the beach of San Giuliano and the Mouth of the River Forgia (Erice and Valderice), the east coast of the province of Palermo (Ficarazzi, Bagheria, Santa Flavia, Casteldaccia, Altavilla Milicia and Trabia) and the urban waterfront of Palermo.

### State of the art and scientific background

The methodology of the Project has been defined by the University of Palermo (Department of Architecture) and assumes some theoretical and practical experiences as a starting point and foundation for the construction of an operational methodology for applied analysis and integrated planning. The elements identified as starting points are:

- the theoretical and methodological elaborations developed on the theme of urban waterfront regeneration in particular oriented to issues of assessing the conditions of risk and developing strategies for intervention defined "Fluid City

Paradigm", as described in this volume;

- the approach to planning of the coastal areas through the methodology defined "Integrated Coastal Zones Management" (ICZM) and its applications (European Commission, 1999);
- the "The Bathing Area Registration & Evaluation System" (BARE) methodology for the evaluation of the areas dedicated to bathing and their classification (Williams and Micallef, 2009).

These elements contribute to the definition of fields of investigation, analysis and parameters useful to define an Atlas extracting information from each methodological framework for understanding, interpreting and planning the waterfronts as one of the main challenges of "ecological urbanism" (Mostafavi and Doherty, 2010).

The Fluid City methodology, derived from applications on the issues of urban waterfront regeneration, focuses its attention on urban systems and the ability of port systems to interact with the city producing fruitful relationships in which the "city" and the "harbour" can produce urban places, mitigating the barrier effect that runs along the port areas and often insurmountable barriers marks. So the methodology for the regeneration of urban waterfronts could be defined "city-port oriented" because it covers the cases of integration between urban waterfronts and ports, but can not, by itself, refer to situations of non-port.

The ICZM methodology supports the fundamental choices of integrated planning with the aim of reducing the negative effects on the sea, which is the natural integrator of the footprint of coastal uses. However, the ICZM approach, that might be called "waterside oriented", is not adequate to the definition of urban and territorial systems and their knowledge, interpretation and planning.

Finally, the BARE methodology is a method of reading and

a multi-criteria evaluation of coastal systems aimed at identifying areas for swimming and their hierarchy by virtue of the intrinsic quality of bathing water, beach accessories and services but responds to the presence of quality sites or spaces occupied by other urban functions, port or non-production related to bathing.

We can briefly define it as "seaside oriented".

In the Project the integration of the three methods, therefore, involves the selection of fields of analysis more useful for building an integrated framework from which to extract the data and structure analysis and interpretation. This integrated approach to the waterfront could be defined "eco-creative oriented". Waterfronts have what might be called a "plural identity", a polysemy identifiable by seven categories, namely through seven multiple points of view that give us an overall waterfront (Carta, 2010):

1. **Structure:** a fluid city is not comparable to a line that divides the sea from the land, but should be envisaged as a wide network of places, functions, junctions and seams between the coast and the city, between the port and urban activities.
2. **Uses:** a fluid city is not merely a harbour area, but rather a concentration of functions, productive, relational, cultural, leisure-related and residential.
3. **Permeability:** a fluid city is not a protected area of restricted access, but an osmotic point of interface, a permeable boundary, rigid in some parts but sponge-like in others.
4. **Mobility:** a fluid city is not a local hub, but rather a crossroads between bands of infrastructure (of land and sea) which cut through it and feed into it: the hub of an increasingly planetary network of relational energies.
5. **Settlement:** and yet it is more than just a hub;

most importantly it is a place, an intersection of customs, functions and flows: the synthesis of space and community.

6. **Production:** the fluid city is not a place of recreation; it is not merely an entertainment machine but also a site of production and trade: a finely-tuned functional machine.
7. **Projects:** and lastly, the fluid city is neither purely history nor purely future, but a fertile synthesis of cultural heritage and project prospective: a place where an aptly applied knowledge of history feeds into visions for the future, where implemented strategies produce an effective interpretation of the past.

### Integration of the methodologies and production of the "Waterfront Atlas"

Compared to the overall objectives of the Project, it is believed that the ICZM methodology is a useful reference point and a solid base on which to insert some methodological and operational innovations. ICZM is a comprehensive method that can contribute to developing a more democratic management of coastal areas and to creating mechanisms in order to facilitate active organisations and individual commitment at all community levels, enabling them to interact with the institutions. The process begins with an awareness of issues of common interest that facilitates dialogue and exchanges of views among stakeholders. This promotes collaboration between parties and constitutes the basis for coordinated action which - at a distance - promotes integrated management for a shared structure. It is therefore a dynamic, continuous and iterative process to promote sustainable management of coastal areas. It seeks, in the long term and within the limits set by natural dynamics

and the carrying capacity of the zones, to find a balance between the benefits associated with the following activities: economic development and anthropic uses of coastal areas, protection, preservation and restoration of the environment, minimising the loss of human lives and damage to property, public access and use of waterfront areas. The ICZM methodology is a useful project point of reference for three main components:

- the **integrated approach** requires that the project integrates the coastal areas of terrestrial and marine components and it is integrated in both time and space and intrinsically multidisciplinary;
- the **multi-actor and multilevel governance** refers to the integration of the objectives and to that of many instruments needed to achieve them. It involves the integration of all political parties, the relevant sectors and administrative levels. References to the ICZM concept of “managing” the process actually cover the entire cycle including: collection of information, planning, decision making, management and monitoring implementation;
- integration of the component of **participation** uses the informed collaboration of all stakeholders in order to assess community objectives in a specified coastal area, at a particular moment and to take actions to pursue those objectives. The ICZM promotes public participation in which the values, concerns and expectations of the community involved are discussed and future directions in which they are negotiated.

Lead by an innovative point of view, the Project has considered it useful to integrate the ICZM methodology with some protocols and parameters from the BARE methodology, more dedicated to the bathing areas for

enjoyment, tourism and recreation. The BARE system of monitoring and evaluation of coastal areas differs from other systems for evaluating the patterns of the beach because it provides a large number of problems:

- it evaluates not only the beach itself, but the whole bathing area (the beach area at about 200 m. and within walking distance, still visible from the beach, with some structures beyond this distance, but clearly serving of itself);
- it considers a variety of types of beach;
- it classifies bathing areas according to a rating system that focuses on five main issues relating to the beach which come to light to evaluate the preferences and priorities of the bathers;
- it provides a final classification of bathing areas not only as an incentive to provide more publicity, but mainly as a tool to identify the basic needs of management.

The BARE process identifies five types of beaches/ swimming areas: Resort, Urban, Village, Rural and Remote. These types identify five urban lifestyles in relation with the coast, but they do not explain the relation between themselves and the strong relations with the urban tissue. The “Fluid City Paradigm” proposed by the group of the University of Palermo (Carta, 2007) has identified four “waterfront relationships”:

1. the **“liquid relationship”** characterized by the prevalence of a coastal identity represented by a landscape where the coastal nature is the mainstream of the waterfront (low interaction between sea and city);
2. the **“fluid relationship”** associated with sailing, cultural and leisure facilities and accommodation: the fluid waterfront is immersed and intertwined with

the urban structure, characterised by marinas and cultural and leisure services, and strictly connected to the city. The functions provided for this section relate to the boating, recreational and cultural activities capable of being an integrated interface between city and port (low pressure of the city on the waterfront);

3. the third variant is the **"porous relationship"**, namely an area for cruise-ships and passengers, enjoying close ties with the city and transport system, including facilities and buildings along the wharf to encourage the opening of the urban front onto the sea. This type of port is characterised by a large porous area of transformation that acts as a link between the port activities dedicated to passengers and new cultural, residential and commercial activities related to the quality of the waterfront, which manifest a high degree of interaction between the port and city;
4. the fourth variant foresees a **"rigid relationship"**, inaccessible to the public and thus enabling the harbour to work to full capacity: the "port machine" able to guarantee security and safety (high pressure on the city caused by the productive activities).

These four variants are useful to define the depth of the relations between port and city, and contribute to recognising the prevalence of urban or port uses or a dynamic mix of both. In the integration of the three methods, these variants will be useful to lead the choice of specific planning or design tools.

The integration of three points of view on waterfront diagnosis drives the Project towards the production of an "Atlas" based on the relation between the seven categories of interpretation (structure, uses, permeability,

mobility, settlement, production and projects) and the seven principles for action (identity, sustainability, potentiality, dynamicity, interaction, multisector and perturbation). So the main parameters of the Atlas have been organised in a matrix form and therefore may help in the diagnosis and project application of the principles for regeneration.

Through the interpretation of the matrix the analysis will help to define materials for a more creative-driven project. The Atlas is not a simple representation of the state of the Maltese and Sicilian waterfronts, but it will produce some guidelines for decisions both in the urban planning domain and in the governance domain.

The Atlas layer called "policies and projects" will summarise the contents of the phase of analysis of the identification of the changes underway, the identification of subjects and the identification of risk situations and compatibility between uses and choices.

The Waterfront Atlas is not merely a tool of representation of territorial phenomena. But it should be capable, of interpreting the potential of the urban coastal areas as powerful territorial hubs: a transformer capable of intercepting the material and immaterial energies travelling along large-scale networks, transposing them into the urban context and translating them into resources for local development, thus providing vital sustenance to the whole city.

The city of the future, innovative, sustainable and resilient will increasingly take the form of Gateway Cities and Communities capable of leading the changing relationship between city and port, between water and land to a renewed alliance and a fertile dialogue.

# Waterfront e turismo

**Nadia Theuma**

Coordinatore scientifico e  
componente del Comitato di Pilotaggio,  
Università di Malta  
*Scientific Coordinator and  
member of the Steering Committee,  
University of Malta*

I waterfront mediterranei devono le loro origini al commercio e all'attività industriale e sono spesso associati al trasporto marittimo. In seguito a tale finalità, intorno ai waterfront si sono sviluppate importanti città marittime come Marsiglia, Barcellona e Valletta tra le altre. Negli ultimi decenni, simili città hanno attraversato fasi di declino e rivitalizzazione. Inoltre numerose città-porto del Mediterraneo - in passato usate per scopi industriali - oggi sono state trasformate in importanti attrazioni turistiche. Questo capitolo è una breve rassegna generale delle principali tematiche inerenti i waterfront e il ruolo che hanno giocato nell'attività turistica. La ricerca è focalizzata in particolare sui waterfront mediterranei.

## Turismo nel Mediterraneo

Il Mediterraneo è la meta più gettonata dai visitatori internazionali. Nel 2011 le coste mediterranee hanno attratto più di 255 milioni di visitatori (UNWTO, 2012) e, nonostante la competizione con altre regioni turistiche, continua a scalare le classifiche.

L'avvento del turismo nella regione mediterranea ha visto il passaggio da una regione prevalentemente dipendente dal settore primario a una orientata verso i servizi (Theuma, 2005).

Il turismo è uno strumento essenziale per gli stati europei (European Communication 2006; European Parliament 2008), ed è visto sempre più come il fattore chiave per lo sviluppo sociale ed economico dell'Europa, tanto da sostenere le regioni costiere nella promozione della crescita economica e nell'occupazione.

Tali osservazioni conducono a ulteriori discussioni su come le aree costiere, in particolare i waterfront delle città delle isole mediterranee, possano dare

un contributo alla maggiore implementazione delle politiche turistiche europee.

Questo dibattito è ancor più pertinente oggi che il turismo costiero e marino sono tornati ad essere di nuovo il focus per lo sviluppo del turismo sostenibile. Nella sua comunicazione, l'UE (Comm 2012) ha dichiarato che le politiche turistiche per le regioni costiere e marittime dell'Europa devono prendere in considerazione altri aspetti delle pratiche di gestione costiera, come la pianificazione territoriale applicata al mare, la gestione integrata della zona costiera e la promozione del patrimonio marittimo. È solo adottando questo approccio di gestione integrata che l'ambiente costiero e marittimo europeo può essere difeso.

La regione mediterranea è caratterizzata da un ambiente fragilissimo, costantemente minacciato, a causa di diverse attività che si svolgono sulle coste (Grenon e Batisse, 1989).

I Paesi mediterranei hanno una popolazione di 436 milioni di persone di cui 150 milioni abitano nelle aree costiere. Molte delle maggiori città che costeggiano il Mar Mediterraneo hanno più di un milione di abitanti e tra queste ci sono anche Marsiglia, Atene, Roma, Algeri e Barcellona. Inoltre, l'attività turistica è concentrata sul litorale costiero, causando maggiori pressioni sull'ambiente naturale. Siffatta pressione è più pronunciata sulle isole mediterranee come Malta. È quindi indispensabile, quando si avanzano proposte sullo sviluppo del waterfront - come quelle incluse in questo Atlante e nel progetto WATERFRONT - che vengano identificate iniziative tese a diversificare l'offerta turistica in modo che essa sia sostenibile e porti beneficio alle comunità dell'isola.

### Centro - Periferia - Centro

Per facilitare la rigenerazione dei waterfront, è necessario che questi tornino a svolgere il loro ruolo centrale nella vita delle città. Gli sviluppi storici dei waterfront mostrano che quando gli accessi alle città avvenivano attraverso il mare, waterfront come quelli del Grand Harbour di Valletta a Malta erano luoghi di grande sviluppo grazie all'attività che generavano. Dopo aver spostato il focus dall'attività verso altri luoghi, i waterfront caddero in disuso e conseguentemente l'attività economica e umana associata ad essi venne a mancare. Quindi, perché i waterfront possano prosperare di nuovo, bisogna che essi tornino ad essere il punto focale delle attività economiche, sociali e culturali. Non solo. È necessario, che tali attività coinvolgano la comunità locale; in caso contrario la rigenerazione sarebbe puramente superficiale e avrebbe breve vita.

### Impatti del Waterfront sul Turismo

Studi condotti altrove, così come sulle isole prese ad oggetto in questo Atlante - Malta e Sicilia - mostrano che la riqualificazione dei waterfront può portare maggiori benefici anche alle aree in questione. I progetti di rigenerazione dei waterfront determinano, infatti, la diversificazione del turismo nelle aree in cui sono sviluppati. La ragione della creazione del progetto dei waterfront di Malta, a Valletta e nella zona di Cottonera, risiede principalmente nella volontà di portare nuova attività turistica nelle aree coinvolte, in particolare turismo da crociera e da medie imbarcazioni. Questi progetti hanno anche aumentato l'interesse dei turisti nell'area, in particolare Cottonera ha visto un aumento dei visitatori fin dall'inizio della rigenerazione dei suoi waterfront. Altre città-porto lungo le rive del Mediterraneo hanno

portato allo sviluppo delle stazioni marittime dedicate alla crociera, come quelle di Brindisi in Italia e di Valencia e Barcellona in Spagna. Lo sviluppo del turismo crocieristico è considerato benefico in quanto porta visitatori che hanno di per sé una buona attitudine a spendere per fermarsi una notte in un dato paese, limitando così l'impatto ostile del turismo (Brida e Zapata Auiguirre, 2008). Tuttavia, nel considerare le linee crocieristiche, bisogna valutare i risvolti delle crociere sull'ambiente, raramente menzionati anche se importanti (Brida e Zapata Auiguirre, 2008). Inoltre, la tendenza delle crociere a portare un numero sempre più corposo di gente verso le rive mediterranee (Patiniott, 2012) spinge a chiederci quanto vantaggiosa possa essere tale attività, in particolare in relazione al basso potenziale di spesa di tali visitatori (Theuma in progress).

La rigenerazione dei waterfront porta anche al miglioramento fisico di aree dismesse, edifici inutilizzati e luoghi in disuso, e spesso permette la nascita di una nuova dimensione delle aree di waterfront, attraverso, per esempio, la rinascita vecchi depositi: ne è un esempio la trasformazione del vecchio porto di Marsiglia e la rigenerazione di 19 depositi edificati 250 anni fa a Molo Pinto a Valletta. In entrambi i casi la riutilizzazione di luoghi caduti in disuso ha portato a nuove dimensioni dell'area, attirando nuove opportunità di affari. Difatti, l'aumento delle attività commerciali implica automaticamente l'aumento del traffico di attività nelle aree riqualificate: in quest'ottica si dovrebbe lavorare per l'implementazione della rivalutazione della gestione del traffico. A Malta, il perfezionamento dei waterfront a Valletta è stato accompagnato anche da proposte per attuare delle miglie nei piani di gestione del traffico (Borg, n.d). In più, le attività di rinnovamento determinano



uno sprint di sviluppo socio-economico che porta ad aumentare l'occupazione. La ricostruzione dell'area de La Joliette a Marsiglia, che risale al 1998, ha fatto sì che si trasformasse in un dinamico distretto d'affari che impiega 12.000 persone in oltre 800 compagnie (Home-Hunts n.d). Inoltre, lo sviluppo del Waterfront di Valletta a Malta ha favorito l'incremento delle attività commerciali, della vendita per i turisti, come anche della ristorazione, dei negozi di souvenir e dell'impiego, incluso quello di gruppi svantaggiati (Xuereb, 2012). A ciò si aggiungono nuovi progetti nelle aree del waterfront con l'obiettivo di rivitalizzare l'ambiente naturale, per esempio la riutilizzazione di edifici tradizionali e le attività correlate all'acqua, come la raccolta del sale. A tal proposito, la produzione del sale nell'area di Trapani in Sicilia ha contribuito a un apprezzamento della zona e un incremento dei flussi turistici rispetto al passato. In linea con quanto detto, la rigenerazione delle città-porto conduce al restauro del patrimonio costiero che comporta un rinnovato riconoscimento del patrimonio da parte degli abitanti. Ne è un simile esempio il patrimonio costiero di Malta, che è associato soprattutto con la storia navale delle isole maltesi. I vari progetti di rigenerazione commissionati negli anni passati nell'arcipelago maltese, hanno portato a nuova vita un patrimonio che era stato fino ad allora ignorato - ovvero quello del patrimonio navale e industriale associato ai Cavalieri di San Giovanni e al patrimonio britannico (1530-1964) (Turnbridge, 2008). In futuro, l'aggiunta di una nuova dimensione all'offerta turistica nell'area e la rivalutazione del patrimonio costiero potranno favorire la diffusione di nuove iniziative per le idee dell'artigianato associato alla costa. In riferimento a ciò, a Malta sono in fase di sviluppo delle iniziative - associate alle attività navali - per creare

un nuovo tipo di manufatti e souvenir che richiamano le Tre Città nell'area del Porto (DELTA project Action Plan for the Three Cities). Tuttavia, sebbene i vantaggi legati alla riqualificazione dei waterfront siano notevoli e diversi, bisogna aggiungere che molteplici possono essere gli svantaggi che ne nascerebbero. Tra questi vi sono sicuramente l'aumento dei prezzi delle proprietà (Caruana, 2005), la gentrificazione, uno scarso coinvolgimento della comunità locale, oltre al senso di perdita dell'identità (Cook, 2004) e di segregazione della comunità locale nelle zone di turismo riqualificato (Theuma in fase di pubblicazione). Inoltre, i progetti di sviluppo, come le attività di rigenerazione delle acque, potrebbero creare anche tensioni tra la comunità, gli agenti dello sviluppo e le forze politiche e talvolta inficiare la presentazione del patrimonio (McCarthy, 2004). Per questo motivo, lo sviluppo sostenibile dei waterfront non deve prendere in considerazione solo le esigenze di arricchire l'attività turistica o quella dei nuovi commerci che ne deriverebbero, ma deve tenere in conto le richieste delle comunità intorno all'area rigenerata. È importante che le comunità all'interno delle aree riqualificate continuino a vivere fianco a fianco agli operatori delle attività turistiche, dei negozi di fascia alta e agli edifici restaurati.

### Conclusioni

Questa breve rassegna sull'impatto dei progetti di rigenerazione sul turismo che introduce l'Atlante ha evidenziato esempi di come il prodotto turistico e le conseguenti attività siano migliorate, conseguenza diretta di tale riqualificazione. Non mancano, in ogni caso, degenerazioni che se non arginate possono essere nocive per le comunità, reale essenza dell'attrazione turistica.

# Waterfronts and tourism

Mediterranean waterfronts owe their origins to trade and industrial activity and are often associated with maritime transport. Due to the resultant activity, such waterfronts evolved into major maritime cities and examples include Marseilles, Barcelona and Valletta amongst others. In recent decades such cities experienced decline and then revival. Moreover a number of Mediterranean city-ports previously used for industrial purposes, have nowadays been transformed into major tourism attractions. This chapter is a brief overview of the main attributes of waterfronts and the role they play in tourism activity, focusing in particular on Mediterranean waterfronts.

## Tourism in the Mediterranean

The Mediterranean is the largest recipient of international visitors. In 2011 the Mediterranean coast attracted over 255 million visitors (UNWTO, 2012) and despite competition from other tourism regions it continues to lead the tourism scene. The advent of tourism in the Mediterranean region has transformed the Mediterranean from a region predominately reliant on primary sectors to a service oriented industry (Theuma 2005). Tourism is an essential economic tool for European states (European Communication 2006; European Parliament 2008). Tourism is increasingly being seen as the key factor for the social and economic development of Europe and it can sustain coastal regions in promoting economic growth and employment. These observations beg further discussions on how coastal areas, in particular Mediterranean island waterfront cities, can contribute towards the further implementation of the European tourism policy. This debate is even more pertinent today when coastal tourism and marine tourism are once again the focus

for sustainable tourism development. In its communication (Comm 2012) the EU stated that the tourism policy for coastal and maritime regions of Europe should take into consideration other aspects of marine coastal management practices including maritime spatial planning, integrated coastal zone management and the promotion of maritime heritage. It is only by adopting this approach of integrated management that the coastal and maritime environments of Europe can be sustained. The Mediterranean region is characterised by a very fragile coastal environment which is constantly being threatened due to the various activities that occur on the coast (Grenon and Batische, 1989). The Mediterranean countries have a population of 436 million people of which 150 million inhabit the coastal areas. Most of the major cities bordering the Mediterranean Sea have over a million inhabitants and these also include waterfront cities such as Marseilles, Athens, Rome, Algiers and Barcelona. Moreover, tourism activity is concentrated on the coastal littoral causing major pressures to the natural environment. This pressure is more pronounced in Mediterranean islands such as Malta. Thus it is essential that when addressing the proposals for waterfront development, such as that proposed through this ATLAS and the WATERFRONT project, one has to identify initiatives that can diversify the tourism offer in a way that is sustainable and beneficial to island communities.

## Centre - Periphery - Centre

In order for regeneration of waterfronts to be successful, waterfronts need to be the focus of activity. Historical developments of waterfronts show that when access to these cities was by sea, waterfronts such as those of

the Grand Harbour in Valletta, Malta were active through the very nature of the activity they generated. Once the focus of activity shifted elsewhere, waterfronts fell into disuse and consequently the economic and human activity associated with them died out.

Thus for waterfronts to thrive once again, they need to be the focal point for economic, social and cultural activities. However, this activity needs to involve the local community since without it regeneration would be purely cosmetic and have a short lifetime.

### Impacts of Waterfront Tourism

Studies conducted elsewhere as well as in the islands being investigated in this ATLAS namely Malta and Sicily show that regeneration of waterfronts can bring major benefits to the areas in question as well.

Waterfront regeneration projects bring about diversification of the tourism product in the areas in which they are developed. The reason for developing Malta's waterfront projects in Valletta and Cottonera was primarily to bring about new tourism activity in the areas concerned, notably cruise tourism and yachting.

These projects have also boosted the interest of day trippers in the area, with Cottonera experiencing an increase in visitors since the commencement of the regeneration of its waterfronts. Other city-ports along the shores of the Mediterranean have also involved the development of cruise liner passenger terminals such as those in Brindisi, Italy and Valencia and Barcelona in Spain. The development of cruise tourism is reputed to be beneficial since it brings visitors who are good spenders yet do not stay overnight in a particular country thus, limiting the adverse impact of tourism (Brida and Zapata Auiguirre, 2008). However in considering cruise lining

one has to evaluate the environmental impacts of cruise liners which are considerable although rarely mentioned (Brida and Zapata Auiguirre, 2008). Moreover the trends of cruise liners to become larger bringing to the Mediterranean shores larger masses of people (Patiniott, 2012) lead us to question how beneficial such an activity is, in particular because of the low spending potential of such visitors (Theuma in progress).

Waterfront regeneration activities also lead to the physical upgrade of derelict areas, unused buildings and unused spaces. Very often regeneration of waterfront cities brings about a new dimension of the spatial areas of waterfronts and brings, in new uses to warehouses. One such example is the transformation of Marseilles old harbour and the regeneration of 19 docks and warehouses built 250 years ago at Pinto Wharves in Valletta. In both cases the reutilization of previously unused spaces has led to new dimensions of the area, bringing in new business opportunities.

Increased business activities, would automatically mean an increase of traffic activity in the upgraded areas and hence related to this is the re-assessment of traffic management that would need to be implemented.

In Malta, the upgrade of the waterfronts in Valletta was also accompanied by proposals for improved traffic management plans (Borg, n.d).

Regeneration activities bring about an injection of socio-economic development leading to increased employment. The redevelopment of La Joliette area in Marseille way back in 1998 transformed it into a dynamic business district employing 12,000 people in more than 800 companies (Home-Hunts n.d). Moreover the Valletta Waterfront development in Malta has also led to increased business activity and retail outlets for visitors

including, restaurants, retail, souvenir shops as well as employment including employment for disadvantaged groups (Xuereb, 2012).

In addition new projects in waterfront areas bring about revitalization of the natural environment for example or the re-use and re-utilisation of traditional buildings and water-related activities such as salt harvesting and salt making in the area of Trapani in Sicily which bring about an appreciation and a new tourism activity, which previously did not feature on the tourism map.

In line with the above, regeneration of city-ports leads to the restoration of coastal heritage resulting in renewed appreciation of the heritage by inhabitants in a particular area. One such example is Malta's coastal heritage which is predominately associated with the naval history of the Maltese Islands. The various waterfront regeneration projects commissioned in the past years in the Maltese islands have brought to life a heritage that was previously ignored - namely that of the naval and industrial heritage associated with the Knights of St. John and British heritage (1530 - 1964) (Turnbridge, 2008). Besides adding a new dimension to the tourism offer in the area the introduction of coastal heritage can also lead to the development of new initiatives for innovative crafts ideas that are related and associated with the particular coastal heritage.

For example in Malta, initiatives were underway to create a new range of crafts and souvenirs associated with the Three Cities in the Harbour area associated with boats and naval activities (DELTA project Action Plan for the Three Cities, 2001).

Regeneration of waterfronts also has its consequences, and these include an increase in real estate prices (Caruana, 2005), gentrification, low local community involvement and at times a sense of loss of identity (Cook,

2004) and segregation of the local community from the regenerated tourism zones

(Theuma in print). Moreover, development projects such as water regeneration activities, also lead to tensions between the community, developers and policy makers and at times the presentation of heritage (McCarthy, 2004).

Sustainable development of waterfronts does not only take into consideration the need for tourism activity or that new business is incorporated and that it thrives, but rather that the immediate community within the vicinity of the regenerated area is truly benefitting from the regeneration activities. It has to be borne in mind that communities within regenerated areas have to continue living side by side with tourism activities, upmarket retail outlets and restored buildings.

## Conclusions

This brief overview of the impact of regeneration projects on tourism as an introduction to the ATLAS has highlighted examples that tourism produces and the resultant activities are improved as a direct impact of such regeneration. There are however, consequences which unless addressed can be detrimental to the communities which are the very essence of the tourism attraction.

# Politiche del Waterfront e sviluppo locale

## Waterfront Policies and local development

**Francesco Speciale**

Componente del Comitato di Pilotaggio e  
referente tecnico  
Provincia Regionale di Palermo  
*Member of the Steering Committee*  
*technical manager*  
*Regional Province of Palermo*

La Provincia Regionale di Palermo fra i suoi compiti annovera anche quelli connessi alla tutela del patrimonio ambientale costiero e marino comprese le attività alieutiche. In tale ottica l'Amministrazione, nel corso dell'ultimo decennio ha assunto un ruolo di rilevanza nel predisporre e perseguire interventi al fine di tutelare il patrimonio costiero di pertinenza esteso circa 140 Km, e promuovere le risorse ad esso connesse.

Le politiche di tutela, valorizzazione e sviluppo del waterfront sono ritenute dall'Amministrazione provinciale come prioritarie per promuovere, così come il suo statuto prevede, il rispetto delle identità locali. Per questa ragione gli interventi sul waterfront promossi e sviluppati dall'Amministrazione provinciale non si limitano al finanziamento di lavori infrastrutturali ma abbracciano una ampia gamma di azioni prevedendo anche quelle più immateriali relative alla promozione e diffusione delle specificità costiere locali.

La tutela ambientale viene perseguita come obiettivo primario, considerandola quale *conditio sine qua non*, della capacità della costa di attrarre economie che favoriscano le popolazioni insediate. Si pensi, in questo senso, alla recente istituzione dell'Area Marina protetta di Capo Gallo e Isola delle Femmine, fiore all'occhiello dell'Amministrazione provinciale, che mira a rivalutare e riqualificare un tratto della costa provinciale compreso tra i Comuni di Palermo e Isola delle Femmine.

L'istituzione dell'Area Marina protetta rappresenta la modalità con cui la Provincia ha inteso e intende il suo ruolo istituzionale nei confronti del patrimonio costiero. L'area nasce su istanze provenienti dalla collettività, da associazioni di categoria e da popolazioni insediate, cui l'Amministrazione provinciale ha ritenuto

improrogabile dare voce con azioni concrete.

La riserva si caratterizza come una rarissimo esempio di area protetta interna ad un perimetro urbano-metropolitano. Questa peculiare condizione ha offerto alla collettività di Palermo l'insolito privilegio di poter fruire di un'area di grande rilevanza naturalistica dentro la città stessa. Nel contesto ormai definitivamente urbanizzato della costa metropolitana di Palermo, l'Area marina di Capo Gallo rappresenta un unicum. Al fine di definire la varietà di approcci che caratterizzano le politiche attuate dall'Amministrazione provinciale, appare conducente citare il caso del Gruppo di Azione Costiera del Golfo di Termini Imerese recentemente costituito con il patrocinio della Provincia. Il progetto, in accordo con le direttive del FEP (Fondo europeo per la Pesca), intende sviluppare azioni puntuali in grado di favorire lo sviluppo sostenibile delle zone di pesca aiutando le comunità a creare nuove forme di reddito e migliorare la qualità della vita attraverso l'attuazione di una strategia di sviluppo locale che coinvolga il territorio.

La Provincia di Palermo, che ha assunto il ruolo di capofila tra tutte le amministrazioni aderenti, si occuperà, in accordo con le sue competenze istituzionali, di coordinare le attività e il partenariato costituito; sono stati individuati tre gruppi di lavoro che coinvolgono a vario titolo tutti i soggetti interessati. Le azioni di tutela e sviluppo per le aree costiere si sono inoltre occupate di favorire la costituzione dei distretti turistici. In particolare, nell'area oggetto di studio, la Provincia ha patrocinato l'istituzione del Distretto turistico Costa Normanna che comprende i Comuni della fascia costiera compresi tra Palermo e Trabia, nonché quelli dell'entroterra da Monreale a Lercara Friddi.

Gli obiettivi strategici che si prefigge l'istituzione dei Distretti turistici si riferiscono tutti al generale miglioramento e al potenziamento della promozione dell'immagine del territorio.

Gli interventi realizzati nel corso degli ultimi anni hanno comportato investimenti superiori al milione di euro e hanno riguardato interventi volti alla bonifica dei fondali e adeguamenti dei porticcioli di Isola delle Femmine e Santa Flavia. Estremamente significativo il numero e la mole di investimento per gli interventi in corso di completamento.

Questi hanno previsto investimenti per più di 4 milioni di euro e anche in questo caso riguardano per lo più opere di rifunzionalizzazione e riqualificazione di porti turistici e pescherecci (Mondello; Santa Flavia; San Nicola; Arenella) nonché la riqualificazione del lungo mare compreso tra la foce del Fiume Oreto e il Comune di Ficarazzi. Quest'ultimo intervento in particolare prevede un investimento di più di due milioni di euro e rappresenta un intervento su cui l'Amministrazione punta molto per avviare un processo virtuoso di riqualificazione ambientale di tutta la costa.

Infine, sono inserite nel vigente programma triennale OO.PP. della Provincia Regionale di Palermo opere di importanza strategica tra cui appare utile citare tra gli altri:

- realizzazione di un acquario marino ed osservatorio biologico marino permanente presso la ex base Nato di Isola delle Femmine € 50.000.000,00;
- completamento delle opere foranee e realizzazione porto turistico Terrasini - Cinisi € 35.000.000,00;
- Ustica - lavori per la funzionalizzazione degli scali marittimi e delle banchine, ai fini della ricettività per la nautica da diporto € 6.000.000,00.

*One of the responsibilities of the Province of Palermo is the protection of the coastal, marine and fishing environmental heritage. Over the past 10 years the Local Government has had an important role in the introduction and realisation of measures to protect the 140 km of coastal heritage and to promote the resources connected with it.*

*Measures to protect, evaluate, and develop the waterfront are deemed by the Administration to be fundamental for the promotion of local identities as set out in its statute. This is why the measures promoted and developed by the Administration on the waterfront are not only limited to the financing of work on the infrastructure but also include a wide range of measures including those deemed immaterial concerning the promotion and diffusion of the specific features of the local coasts.*

*Environmental protection was considered a primary aim, sine qua non for both financial investment and to help the local population. An example of this is the recently established marine protected area at Capo Gallo and Isola delle Femmine, a jewel in the crown of local government measures aimed at the re-evaluation and regeneration of the coast between the province of Palermo and Isola delle Femmine.*

*The establishment of a marine protected area is an example of the way in which the Province has interpreted and understands its institutional role as regards coastal heritage.*

*The area came about after requests from community, associations and the local population, which the Local Government deemed important enough to merit concrete actions.*

*The reserve is characterised by a very rare example of a protected area inside an urban-metropolitan perimeter.*

*This special condition has offered the population of Palermo the unusual privilege of being able to take advantage of an area of great natural importance within their city. Within this by now urbanised context of the metropolitan coast of Palermo, the marine protected area at Capo Gallo is unique.*

*In order to define the variety of approaches that characterise the measures carried out by the Administration, we can use the case of the Gulf of Termini Imerese Coastal Action Group, recently formed with the backing of the Province, as an example. The project, in accordance with the directives of the EFF (European Fisheries Fund), aims to develop individual measures that favour the sustainable development of fishing zones, helping the community to create new forms of income and improve the quality of life through a strategy of local development that will involve the territory. The Province of Palermo, which has assumed the role of leader of all of the local governments involved, will be responsible for coordinating the activities of the partnerships which form the group in accordance with its institutional responsibilities. Three groups of work, which include, in various ways, all of the subjects interested have been identified. The protection and development measures for the coastal areas are, furthermore designed to favour the establishment of tourist districts. In particular, in the area of the study, the Province has supported the establishment of the "Norman Coast Tourist District" that includes all of the councils along the coast in question, between Palermo and Trabia, as well as those inland of Monreale and Lercara Friddi.*

*The strategic objectives of the institution of the Tourist Districts are aimed at a general improvement and upgrade of the promotion of the territory.*

*The measures taken over the past few years have resulted in an investment of over a million euros and have included projects to clean up the seabed and changes to the ports at Isola delle Femmine and Santa Flavia.*

*The number and the size of investments for the projects in phase of completion have been very important. Investments of more than 4 million euros in projects to regenerate the fishing and tourist ports (Mondello; Santa Flavia; San Nicola; Arenella) as well as the regeneration of the coastline from the estuary of the Oreto river to Ficarazzi. This project in particular saw an investment of more than two million euros and represents an operation which the Administration hopes will launch a virtuous cycle of environmental regeneration along all of the coast. Lastly, of the important strategic works, which have been inserted into the three-year OO.PP (public works) programme in force in the Province of Palermo, the following are worth mentioning:*

- *the creation of a marine aquarium and a permanent biological marine observatory at the ex-Nato base at Isola delle Femmine € 50,000,000.00;*
- *the completion of offshore works and the creation of a touristic port at Terrasini - Cinisi € 35,000,000.00;*
- *Ustica - work on the seaports and the docks for recreational boating € 6,000,000.00.*

## Politiche del waterfront e difesa delle coste e dei litorali della Provincia Regionale di Trapani

Tra le competenze che la Regione Siciliana attribuisce alle Province in materia di pianificazione territoriale, c'è quella di predisporre il Piano Territoriale Provinciale, i cui contenuti sono quelli previsti dalle norme di cui all'art. 12 della L.R. 9/86 ed in particolare: la rete delle principali vie di comunicazioni stradali e ferroviarie e la localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunali.

### Obiettivi e Strategie del Piano Territoriale Provinciale

Il P.T.P. è inteso come il punto di riferimento per l'assetto e le trasformazioni territoriali e deve avere una rilevante importanza strategica potendo indicare una serie di politiche, progetti e protagonisti interessati alla realtà provinciale, contenendo le previsioni relative ai possibili interventi finanziabili trattando iniziative condivise e realizzabili. La metodologia scelta per l'elaborazione del P.T.P. è quella che prevede la concertazione e la partecipazione attiva di tutti i soggetti interessati al processo di pianificazione, primi fra tutti i Comuni. Inoltre, il Piano vuole essere un elemento di raccordo tra gli strumenti urbanistici dei Comuni e il livello di pianificazione Regionale rappresentato dal P.T.U.R. (Piano Territoriale Urbanistico Regionale). La Provincia di Trapani, in coerenza con il carattere intrinsecamente dinamico ed evolutivo dell'atto di pianificazione provinciale nel definire le politiche di assetto e di sviluppo territoriale, per la redazione del Piano ha garantito il massimo del dialogo e della collaborazione istituzionale con il precipuo obiettivo di assicurare, sotto l'aspetto della organizzazione territoriale, risposte concrete ed immediate al mutamento del quadro dei fabbisogni e all'evolversi delle istanze di sviluppo economico e sociale. Inoltre, mentre il

Piano Territoriale Provinciale sconta i limiti e le incertezze derivanti dalla vigente legislazione regionale in materia urbanistica che finora ha attribuito scarso ruolo e poche funzioni alla Provincia quale Ente Territoriale Intermedio, come pure nessun ruolo ha potuto esercitare la Regione come soggetto attivo della pianificazione territoriale, si è progressivamente affermato un ruolo di coordinamento della Provincia nella programmazione ed attuazione dei progetti di sviluppo comunitari e negli interventi di programmazione negoziata. A tale scopo sono state avviate procedure di confronto con le municipalità, incontrando le singole Amministrazioni direttamente presso le loro sedi al fine di definire le principali azioni attinenti ambiti sovracomunali e tematici. Per la redazione del P.T.P., ci si è occupati di raccogliere tutte quelle informazioni e dati che potessero servire ad una migliore conoscenza del territorio. In particolare ci si è occupati dei settori ritenuti strategici e strettamente legati alle caratteristiche del territorio della nostra Provincia. Per poter meglio gestire tutte le informazioni raccolte è stato progettato un "Sistema Informativo Territoriale" che ha il compito di raccogliere, aggiornare, elaborare, rappresentare e diffondere le informazioni e i dati descrittivi, qualitativi e quantitativi gestiti dalla Provincia, siano essi di tipo economico, statistico, scientifico o amministrativo, e di metterli in relazione alla loro localizzazione geografica e temporale, rendendo, successivamente, le banche dati a disposizione di tutti gli Enti. Per una efficace gestione di tali informazioni, che spesso si presentano in forma diversa, e provengono da numerosi Enti ed autorità, le piattaforme GIS, rappresentano un valido ed indiscutibile strumento per la soluzione di problemi tecnico-scientifici e per la programmazione ambientale e territoriale. L'uso dei

### Antonino Candela

Dirigente del Settore territorio, ambiente, riserve naturali, protezione civile, sviluppo economico  
Provincia Regionale di Trapani

*Director of Department territory, environment, natural reserves, civil protection and economic development*

*Regional Province of Trapani*

### Alessandro Putaggio

Responsabile Servizio P.T.P. - S.I.T.R.

Provincia Regionale di Trapani

*Manager P.T.P. - S.I.T.R. Service*

*Regional Province of Trapani*



Sistemi Informativi Territoriali (“Geographical Information System”) rappresenta uno degli strumenti indispensabili di cui le Amministrazioni locali devono dotarsi per una migliore conoscenza, gestione e programmazione del territorio. Il PTP vuole dare ai singoli Comuni tutte quelle conoscenze del territorio in rapporto con le aree limitrofe al fine di pianificare gli interventi ed ottimizzare le risorse, creando, ove possibile, percorsi comuni che valorizzino tutte le realtà storiche, ambientali, artistiche, etc. A tal fine è stato stipulato con le amministrazioni comunali e con altri Enti interessati al processo di Pianificazione Territoriale un “Accordo di collaborazione ai sensi dell’art. 119 del decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267”, che prevede di implementare il Sistema Informativo Territoriale tra tutte le istituzioni che agiscono sul territorio, allo scopo di una conoscenza, interpretazione, condivisione e gestione delle trasformazioni territoriali anche per una prima applicazione a livello Regionale della Direttiva Europea 2007/2/CE (INSPIRE).

### La difesa delle coste e dei litorali

La Provincia Regionale di Trapani, interpretando il ruolo di sussidiarietà rispetto ai Comuni assegnatole dalla vigente legislazione sugli Enti Locali, ha inserito nella propria programmazione triennale alcuni importanti interventi riguardanti la difesa delle coste e dei litorali, nonché la valorizzazione degli stessi litorali con la realizzazione o l’effettuazione di interventi atti a creare nuovi porti ed approdi turistici o a migliorare quelli già esistenti, tenendo conto anche delle indicazioni contenute nella cosiddetta “carta dell’erosione” redatta dalla Regione Siciliana e della potenzialità dei siti compromessi in un’ottica di sviluppo ambientale e turistico sostenibile.

Gli interventi, in particolare, sono finalizzati a:

- rimuovere le cause del degrado e/o dell’erosione delle coste;
- proteggere i litorali dall’erosione;
- garantire la manutenzione ed il monitoraggio.

Partendo dalla “Carta dell’erosione” predisposta dall’Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente, sono stati realizzati diversi studi propedeutici prevedendo:

- il rilievo batimetrico;
- le indagini preliminari (studio sedimentologico, geologico, carta della vegetazione presente lungo la fascia costiera);
- lo studio idraulico marittimo.

Il progetto per la gestione in maniera integrata delle zone costiere, delle aree portuali, della pesca, e delle zone umide è stato realizzato utilizzando sistemi innovativi quali i sistemi informativi geografici. La compilazione di una mappa che evidenzia le aree costiere critiche, fornisce agli amministratori uno strumento valido per le attività di pianificazione e programmazione. Questo tipo di mappatura informatizzata può contribuire positivamente allo sviluppo a breve, medio e lungo termine, perché può consentire di preservare l’ambiente costiero dagli eventuali impatti negativi e di ridurre al minimo l’incidenza degli interventi scaturiti da una gestione del territorio che non tenga conto dei fattori di criticità presenti. Si vuole costruire una base conoscitiva utilizzando strumenti GIS, in modo da disporre di un sistema di rilevamento, gestione e rappresentazione dei dati perfettamente integrato fin dall’origine, predisponendo uno schema metodologico da fornire agli Enti Locali ed alle Amministrazioni all’interno del quale siano integrate le procedure da seguire per attivare e realizzare un sistema comune di conoscenza. Gli obiettivi che si vogliono raggiungere riguardano:

- analisi e monitoraggio dell'ambiente marino nella prospettiva della sostenibilità e della prevenzione, ai fini della promozione della qualità dell'ambiente;
- controllo delle attività lungo la fascia costiera per la corretta gestione delle aree soggette a forte antropizzazione e conseguentemente a rischio di erosione e di inquinamento;
- gestione di parchi e riserve marine;
- raccolta e il monitoraggio dei dati ambientali marini e la loro organizzazione con tecniche informatiche;
- analisi dei dati in laboratorio nei settori fisico, chimico, biologico, ecologico e di scienze della Terra.

Lo studio della linea di costa può essere eseguito utilizzando fonti diverse: cartografiche, foto aeree, GPS, telerilevamento satellitare.

### **Interventi per lo sviluppo del turismo nautico**

La mancanza di infrastrutture dedicate alla nautica in alcune aree della Provincia ha causato gravi disagi per la fruizione del mare e per lo sviluppo del turismo nautico. Per migliorare tale situazione è necessario realizzare delle infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, realizzando delle opere di presidio, necessarie per collocare dei pontili galleggianti da destinare all'ormeggio dei natanti da diporto negli specchi acquei ridossati. L'Amministrazione Provinciale di Trapani, nel quadro di un programma di interventi volti alla valorizzazione del litorale finalizzato a scopi turistici e pescherecci non speculativi, è venuta nella determinazione di progettare alcuni interventi per la costruzione di pontili di approdo per imbarcazioni. I progetti preliminari prevedono la costruzione di un pontile di approdo per imbarcazioni con relativa struttura di protezione al largo e le connesse sistemazioni a terra. Sotto il profilo funzionale le opere

tendono a consentire un agevole attracco stagionale a natanti con pescaggio non superiore a 3.00 m. nonché la possibilità di alaggio mediante apposito scalo e conseguente possibilità di stazionamento a terra per interventi manutentivi.

### **Individuazione dell'area pilota**

"Trapani Provincia Liquida". Il nome del progetto riassume il territorio della provincia di Trapani profondamente caratterizzato dal rapporto con la sua fascia costiera. La valorizzazione della risorsa "costa" rappresenta quindi un elemento essenziale per lo sviluppo della Provincia in termini culturali, ambientali, turistici ed economici. Riveste quindi particolare importanza la pianificazione e la programmazione territoriale di tali ambiti territoriali costieri che deve basarsi su modelli utili a coniugare tutela e sviluppo, costruzione di nuovi paesaggi e riqualificazione dell'esistente.

## Province of Trapani policies for the waterfront and coastal and shoreline defence

*One of the regional planning responsibilities given to the Province by the Sicilian Regional Government is the implementation of the Provincial Territory Plan, as defined by Article 12 of Regional Law 9/86, and it must contain: a network of the communication paths of the main streets and railways and the location of important works and systems.*

### **Objectives and Strategies of the Provincial Territory Plan**

*The PTP is a reference point for territorial layout and transformation and has a strategic importance in its ability to suggest a range of policies, projects and actors interested in the reality of the Province and as it contains provisions concerning possible financial measures for initiatives which are both shared and achievable. The project approach was one of consultation and active participation of all the actors from the various Municipalities interested in the planning process and to create an element to connect the planning tools of the Municipalities on a Regional Level represented by the P.T.U.R (Regional Urban and Territorial Plan). The Province of Trapani, in keeping with the intrinsically dynamic and evolved character of the provincial planning policy in the development of planning and territorial development policies, drafted the Plan to guarantee dialogue and institutional collaboration so as to ensure, from the point of view of territorial organisation, immediate and concrete responses to changes in legal requirements and evolution in the light of economic and social development. While the Provincial Territorial Plan has been affected by the limitations and uncertainty derived from the regional legislation relating to urban and territorial planning, which hitherto had given little*

*importance to the Province as NUTS3 government level. The Regional Government has had no active role in the planning process, the Province has gradually established a role in coordinating the planning and execution of community development projects and in the negotiated planning measures. To do this, research was carried out to identify and compare the principal supra-municipal and thematic planning procedures of each single Authority. For the drafting of the P.T.P, all the information and data was collected to create a better understanding of the territory, especially data from those sectors deemed strategically important and closely tied to the characteristics of the territory of our Province. A "Geographic Information System" was created to collect, update, process, represent and share the information and data described, whether it be economic, statistical, scientific or administrative, which is managed quantitatively and qualitatively by the Province and to correlate them with their geographic and temporal localisation, making this database available to all the authorities. For an effective management of these informations, which is often presented in different ways, and comes from different bodies and authorities, the GIS platforms are an effective and indisputable tool for the solutions to techno-scientific problems and for regional and territorial planning. The use of the Geographic Information System is an indispensable tool and one which the Administrations must use to improve their knowledge, management and planning of the territory. The PTP wants to give each Municipality all the information about the territory with respect to the neighbouring areas in order to plan measures and optimise resources, creating where possible, common*

schemes that enhance all of the historical, environmental and artistic heritage etc.

To do this, a "Collaboration Agreement pursuant to Art. 119 of the Legislative Decree dated 18th August 2000 no. 267" has been signed by the Local Authorities and other interested bodies in the Territorial Planning Process, which foresees the implementation of the Territorial Information System by all of the institutions that work on the territory, to inform, manage, share and interpret the territorial transformations, and for initial implementation of the European Directive 2007/2/CE (INSPIRE) at a Regional level.

### Defence of the coast and shorelines

The Province of Trapani, in its interpretation of the subsidiary role assigned to Local Authorities by current legislation, has inserted various important measures regarding coastal and shoreline defence into its triennial planning programme as well as the improvement of the shorelines by the creation or execution of measures to create new ports and docks for tourist boats, or to improve those already there, keeping in mind the indications contained in the so-called "erosion map" drawn up by the Sicilian Regional Authority and the potential of the damaged sites in the interests of environmental development and sustainable tourism.

The measures were designed to:

- remove the causes of degradation and/or erosion from the coast;
- protect the shorelines from erosion;
- guarantee maintenance and monitoring.

Starting with the "Erosion Map" prepared by the Environmental and Territorial Regional Department, different preliminary studies have been carried out which include:

- a bathymetric survey;
- preliminary investigations (sedimentology, geology, map of the vegetation present along the coastline);
- hydraulic marine study.

The project for the integrated management of the coastal zone, the port area, fishing, and of the wetlands has been developed using innovative geographic information systems. The compilation of a map that highlights the critical coastal areas, supplies the administrators with an effective tool for planning and project activities.

This type of information mapping can contribute positively to short, medium and long-term development as it enables the preservation of the coastal environment from possible negative impacts and reduces to a minimum the incidence of measures arising from a management of the territory that does not take into account the critical factors present. What is needed is a cognitive base using the GIS tool to set up a system of survey, management and representation of data, which is perfectly integrated from the beginning, thus preparing a methodological scheme to give to the Local Authorities, which will show the procedures to follow, to activate and create a common system of knowledge. The objectives to be reached are:

- analysis and monitoring of the marine environment from the perspective of sustainability and prevention to improve the quality of the environment;
- control of activities along the coastline to ensure the correct management of the area subjected to strong anthropisation and the consequent risk from erosion and pollution;
- management of parks and marine reserves;
- monitoring and collection of environmental marine data organised with information technology;
- laboratory analysis of data in the fields of physics,

*chemistry, biology, ecology and Earth sciences. The study of the coastline can be carried out using different sources: cartographic, aerial photos, GPS, satellite sensing.*

### **Measures for the development of nautical tourism**

*The lack of an infrastructure dedicated to boating in some areas of the Province, has created great problems for the enjoyment of the sea and for the development of nautical tourism. To improve this situation it is necessary to create infrastructure dedicated to recreational boating, and to create a garrison, necessary for the floating jetties in the sheltered water areas for the mooring of recreational vessels.*

*The Local Government at Trapani, as part of a programme of measures aimed at the improvement of the shoreline for tourists and the fishing industry, has planned various projects for the construction of docks for boats with the relevant protective structures offshore and the related structures onshore.*

*The works will allow easy seasonal docking for fishing boats not larger than 300 metres as well as the possibility to beach using the dedicated slipway and therefore the possibility of mooring on land for maintenance.*

### **Identifying the pilot area**

*Trapani. The Liquid Province. The name summarises the territory of the province of Trapani which is heavily characterised by its coastal strip. The improvement of the "coastal" resource represents an essential element for the development of the Province in terms of culture, environment, tourism and economics.*

*The planning of the territory of these coastal areas is therefore of particular importance and must be based on models which can combine protection and development, the construction of new landscapes and the regeneration of existing landscapes.*

# Politiche del Waterfront e rigenerazione urbana del Comune di Palermo

## Waterfront Policies and the urban regeneration of Palermo

62

L'Atlante che presentiamo raccoglie i risultati prodotti da uno studio tecnico/amministrativo dell'attuale Waterfront della città di Palermo, con un focus specifico alla zona costiera Sud che oggi necessita di una maggiore valorizzazione, in quanto collocata in un contesto economicamente più svantaggiato, in cui è opportuno prevedere interventi che possano contribuire positivamente allo sviluppo economico, sociale e culturale del territorio.

Il progetto WaterFront rappresenta una considerevole esperienza di sinergia e dialogo tra gli Enti locali, la realtà Universitaria di Palermo e dell' isola di Malta.

Compito specifico del Comune di Palermo, nell'ambito del partenariato WaterFront, è la produzione di un Atlante per la pianificazione territoriale del fronte a mare (WaterFront) in una logica di sviluppo economico, sociale, turistico e culturale. Al riguardo, per l'elaborazione dell'Atlante è stata individuata la Costa Sud palermitana che attualmente è caratterizzata da disagio sociale, economico e occupazionale, ma con potenzialità di sviluppo sostanzialmente inesprese.

La Ricognizione Finanziamenti Extracomunali, unitamente al Funzionario Tecnico incaricato del Servizio "Interventi ex OPCM" dell'A.C., ha curato la produzione del presente Atlante per la pianificazione territoriale del fronte a mare (WaterFront) in una logica di sviluppo economico, sociale, turistico e culturale. L'attività, è stata articolata secondo le seguenti specifiche azioni previste per la predisposizione e stesura dell'Atlante:

**1) Mappatura dei soggetti coinvolti nei processi di trasformazione territoriale, articolata per competenze, rilevanza e capacità di intervento attivo e qualità connettive utili a mettere a sistema**

**soggetti minori o soggetti di scala sovralocale per la sostenibilità degli interventi.**

Il territorio palermitano, ed in particolare quello che nella accezione più vasta si vuole oggi definire con la dicitura "waterfront", è quanto mai variabile e, spesso, non corrisponde ad una sola ed univoca individuazione cartografica. Ovviamente nella individuazione specifica del waterfront il soggetto cardine territoriale è l'Ente Locale, il Comune, la Municipalità; tuttavia è evidente che la "vocazione" della costa incide sulla molteplicità di interessi che si vengono a generare da parte di soggetti pubblici e privati che possono essere coinvolti e, pertanto, in funzione di questi interessi è ipotizzabile una possibile trasformazione. Si può affermare che una zona portuale come quella di Palermo coinvolge Enti su scala diversa quali: Provincia, Regione, Autorità Portuale, Stakeholders, ecc. È necessario, però, che le competenze dei soggetti interessati non confliggano tra loro.

In tale maniera si viene a creare un tessuto connettivo economico e funzionale che coinvolgerà sicuramente soggetti economici sia di piccola entità che di dimensione più rilevante al fine di rendere sostenibili gli interventi "pensati" e "progettati" per il territorio dai soggetti pubblici e privati portatori di interessi.

**2) Definizione del quadro strutturale degli elementi di valore non negoziabili nel processo di trasformazione e degli elementi di qualità che indirizzano le scelte di sviluppo, di riqualificazione e di infrastrutture.**

La pianificazione territoriale del waterfront necessita di una profonda valutazione di quegli elementi legati alla storia, alla cultura, ai valori identificativi che il territorio esprime e che continua a conservare nei tratti fisici.

**Vincenza Conigliaro**

Responsabile della U.O. "Ricognizione finanziamenti extracomunali" (Servizio Europa), responsabile per gli adempimenti amministrativi Comune di Palermo

*Responsible of O.U. "Reconnaissance Funding in addition to that of the Council" (Servizio Europa), responsible for administrative requirements and deputy director of the Steering Committee, Palermo City Council*

**Patrizia Milisenda**

Dirigente amministrativo del Servizio Europa, componente del Comitato di Pilotaggio, Comune di Palermo

*Administrative Director of Servizio Europa, Member of the Steering Committee, Palermo City Council*

L'individuazione, la comprensione e lo studio di questi valori espressi nella loro fisicità dal territorio, consente di definire i valori non negoziabili nelle ipotesi di trasformazione urbana e di tracciare le linee guida per la pianificazione futura. Pianificare l'uso del waterfront, in questo senso, significa avere chiaro quali sono questi valori non negoziabili, capire quale è il rapporto tra mare e terra, tra linea di costa e entroterra urbano, tra l'uomo e il mare.

Per buona parte della costa palermitana, negli anni, si è perso il senso del valore (culturale, sociale, economico, paesaggistico) espresso dalla linea di costa, inoltre, si è generata una lacerazione nelle relazioni tra la città ed il mare che ha portato alla creazione di "vuoti", di "non luoghi", di una "conflittualità" tra l'uso che l'uomo ha fatto della costa ed i valori che essa esprime. I vuoti e le lacerazioni, i valori non negoziabili, i segni identitari (produttivi, ambientali, storici e culturali), il legame disperso tra l'uomo e il mare devono diventare materia di riflessione progettuale che impone al pianificatore territoriale un approccio strategico orientato allo sviluppo ed alla riqualificazione territoriale/infrastrutturale, in maniera tale che Palermo, definita da sempre "una città sul mare", diventi "una città con il mare", "una città di mare".

### **3) Analisi delle trasformazioni in atto ed in programma ed interpretazione degli effetti attesi e prevedibili.**

Nella considerazione che il territorio palermitano e, nello specifico, quello costiero, è stato ed è oggetto, dal dopoguerra ad oggi, di svariati interventi pianificatori, si può affermare con sicurezza che non vi sia stato uno "sviluppo" ordinato e integrato. È necessario, però,

comprendere che le trasformazioni previste dai "semplici" tratti grafici nel Piano Regolatore Generale non sempre sono di immediata comprensione e/o attuazione da parte degli operatori portatori di interessi; tuttavia da circa venti anni si è cercato di pianificare e, quindi, trasformare positivamente il degrado di gran parte della costa operando una "suddivisione" in tratti costieri che allo stato attuale non sono ben interconnessi tra loro e con la città. Si pensi all'area del porto che è soggetta alle decisioni della Autorità Portuale; questa area, oggi, sembra essere nascosta alla città ed ai cittadini sia da un punto di vista prettamente urbanistico che economico. Il P.R.G., invece, pur tendendo ad una generale salvaguardia della costa risente, oramai, di una concezione pianificatoria superata. Pertanto, le trasformazioni che potrebbero avvenire sono contenute nelle previsioni del Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2012/2014 vigente e nel nuovo Piano d'Uso del Demanio Marittimo che questa Amministrazione sta per "varare". Conseguentemente, gli effetti sono quelli di un "riuso" corretto della costa; rigenerando il paesaggio costiero attraverso un nuovo modo di interpretare la storia, la cultura, l'economia, i rapporti della città e dei suoi cittadini con il mare.

### **4) Elaborazione e produzione dell'atlante degli scenari tendenziali e di contrasto, elaborato anche in forme argomentative e divulgative come base per l'interlocuzione dei diversi soggetti coinvolti.**

Relativamente al progetto in argomento, l'interesse per una individuazione del "waterfront" palermitano ha avuto inizio dalla conoscenza visiva dei luoghi e dallo studio cartografico di tutta la costa e dall'analisi del territorio:

si è evidenziato che l'area comprensiva del porto turistico e del cantiere navale sembra connotarsi come "cerniera" e "snodo" tra la parte costiera a nord (Acquasanta, Arenella, Vergine Maria, Addaura, Mondello, Capo Gallo, Barcarello, Sferracavallo) e la parte costiera a sud (Cala, Sant'Erasmo, Ponte di Mare, Sperone, Bandita, Acqua dei Corsari). Alla luce di quanto è possibile riscontrare nei luoghi sembra che una maggiore espansione si sia verificata in passato nella costa nord piuttosto che in quella sud; pertanto, l'analisi e lo studio per la definizione dell'Atlante sono stati "orientati" verso quest'ultimo tratto di costa in quanto, certamente, più bisognevole di "ristrutturazione" sociale, paesaggistica, economica. Sono state elaborate, quindi, planimetrie esplicative che riportano i principali dati raccolti afferenti la costa e l'interpretazione dello stato di fatto.

*This Atlas is a collection of results produced from a technical/administrative study of the Waterfront in the city of Palermo, with a specific focus on the South coastal zone, which today needs greater development as it is located in an economically disadvantaged context and therefore requires measures which can contribute positively to the cultural, social and economic development of the territory.*

*The project WaterFront represents a considerable experience of synergy and dialogue between the Local Authorities, Palermo University, and Malta.*

*The specific task given to the Palermo City Council in the context of the WaterFront partnership, is the production of an Atlas for territorial planning in front of the sea (WaterFront) aimed at economic, social, touristic and cultural development.*

*For the preparation of the Atlas, the Palermitan south coast was identified as an example of an area which, although economically and socially disadvantaged, has an untapped potential for development.*

*Servizio Europa, together with the Technical Officer responsible for the "ex OPCM Interventions" of the A.C, supervised the production of this Atlas for the territorial planning of the WaterFront aimed at economic, social, touristic and cultural development.*

*The activity, conducted in collaboration with Palermo University was organised according to the following specific measures for the preparation of the drafts for the Atlas:*



**1) Mapping of the actors involved in the processes of territorial transformation, organised by expertise, importance and capability of carry out active interventions with connective qualities, useful to create a system of minor subjects or subjects outside the local area for the sustainability of the interventions.**

*The Palermitan territory and in particular the area which, in its widest sense you could define as "waterfront", is as variable as ever, and often does not correspond to one single cartographic identification. Naturally, in the specific identification of the waterfront, the key territorial bodies are the Local Authority, the City Council, Local Government; however it is evident that the "vocation" of the coast affects a multiplicity of interests generated by public and private actors involved and therefore, based on these interests, a possible transformation is conceivable. It can be said that a port like the one of Palermo involves many different institutions: Province, Region, Port Authority, Stakeholders etc. It must be ensured however that the responsibilities of the interested subjects do not conflict. This is how an economic and functional connective material is created which will certainly involve economic subjects both small and large in order to make the measures "conceived" and "designed" for the territory by both public and private stakeholders, sustainable.*

**2) Definition of the structural framework of the non-negotiable elements of value in the transformation process and the elements of quality that guide the choices taken for development, regeneration and the infrastructure**

*The territorial planning of the waterfront requires a*

*profound evaluation of those elements connected to the history, culture, and values of identification that the territory expresses and continues to conserve in its physical traits. The identification, the comprehension and the study of these values expressed in their physicality in the territory, enables the definition of the values that are non-negotiable in the hypothesis of urban transformation and the plotting of the guidelines for future planning. To plan the use of the waterfront, in this sense, means to be clear about the non-negotiable values, to understand the relationship between the land and the sea, between the coastline and the urban hinterland, between man and sea. Over the years, a good part of the Palermitan coast has lost its sense of value (cultural, social, economic, landscape) expressed by the coastline which has created a tear in the relationship between the city and the sea and created "spaces", "non-places", a "conflict" between how man uses the coast and the values it expresses. The spaces and the tears, the non-negotiable values, the identifying signs (productive, environmental, historical and cultural). The lost bond between man and sea must become subject of planning reflection that forces the territorial planner to take a strategic approach, aimed at territorial and infrastructural development and regeneration so that Palermo which has always been known as "a city on the sea", becomes "a city with the sea", "a city of the sea".*

**3) Analysis of the transformations in progress and planned and an interpretation of the effects, expected and predictable**

*Considering that the Palermitan territory is coastal, it has been, since the Second World War, the subject of various planning measures that, cannot be described*

as organised and integrated “development”. It must be understood however, that the transformations envisaged by the “simple” graphic strokes of the General Development Plan (PRG) were not immediately understood and / or executed by the shareholders’ workers; however over the last 20 years steps have been taken to plan and therefore positively transform the degeneration of a large part of the coast by dividing of the coastline into areas which are not currently interconnected well, either between themselves or with the city. For example the port area, which is the responsibility of the Port Authority; this area today seems to be hidden from the city and from the city’s residents both from an urban and economic point of view. The PRG however, even if it tends towards the preservation of the coast, now suffers from an out-dated conception of planning. Therefore the transformations that could take place are contained in the provisions of the current Three-year Public Works Programme 2012/2014 and the new Use Plan for the Maritime Public Property that this Administration is about to “launch”. Consequently, the effects are of a corrective “reuse” of the coast; regenerating the coastal landscape through a new way of interpreting history, culture, economy, the relationship between the city and its residents with the sea.

#### **4) Preparation and production of the atlas, of the trends and contrasts, in the form of a debate and instructive as a base for discussion between the various subjects involved**

Interest in the identification of the Palermitan “waterfront” started with visual knowledge of the place and from a cartographic study of all of the coast, and an analysis of the territory revealed that the area including the tourist

port and the shipyard seemed to have established itself as a “hinge” and a “junction” between the coastal zones to the north (Acquasanta, Arenella, Vergine Maria, Addaura, Mondello, Capo Gallo, Barcarello, Sferracavallo) and the coastal area to the south (Cala, Sant’Ersamo, Ponte di Mare, Sperone, Bandita, Acqua dei Corsari). It seems that in the past there has been a greater expansion of the northern coast than in the south; however the analysis and study for the Atlas have been “aimed” towards the southern coastline as obviously it is more in need of social, landscape and economic “restoration”. The maps have been prepared that detail the key data collected relating to the coast and an explanation of its actual state.

# Un atlante dei Waterfront mediterranei: strumento di conoscenza e indirizzo

Daniele Ronsivalle

Esperto scientifico interno e  
responsabile del Manuale dell'Atlante  
Università degli Studi di Palermo  
*Internal scientific specialist and  
responsible for Atlas Manual  
University of Palermo*

## Strutturazione e contenuti base dell'Atlante dei Waterfront

Il progetto Waterfront prevede all'interno della fase della conoscenza che si realizzi un Atlante inteso non solo come raccolta di dati e di informazioni, ma come strumento di valutazione dinamica delle condizioni dei waterfront oggetto di studio e come strumento di supporto alla decisione.

Si tratta, quindi, di un Atlante territoriale in cui, estraendo dal framework metodologico elementi utili alla conoscenza, interpretazione e pianificazione dei waterfront si cerca di ricomporre l'unità del sistema costiero a partire dalla sua disarticolazione morfologica e funzionale.

Per potere applicare nel modo più adatto alle realtà territoriali urbane e peri-urbane i tre framework metodologici (cfr. pagina 35 e segg.) la struttura dell'Atlante si basa sulle Sette categorie identificative del waterfront e, di conseguenza, si articola su sette capitoli (Figura 1) che contengono archivi e semplici mappe integrate all'interno di un datawarehouse di tipo geografico.

Elemento nodale dell'attività di ricerca è il modo in cui si perimetrano le aree che dovranno essere studiate nell'Atlante; il primo elaborato dell'Atlante è, infatti, quello che concorre alla strutturazione dei successivi elaborati attraverso:

- la definizione della "lunghezza" dei tratti di waterfront da assumere come unità ad identità prevalente;
- la definizione della "profondità" delle unità individuate che rappresenta la superficie territoriale su cui effettuare le successive analisi.

## I cluster identitari come campi di indagine

La struttura dell'Atlante è stata messa alla prova su contesti estremamente diversificati in cui, al di là della percezione del waterfront è stato necessario individuare degli algoritmi che rispondano alla definizione della struttura e dell'identità dei waterfront per potere poi procedere all'analisi vera e propria. Si è quindi lavorato su tre fasi di lavoro:

- a. lettura delle componenti funzionali della costa;
- b. definizione della "profondità" del waterfront;
- c. definizione dei "Cluster identitari".

### a. Lettura delle componenti funzionali della costa

L'elaborato ha richiesto l'individuazione degli usi della linea di costa per macro-funzioni. Lo scopo dell'interpretazione è stato quello di individuare le "specializzazioni" dei diversi tratti di costa e le relazioni territoriali potenziali che essi attivano.

### b. Definizione della "profondità" del waterfront

Questa fase si articola in due step che concorrono all'individuazione del perimetro di inviluppo del tessuto di relazione del waterfront:

- a) Il primo step consiste nella foto-interpretazione di:
  1. orografia;
  2. morfologia e/o tipologia dei tessuti;
- b) Il secondo step consiste nella individuazione di eventuali componenti funzionali che modificano il perimetro definito nella fase A (esclusivamente riconducibile alla dimensione fisico-spaziale) grazie alla lettura di fotografie nadirali e mappe (google maps, bing, etc.) oltre che foto-interpretazione. Tali componenti sono state individuate entro la fascia di 1000 metri dalla linea di costa. Le funzioni

# ATLANTE DEI WATERFRONT

Le sette categorie identificative del waterfront	I sette capitoli dell'atlante	L'archivio	Le rappresentazioni di sintesi
1 LINEA vs LUOGO	STRUTTURA E IDENTITÀ	Perimetro e profondità (P1, P2, P6) Patrimonio profondità materiale (P1, P4) Patrimonio culturale immateriale (P1, P4) Patrimonio ambientale (P1, P4)	Verifica della "profondità" del waterfront TAV 1.1 PERIMETRO E PROFONDITÀ TAV 1.2 PATRIMONI
2 PORTO vs COSTA	FUNZIONI ED USI	Usi del suolo (P1, P2, P3, P4, P6) Servizi culturali-ricreativi (P4, P6) Attività sportive (P4, P6) Ricettività (P1, P4, P6)	TAV 2.1 USI DEL SUOLO TAV 2.2 SERVIZI
3 CHIUSURA vs INTERFACCIA	PERMEABILITÀ	Aree risorsa ed aree dismesse (P3, P6) Componenti per la Rete ecologica costiera (P4, P6) Paesaggi costieri (P1, P4, P5)	TAV 3.1 AREE RISORSA ED AREE DISMESSE TAV 3.2 RETE ECOLOGICA E PAESAGGI COSTIERI
4 NODO URBANO vs FASCIO INFRASTRUTTURALE	INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ	Sistema portuale (P1, P2, P5, P6) Mobilità e connessioni (P4) Flussi di traffico (P4, P5) Accessibilità servizi (P4, P5)	TAV 4.1 INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E FLUSSI TAV 4.2 ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI
5 SPAZIO vs COMUNITÀ	INSEDIAMENTO	Densità residenziale (P1, P4, P5) Cronologia tessuti urbani (P1, P4, P5) Generazioni users (P1, P4, P5) Cronografia usi (P1, P4, P5)	TAV 5.1 DENSITÀ E CRONOLOGIA DEI TESSUTI TAV 5.2 USERS E CRONOGRAFIA DEGLI USI
6 SVAGO vs PRODUZIONE	PRODUZIONE E COMMERCIO	Produzione (P2, P3, P6) Attività commerciali (P2, P3, P6) Grande distribuzione (P2, P3, P6) Turismo e nautica (P2, P3, P4, P6)	TAV 6.1 PRODUZIONE E COMMERCIO TAV 6.2 TURISMO E NAUTICA
7 PASSATO vs FUTURI	POLITICHE E PROGETTI	Vincoli (P1, P7) Trasformazioni in atto (P4, P7) Pressioni e rischi (P4, P7) Compatibilità usi e scelte (P7) Attori e competenze (P4, P5, P7)	TAV 7.1 VINCOLI E TRASFORMAZIONI TAV 7.2 PRESSIONI E COMPATIBILITÀ

validazione dei cluster

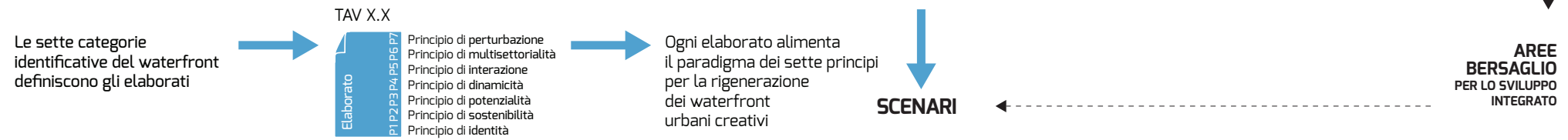


Figura 1 (pagina a fronte)  
La struttura dei capitoli dell'Atlante in relazione con le sette categorie identificative dei waterfront.

Figura 2  
La conoscenza orientata al progetto di rigenerazione dei waterfront: l'apporto progettuale degli elaborati dell'Atlante.

che assumono la capacità di aumentare la profondità del waterfront sono caratterizzate da relazioni fisico spaziali così articolabili:

1. adiacenza - luoghi e aree indissolubilmente unite alla costa per caratteristiche funzionali;
2. prossimità - luoghi e aree vicini alla costa entro una distanza massima di 300, 600 o 1000 metri scalati in funzione della tipologia di costa;
3. visibilità - luoghi e aree che sono visibili dalla linea di costa o da cui è visibile il mare e che fondano la loro identità sul principio di visibilità (ad esempio le torri costiere cinquecentesche);
4. continuità - luoghi e aree che possono essere raggiunti o attraversati dalla costa verso l'interno a piedi senza interruzioni causate da elementi morfologici insormontabili o da infrastrutture.

Nella tabella di seguito i criteri di perimetrazione individuati nelle fasi descritte sopra sono stati declinati in funzione delle caratteristiche macro-funzionali definite al punto 1 di questo paragrafo.

### c. Definizione dei "Cluster identitari"

Definizione dei "Cluster identitari" come aree territoriali con identità riconoscibili che costituiscono i campi di attenzione e di approfondimento delle analisi. L'identificazione dei cluster deriva dall'interpretazione combinata delle fasi a. e b.

I "Cluster" rappresentano potenziali contesti urbani e di waterfront per i quali è necessario procedere ad azioni integrate di riqualificazione e sviluppo declinate attraverso le filiere del recupero architettonico ed urbano, del risanamento ambientale, della rigenerazione sociale, della rivitalizzazione economica.

## Lo schema dei contenuti standard dell'Atlante

### Quanto è profondo il waterfront?

#### La verifica passo-passo e l'applicazione ai casi di studio.

A valle di questa fase preliminare, si è proceduto al popolamento del datawarehouse secondo lo schema di Figura 2.

Capitolo	Temi prevalenti
1. Struttura e identità	Perimetro e profondità Patrimonio culturale Patrimonio culturale immateriale Patrimonio ambientale
2. Funzioni ed usi	Usi del suolo Servizi
3. Permeabilità	Aree risorsa Componenti della rete ecologica urbana Paesaggi costieri
4. Infrastrutture e mobilità	Sistema portuale Accessibilità ai servizi urbani
5. Insediamento	Evoluzione storica e cronologia dei tessuti Indicatori di stato insediativo Users e cronologia degli usi
6. Produzione e commercio	Industria, commercio, stoccaggio e GDO Turismo e nautica
7. Politiche e progetti	Vincoli Trasformazioni in atto Pressioni e rischi Attori e competenze

## FASE 1: Foto - interpretazione delle componenti morfologiche e dell'orografia profondità morfologica (A)

## FASE 2: Foto - interpretazione e analisi di fotografie nadirali e mappe per l'identificazione di elementi funzionali "perturbanti" profondità morfologico-funzionale (B quale estensione di A)

Categorie funzionali costiere	Componenti orografiche e morfologiche dei tessuti	Elementi funzionali "perturbanti" che modificano le relazioni	
Se si analizza un'area retrostante un...	...allora si prenderanno in considerazione...	Possono modificare la profondità del waterfront:	con effetti di...
Porto liquido (massima profondità: analisi sino ai 1000 metri) <sup>1</sup>	Tessuti urbani compatti costituenti un unicum riconoscibile per caratteristiche morfologiche-insediative: · enclaves con carattere storico (es. borgate marinare, borgate storiche, etc.); · insediamenti privi di caratteri storici ma costituenti un unicum	Assi stradali principali paralleli alla costa ed assi perpendicolari alla costa con funzione di connessione tra funzioni costiere e attività interne <sup>2</sup>	Incremento della profondità in relazione al criterio di adiacenza
		Elementi del patrimonio culturale legati al mare <sup>2</sup>	Incremento della profondità in relazione al criterio di adiacenza o di visibilità
		Infrastrutture parallele alla linea di costa <sup>2</sup>	Riduzione della profondità in relazione al criterio di continuità
		Assi stradali perpendicolari alla costa con funzione di connessione tra identità costiere e affinità interne	Incremento della profondità in relazione al criterio di adiacenza o di visibilità
Porto spugnoso (media profondità: analisi sino ai 600 metri)	Tessuti urbani che alla sola lettura cartografica mostrano la presenza di aree container, aree stoccaggio, o docks, aree ferroviarie (dismesse o in funzione), aree industriali (dismesse o in funzione) per una profondità di circa 600 metri	Aree dismesse (ferroviarie, industriali, docks, etc.)	Incremento della profondità anche senza continuità
Porto rigido (minima profondità: analisi sino ai 300 metri)	Funzioni portuali riscontrabili alla lettura foto-intepretativa adiacenti alla linea di costa	Niente	-
Urban area	Tessuti urbani compatti costituenti un unicum riconoscibile per caratteristiche morfologiche-insediative: · enclaves con carattere storico (es. borgate marinare, borgate storiche, etc.); · insediamenti privi di caratteri storici ma costituenti un unicum	Assi stradali principali paralleli alla costa	Incremento della profondità in relazione al criterio di adiacenza
		Elementi del patrimonio culturale legati al mare	Incremento della profondità in relazione al criterio di adiacenza o di visibilità
		Infrastrutture parallele alla linea di costa	Riduzione della profondità in relazione al criterio di continuità <sup>2</sup>
Resort area	Aree sportive, residenziali o simili destinate alla fruizione del mare già riscontrabili alla lettura morfologica con carattere di adiacenza, prossimità e visibilità	Elementi del patrimonio culturale legati al mare	Incremento della profondità in relazione al criterio di adiacenza o di visibilità
		Infrastrutture parallele alla linea di costa	Riduzione della profondità in relazione al criterio di continuità

## FASE 1: Foto - interpretazione delle componenti morfologiche e dell'orografia profondità morfologica (A)

## FASE 2: Foto - interpretazione e analisi di fotografie nadirali e mappe per l'identificazione di elementi funzionali "perturbanti" profondità morfologico-funzionale (B quale estensione di A)

<b>Categorie funzionali costiere</b>	<b>Componenti orografiche e morfologiche dei tessuti</b>	<b>Elementi funzionali "perturbanti" che modificano le relazioni</b>	
Se si analizza un'area retrostante un...	...allora si prenderanno in considerazione...	Possono modificare la profondità del waterfront:	con effetti di...
Village area	Tessuti urbani compatti costituenti un unicum riconoscibile per caratteristiche morfologiche-insediative: <ul style="list-style-type: none"> <li>• enclaves con carattere storico (es. borgate marinare, borgate storiche, etc.);</li> <li>• insediamenti privi di caratteri storici ma costituenti un unicum;</li> <li>• tessuti urbani adiacenti alla costa con tipi edilizi quali case mono- e bi-familiari usate come residenze stagionali per la fruizione costiera</li> </ul>	Attività connesse alle "economie del mare" (mercati ittici, lavorazione del pescato, etc)	Incremento della profondità in relazione al criterio di prossimità
Rural area	Tessuti urbani compatti costituenti un unicum riconoscibile per caratteristiche morfologiche-insediative: <ul style="list-style-type: none"> <li>• enclaves con carattere storico (es. borgate marinare, borgate storiche, etc.);</li> <li>• insediamenti privi di caratteri storici ma costituenti un unicum;</li> <li>• tessuti urbani adiacenti alla costa con tipi edilizi quali case mono- e bi-familiari usate come residenze stagionali per la fruizione costiera;</li> <li>• tessuti urbani adiacenti o prossimi con ipotizzate relazioni con il sistema agricolo retrostante</li> </ul>	Attività connesse alle "economie del mare" (mercati ittici, lavorazione del pescato, etc) e degli orti retrostanti (ad es. mercato delle erbe)	Incremento della profondità in relazione al criterio di prossimità
Remote area	Profondità ridotta alla linea di costa	Elementi isolati del patrimonio culturale legati al mare	Incremento della profondità in relazione al criterio di adiacenza o di visibilità
Insediamenti industriali	Profondità ridotta all'area produttiva		

<sup>1</sup> La fascia di 1000 metri è stata definita in base ai criteri di prossimità e visibilità oltre che ad una presunta capacità di perturbazione del sistema costiero sul sistema urbano.

<sup>2</sup> La riduzione della profondità va presa in considerazione nel caso in cui la presenza di una infrastruttura che costituisce una cesura fisica tra costa e tessuti - attraverso la verifica dello stato e delle caratteristiche dei tessuti retrostanti - si è tradotta in una barriera infrastrutturale che ha comportato una totale inesistenza di relazioni funzionali ed identitarie di questi tessuti con la costa.

## An atlas of the Mediterranean Waterfronts: an instrument for knowledge and direction

72

### Structure and basic content of the Atlas of the Waterfronts

The Waterfront project envisages an Atlas, intended not only as a collection of data and information, but as a tool for the dynamic evaluation of the conditions of the waterfront, an object of study, and as a support tool for the decision making process. It is a territorial Atlas in which, by extracting methodological elements from the framework which are useful for the understanding, interpretation and planning of the waterfront, we can try to reconstruct the unity of the coastal system starting from its morphological and functional disarticulation. In order to apply the three methodological frameworks (cfr. page 35) in the most suitable way for the current urban and peri-urban territory, the structure of the Atlas is based on the waterfront's seven categories of identification, and consequently it is divided into seven chapters (Figure 1) that contain archives and simple integrated maps inside a geographical data warehouse. A key element of the research was the perimeter of the areas to be studied for the Atlas; the first study prepared for the Atlas contributes to the structuring of the following plans through:

- the definition of the "length" of the stretches of the waterfront to be taken as a unit of the prevailing identity;
- the definition of the "depth" of the unit identified that represents the territorial area on which the following analyses were carried out.

### Cluster identities as research fields

The structure of the Atlas was tested extremely diverse contexts in which, above and beyond the perception of the waterfront it was necessary to identify algorithms that

respond to the definition of the structure and the identity of the waterfront so that we could then proceed to actual analyses. We therefore worked in three phases:

- a. Reading of the functional components of the coast;
- b. Definition of the "depth" of the waterfront;
- c. Definition of the "Cluster Identities".

#### a. Reading of the functional components of the coast

The plan required the identification of the uses of the coastline for macro-functions. The aim of this interpretation was to identify the "specialisations" of various stretches of the coastline and the potential territorial relationships that they activate.

#### b. Definition of the "depth" of the waterfront

This phase is divided into two steps, which contribute to the identification of the perimeter of the tangle of the connective fabric of the waterfront:

- a) The first step consists of the photo-interpretation of:
  1. orography;
  2. morphology and/or typology of the materials;
- b) The second step consists of the identification of possible functional components that modify the perimeter defined in phase A (exclusively attributable to physical-spatial dimensions) thanks to the interpretation of nadiral photography and maps (google maps, bing. etc.) as well as photo-interpretation. These components have been identified with a 1000 metres band of coastline.

The functions of the coastline that have the ability to increase the depth of the waterfront are characterised by physical-spatial relationships divided in the following way:

1. surroundings - places and areas inextricably linked

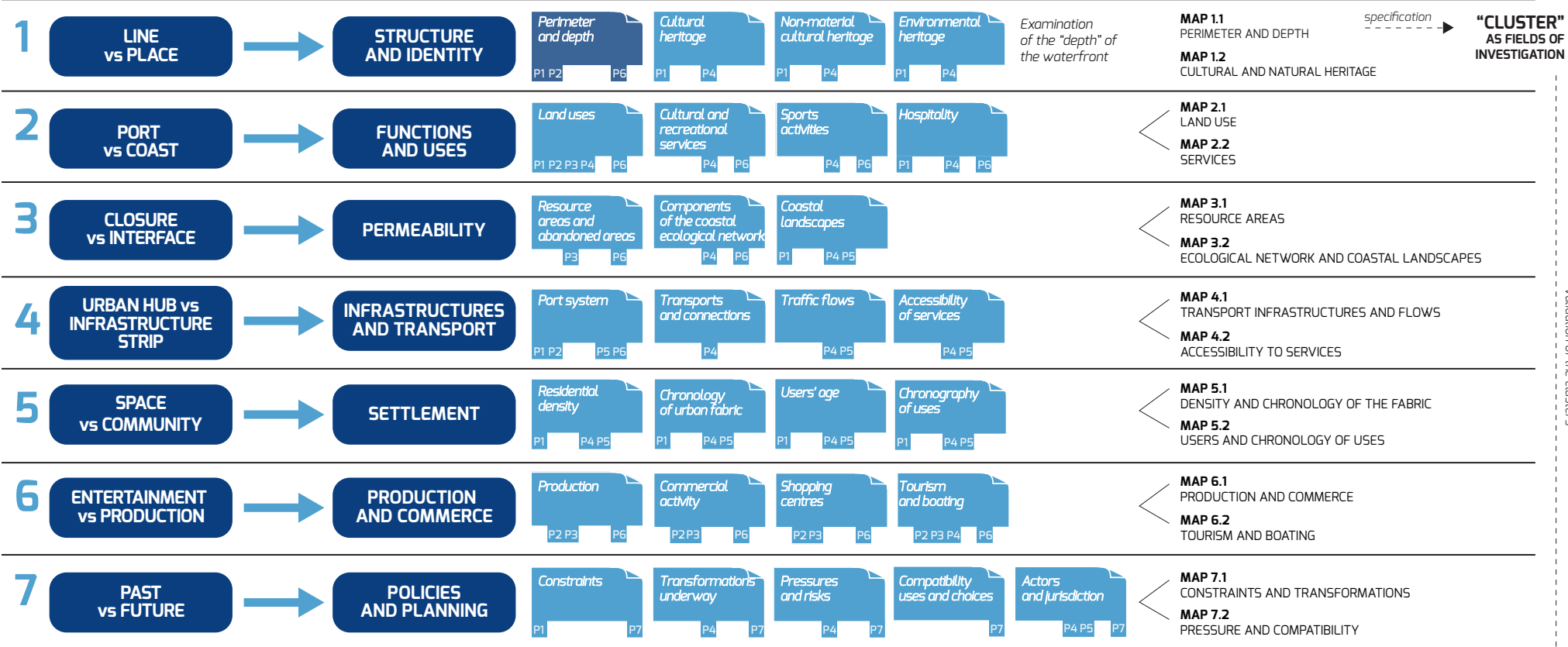
Figure 1 (facing page)

The structure of the chapters in the Atlas with the seven identifying categories of the waterfronts

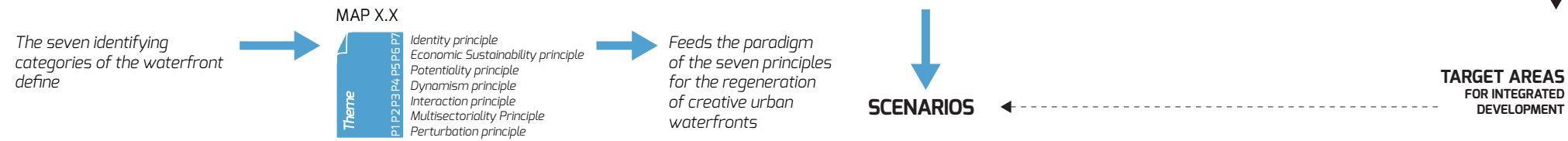


# ATLAS OF THE WATERFRONTS

The seven identifying categories of the waterfront | The seven chapters of the atlas | The datawarehouse | Summary representations



validation of the clusters



### Phase 1: Photo – interpretation of the morphological components of the morphological depth orography (A)

### Phase 2: Photo – interpretation and analysis of nadir photography and maps for the identification of “disturbing” functional morphological-functional elements (B as an extension of A)

Functional coastal categories	Orographical and morphological components of the urban fabric	Disturbing functional elements that change relations	
If an inland area is analysed...	...will be taken into consideration...	Can modify the depth of the waterfront: with effects of...	
Liquid port (maximum depth: analysis up to 1000 metres) <sup>1</sup>	Compact urban fabric making up a unique case recognisable for its morphological-settlement characteristics: · historic enclaves (e.g. marine villages, historic villages, etc.); · settlements without historic characteristics, but which are a unique case	Principal road axes parallel to the coast and perpendicular to the coast with a connecting function between coastal functions and inland activities <sup>2</sup>	Increase in depth in relation to the criterion of adjacency
		Elements of cultural heritage connected with the sea <sup>2</sup>	Increase in depth in relation to the criterion of adjacency or visibility
		Infrastructure parallel to the coastline <sup>2</sup>	Reduction in depth in relation to the criterion of continuity
		Road axes perpendicular to the coast with the function of connecting the identity of the coast and similar situations inland	Increase in depth in relation to the criterion of adjacency or visibility
Porous port (medium depth: analysis up to 600m)	Urban fabric that just from reading the map shows a presence of container areas, storage areas, or docks, railway areas (abandoned or working) industrial areas (abandoned or working) up to a depth of 600m	Abandoned areas (railway, industrial, docks, etc.)	Increase in depth even without continuity
Rigid port (minimum depth: analysis up to 300m)	Port functions verifiable by a photo-interpretative reading adjacent to the coastline	Nothing	-
Urban area	Compact urban fabric making up a unique case recognisable for its morphological-settlement characteristics: · historic enclaves (e.g. marine villages, historic villages, etc.); · settlements without historic characteristics, but which are a unique case	Principal road axes parallel to the coast	Increase in depth in relation to the criterion of adjacency
		Elements of cultural heritage connected with the sea	Increase in depth in relation to the criterion of adjacency or visibility
		Infrastructure parallel to the coastline	Reduction in depth in relation to the criterion of continuity <sup>2</sup>
Resort area	Sports, residential or similar areas dedicated to the use of the sea verifiable by a morphological reading of a nearness, proximity and visibility type	Elements of cultural heritage related to the sea	Increase in depth in relation to the criterion of adjacency or visibility
		Infrastructure parallel with the coastline	Reduction of depth in relation to the criterion of continuity

### Phase 1: Photo – interpretation of the morphological components of the morphological depth orography (A)

### Phase 2: Photo – interpretation and analysis of nadir photography and maps for the identification of “disturbing” functional morphological-functional elements (B as an extension of A)

<b>Functional coastal categories</b>	<b>Orographical and morphological components of the urban fabric</b>	<b>Disturbing functional elements that change relations</b>	
If an inland area is analysed...	...will be taken into consideration....	Can modify the depth of the waterfront:	with effects of...
Village area	Compact urban fabric making up a unique case recognisable for its morphological-settlement characteristics: <ul style="list-style-type: none"> <li>• historic enclaves (e.g. marine villages, historic villages, etc.);</li> <li>• settlements without historic characteristics, but which are a unique case</li> <li>• urban fabric adjacent to the coast with types of buildings like one and two family houses used as seasonal residences for the use of the coast</li> </ul>	Activities connected to the “economy of the sea” (fish markets, fish processing, etc.)	Increase in depth in relation to the criterion of proximity
Rural area	Compact urban fabric making up a unique case recognisable for its morphological-settlement characteristics: <ul style="list-style-type: none"> <li>• historic enclaves (e.g. marine villages, historic villages, etc.);</li> <li>• settlements without historic characteristics, but which are a unique case;</li> <li>• urban fabric adjacent to the coast with types of buildings like one and two family houses used as seasonal residences for the use of the coast;</li> </ul> Adjacent or nearby urban fabric, presumably related to the inland agricultural system	Activities connected to the “economy of the sea” (fish markets, fish processing, etc.) and with the inland vegetable plots (e.g. herb market)	Increase in depth in relation to the criterion of proximity
Remote area	Reduced depth at the coastline	Isolated elements of cultural heritage related to the sea	Increase in depth in relation to criterion of adjacency or visibility
Industrial settlements	Depth reduced to the productive area		

<sup>1</sup> The band of 100m has been defined on the basis of criteria of proximity and visibility as well as a presumed disturbance capacity of the coastal system on the urban system.

<sup>2</sup> The reduction in depth should be taken into consideration - through the verification of the state of the characteristics of the inland fabric – in the case in which the presence of an infrastructure that constitutes a dividing line between coast and urban fabric has been translated into an infrastructural barrier that has created a total absence of functional and identity relations between this urban fabric and the coast.

to the coast for their functional characteristics;

2. proximity - places and areas near to the coast within a maximum distance of 300, 600 or 1000 metres scaled according to the type of coast:

3. visibility - places and areas that are visible from the coastline of from which you can see the sea and which base their identity on the principal of visibility (for example the sixteenth century coastal towers)

4. continuity - places and areas that can be reached or crossed from the coast towards inland on foot without interruptions caused by insurmountable morphologic elements or by infrastructure.

In the following table, the perimeter criteria identified in the phases described above, have been arranged according to their macro-functional characteristics defined in the first point of this paragraph.

### c. Definition of the "Identity Clusters"

"Cluster Identities" are defined as territorial areas with recognisable identities that constitute the areas of attention and in-depth study for the analyses.

The identification of the clusters comes from a combined interpretation of phases a. and b. The clusters represent potential urban and waterfront contexts, which require integrated measures of regeneration and development arranged through the architectural and urban recovery chains, from environmental recovery, social regeneration and economic revitalisation.

## Diagram of Standard contents of the Atlas

### How deep is the waterfront?

#### The step-by-step verification and the application to the study cases

Following this preliminary phrase, we proceed to the population of the data warehouse according to the table (Figure 2).

Chapter	Main topics
1. Structure and identity	Perimeter and depth Cultural heritage Intangible cultural heritage Environmental heritage
2. Functions and uses	Soil uses Services
3. Permeability	Resource areas Components of the ecological urban network Coastal landscapes
4. Mobility and infrastructure	Port system Accessibility of urban services
5. Settlement	Chronologic and historic evolution of tissues Settling status indicators Users and chronography of uses
6. Production and trade	Industry, trade, storage and retail Tourism and navigation
7. Policy and projects	Restrictions In-progress transformations Pressures and risks Players and skills

Figure 2

Knowledge oriented towards the waterfront regeneration project: the Atlas' papers contribution to the project.

# Analisi geologica ed ambientale dei sedimenti nelle spiagge del Golfo di Palermo

Vincenzo Liguori

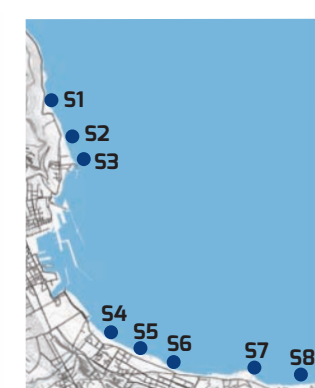
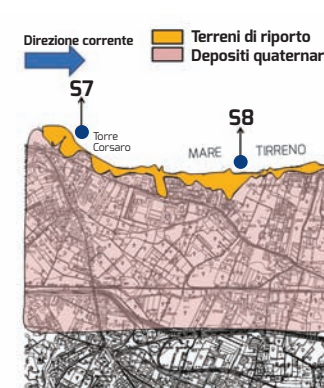
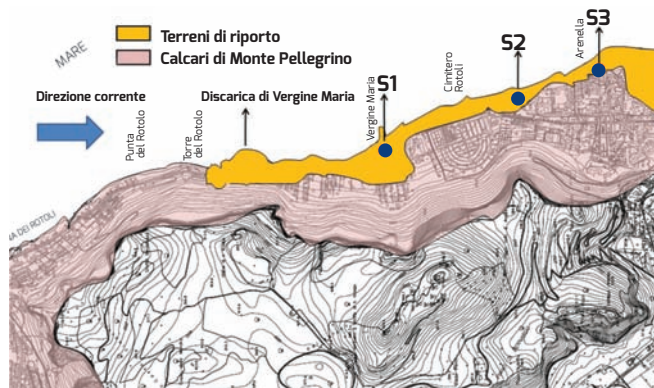
Esperto scientifico esterno  
Università degli Studi di Palermo  
External scientific specialist  
University of Palermo

Agostina Porcaro

DICAM, Università degli Studi di Palermo  
DICAM, University of Palermo

La costa del Golfo di Palermo tra Capo Gallo e Capo Zafferano è caratterizzata da una lunghezza complessiva di 44 Km; sono rilevabili due tipi di fondali: di tipo alto (41,2 km di lunghezza) e di tipo basso (2,8 km di lunghezza). La fascia costiera, in conseguenza dei litotipi che la compongono, risulta articolata con tratti sabbiosi o ghiaiosi variamente estesi e posti a differente quota sul livello del mare che contribuiscono ad una continua evoluzione morfologica ed ambientale, come nella zona di Capo Gallo. L'erosione costiera è il risultato di un complesso intreccio di processi naturali e antropici che determinano una maggiore rimozione di materiale o di accumulo lungo la costa. Nel Golfo di Palermo la costa risulta essere costituita da tratti di costa bassa, sabbiosa o ghiaiosa, intervallata da modesti tratti di coste a falesia. Ad Ovest è presente la splendida radura del Golfo di Mondello che, costituita da un arenile a basso angolo, ha subito nel tempo notevoli processi erosivi. Da Est verso Ovest, il litorale di Acqua dei Corsari presenta un arenile costituito da ciottoli e sabbia, avendo subito nel tempo fluttuazioni della sua consistenza con generale tendenza all'avanzamento, riconducibile in parte

al trasporto litoraneo di materiale proveniente dai due principali "mammelloni" della Bandita e dello Sperone. In corrispondenza del quartiere Romagnolo la spiaggia ha subito un avanzamento, a causa degli apporti detritici provenienti dalle discariche presenti in loco. Superata la zona del porto di Palermo, si riscontra nuovamente una situazione di avanzamento a nord del porticciolo dell'Arenella e nella spiaggia di Vergine Maria, che si colloca nel periodo tra il 1976 e il 1992. Procedendo verso Ovest lungo il litorale si incontra la discarica parzialmente franata ed erosa dall'impatto delle mareggiate, che alimenta l'avanzamento costiero da Ovest verso Est. Si è analizzata, quindi, dal punto di vista geologico e sedimentologico, la natura dei litotipi che costituiscono le spiagge del Golfo e che hanno modificato il litorale. Esso si presentava originariamente come costa alta, costituita dai calcari di Monte Pellegrino, ad Ovest e come costa bassa calcarenitica ad Est (Romagnolo). Oggi si rinvergono lungo la costa depositi ghiaiosi, dovuti allo smantellamento delle discariche da parte del mare ed alla distribuzione di tali sedimenti da Ovest verso Est lungo la costa, a seguito della corrente prevalente.

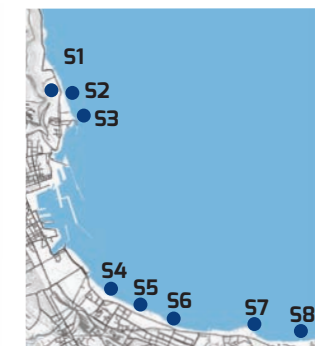
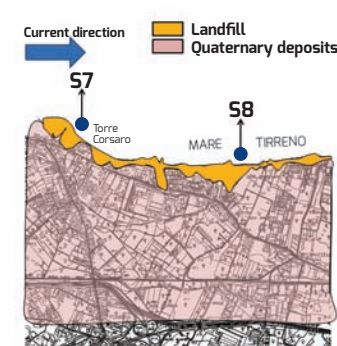
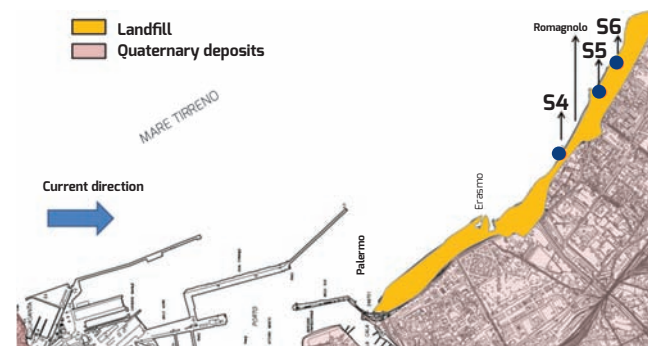
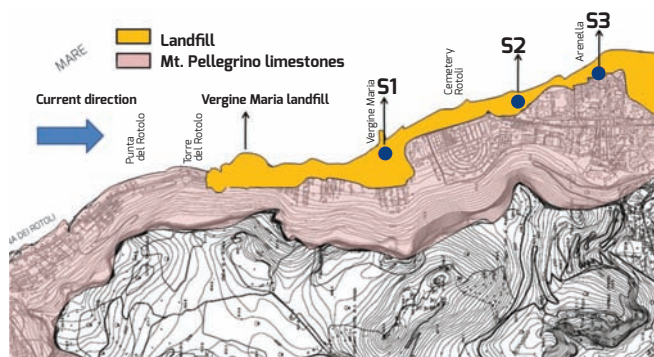


## Geological and environmental analysis of sediments in the beaches of the Gulf of Palermo

The Gulf of Palermo is set between Capo Gallo and Capo Zafferano. This stretch of coast is 44 kilometers long, and within this area two types of seabed have been identified: high seabed, 41.2 kilometers long, and low seabed, 2.8 kilometers long.

The coastal zone, due to the lithotype of which it is composed, is variously structured with sandy or pebbly stretches of different lengths, set at different altitude above the sea, and actively contributing to a continuous morphological and environmental evolution, as it happens in the stretch of coast close to Capo Gallo. Speaking of coastal erosion, it is first of all important to define when and how it starts. It is actually the result of complex, intertwined natural and/or anthropic processes producing a greater removal of material or accumulation along the coast in relation to the natural or anthropic contribution. In the Gulf of Palermo the coast is composed by stretches of low, sandy pebbly shore alternating with modest cliffs (Western area). Heading from West to East lies the beautiful glade of the Mondello gulf, composed of a low-angle strand that has gone through remarkable erosive processes, just like the stretches of sandy and pebbly shore characterizing the areas of Arenella, Romagnolo and Acqua dei Corsari. More precisely, heading

from East to West, we can observe that the seabed of Acqua dei Corsari is made of cobblestone and sand - a sand that has been going through various fluctuations of its consistence, with a general tendency towards advancement partially attributable to the coastal transportation of material coming from two main "big breasts", Bandita and Sperone. At Romagnolo district the beach has advanced because of the debris coming from local landfills. Beyond the area of the port of Palermo, North of Arenella and in the beach of Vergine Maria other advancements took place between 1976 and 1992. Going further West along the coast one can find a landfill, partially collapsed and eroded by the impact of sea storms, that contributes to the coastal advancement from West towards East. The study analyzes geologically and sedimentologically the nature of lithotypes that compose the beaches of the Gulf and that have modified the littoral. It was once a high coast, made of limestone from Mount Pellegrino, in the West, while in the East (Romagnolo) it was a low limestone coast. Nowadays, pebbly deposits originated by the dismantling of local landfills operated by the sea and by the distribution of these deposits from West towards East along the coast because of the predominant current (going from West to East) can be found.



# Caratteristiche dei campioni

## Samples features

Vincenzo Liguori

Esperto scientifico esterno

Università degli Studi di Palermo

External scientific specialist

University of Palermo

Agostina Porcaro

DICAM, Università degli Studi di Palermo

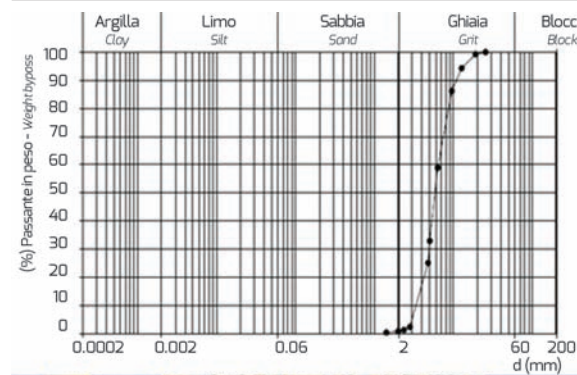
DICAM, University of Palermo

### Campione S1 - S1 sample

Denominazione granulometrica: ghiaia

Granulometric name: gravel

Curva granulometrica - Granulometric curve



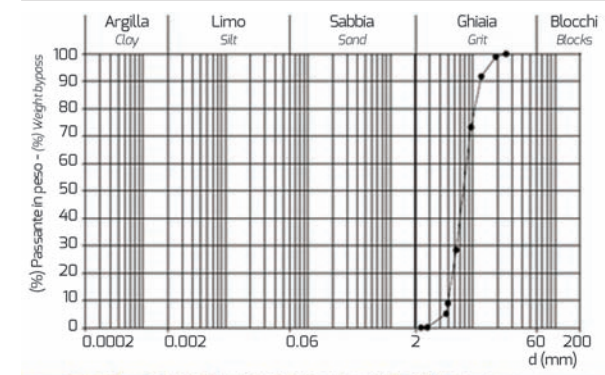
È costituito da grani caratterizzati da eterogeneità litologica e dimensionale. Gli stessi si presentano con spigoli arrotondati. Alcuni di essi sono costituiti da frammenti di laterizi, da vetro, da ciottoli di calcare, con la presenza di frammenti di granito, mentre è scarsa quella di frammenti bioclastici. Il diametro massimo è di 5 cm.  
*Made of round-edged grains characterized by lithological and dimensional heterogeneity. Some of them are made of brick fragments, glass, limestone pebbles and granite fragments, while poor presence of bioclastic fragments. Maximum diameter 5 centimeters.*

### Campione S2 - S2 sample

Denominazione granulometrica: ghiaia

Granulometric name: gravel

Curva granulometrica - Granulometric curve

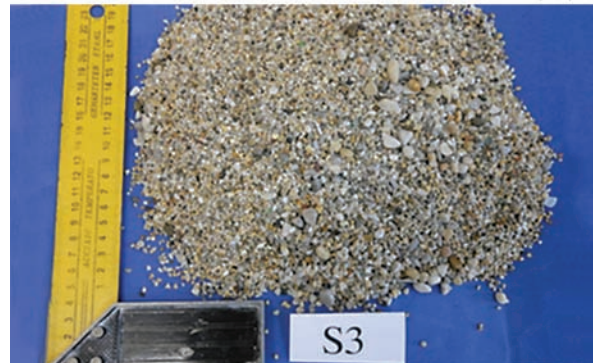
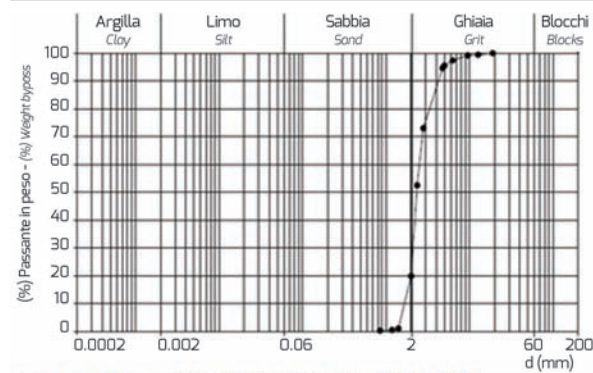


Il campione è costituito da grani di diversa natura litologica con una prevalente componente carbonatica. Tale campione sembra aver subito un'azione meno erosiva rispetto al campione S1. Si nota la presenza di frammenti di vetro, rame, bitume, di mattoni, di laterizi e d'intonaco. Scarsa è invece la presenza di frammenti di gusci di conchiglie con diametro massimo di 3 cm.  
*This sample is made of grains with different lithological nature, with a predominant carbonate component, and it seems to have gone through a less erosive action compared with S1 sample. Fragments of glass, copper, bitumen, bricks and plaster can be observed, as well as a poor presence of shell fragments with a maximum diameter of 3 centimeters.*

### Campione S3 - S3 sample

Denominazione granulometrica: ghiaia sabbiosa  
 Granulometric name: sandy gravel

Curva granulometrica - Granulometric curve



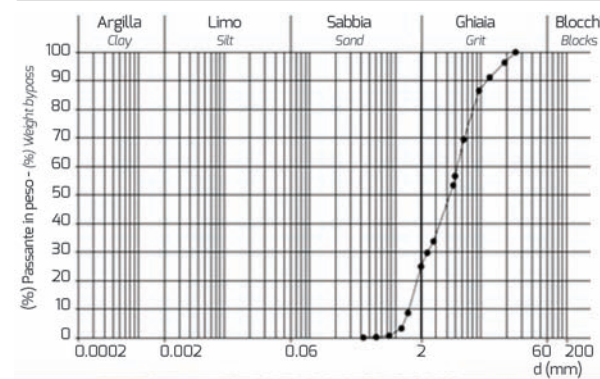
Il campione si presenta con grani di dimensioni dai 2 mm ad un massimo di 0,5 cm circa; è molto omogeneo. Sono presenti frammenti di selce, vetro e gusci.

*The sample's sizes range from 2 millimeters to 0,5 centimeters; it is very homogeneous. Fragments of flint, glass and shells can be observed.*

### Campione S4 - S4 sample

Denominazione granulometrica: ghiaia sabbiosa  
 Granulometric name: sandy gravel

Curva granulometrica - Granulometric curve



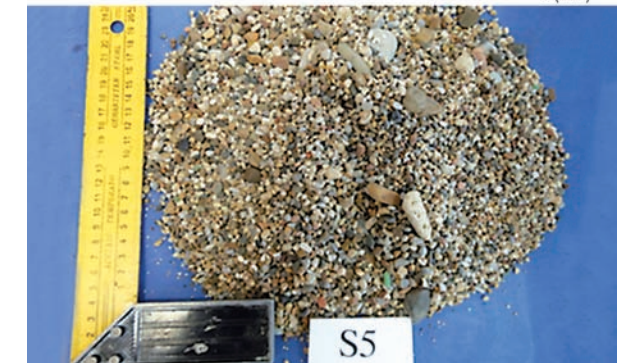
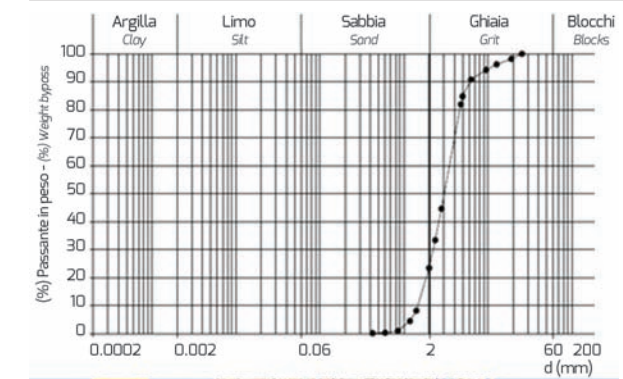
Il campione si presenta con grani di dimensioni che vanno da sabbie a diametri massimo di 4 cm. C'è la presenza di componente silicea, frammenti di vetro, di sostanza organica sottoforma di frustoli.

*The sample has big sizes ranging from sands to maximum 4-centimeter diameters. Silicon components, fragments of glass and frustule-shaped organic substance.*

### Campione S5 - S5 sample

Denominazione granulometrica: ghiaia sabbiosa  
 Granulometric name: sandy gravel

Curva granulometrica - Granulometric curve



Il campione ha un aspetto omogeneo con diametro di circa 2-3 mm. Scarsa la presenza di grani di diametro massimo di 3 cm. I grani hanno spigoli arrotondati e sub-arrotondati, so rintraccia la presenza di frammenti di vetro, di materiale bioclastico: cardium, gasteropodi e bivalvi; inoltre si rinviene la presenza di sostanza organica.

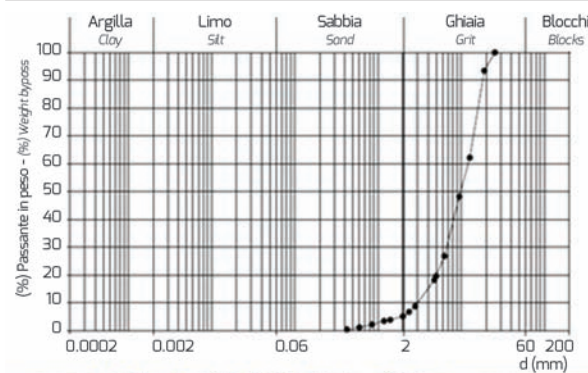
*This sample has a homogeneous appearance, with a 2-3-millimeter diameter. Poor presence of grains, maximum diameter 3 centimeters. Grains have rounded and sub-rounded edges and fragments of glass and bioclastic material: cardium, gastropods, bivalves; organic substance is also detected (see through microscope).*



### Campione S6 - S6 sample

Denominazione granulometrica: ghiaia debolmente sabbiosa  
Granulometric name: weakly sandy gravel

Curva granulometrica - Granulometric curve

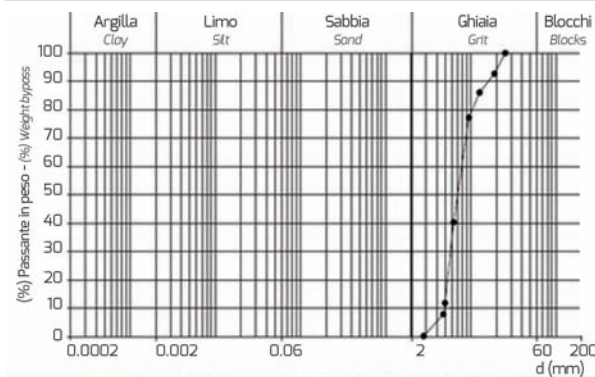


Il campione è prevalentemente costituito da grani di diametro con dimensioni massime di 3 cm. Presenti frammenti di vetro, di selce ed un unico esemplare di ossidiana.  
*The sample is mainly made of three-centimeter maximum diameter grains. Flint, glass fragments can be observed, as well as the only specimen of obsidian.*

### Campione S7 - S7 sample

Denominazione granulometrica: ghiaia  
Granulometric name: gravel

Curva granulometrica - Granulometric curve

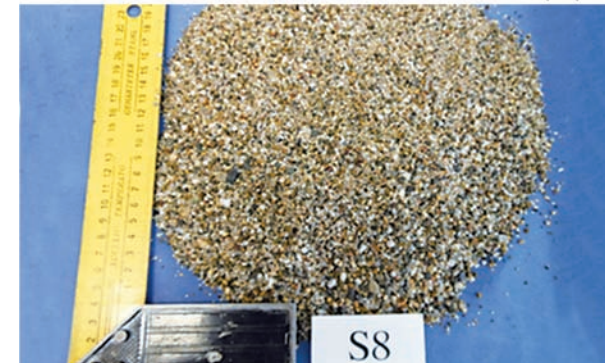
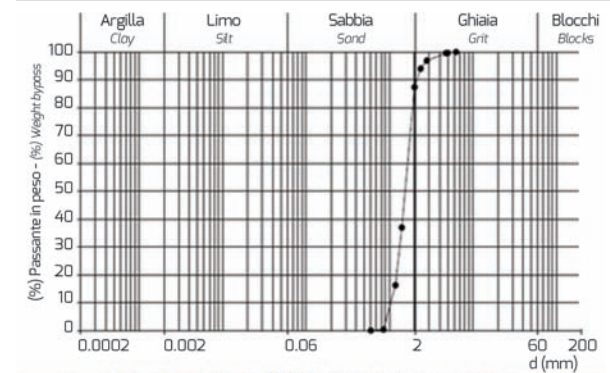


Il campione è costituito da frammenti di vetro, di sostanza organica. La dimensione dei grani è omogenea, va da circa 5 mm ad un massimo di 3 cm. I frammenti di natura silicea hanno spigoli vivi, quelli di origine carbonatica hanno spigoli arrotondati. Sono presenti laterizi e frammenti di plastica.  
*The sample is composed of fragments of glass and organic material. The size of grains is homogeneous, from 5 millimeters to a maximum of 3 centimeters. Silicon fragments have sharp edges, while carbon ones have round edges. Bricks and plastic fragments can be found.*

### Campione S8 - S8 sample

Denominazione granulometrica: sabbia ghiaiosa  
Granulometric name: pebbly sand

Curva granulometrica - Granulometric curve



Il campione ha una presenza omogenea dei grani di dimensione pari a circa 2 mm, con scarsa presenza di grani di diametro massimo di 1 cm. Abbondante è la presenza di vetro/quarzo, bioclasti. Il campione ha inoltre una componente silicea.  
*The presence of grains is homogeneous, their size is about 2 mm, and a few others have a maximum diameter of 1 mm. Abundant presence of glass/quartz (see through microscope), bioclasts and a silicon component.*

## I soggetti e gli strumenti per il waterfront

La “matrice dei soggetti” consente di costruire un quadro sintetico e d’immediata lettura che censisce i principali attori che a vario titolo vantano competenze nel processo di gestione e trasformazione dei waterfront, specificandone il ruolo in relazione alla natura delle singole azioni e la scala prevalente di competenza, a prescindere dal reale esercizio di tali azioni nei territori oggetto di indagine.

La matrice è stata articolata in modo da incrociare il livello di competenza del soggetto (sovranazionale, nazionale, regionale e locale) con la natura delle azioni prevalenti che il soggetto è deputato a svolgere.

Le tipologie di azione individuate sono state così declinate:

- le attività di ricerca e formazione che includono la ricerca di base e applicata per l’implementazione e integrazione delle conoscenze; formazione specialistica;
- nel campo della tutela sono state incluse le attività di tutela istituzionale dell’integrità del patrimonio (vincoli, norme, espropri, etc.);
- Le azioni di conservazione includono invece le attività di monitoraggio, restauro, campionamento volte alla preservazione dei valori presenti;
- il ruolo della valorizzazione include i progetti e le azioni volte alla promozione, al marketing e alla fruizione delle risorse culturali e ambientali (politiche di rete, progetti integrati, etc.);
- le attività di pianificazione e programmazione includono l’allocazione di risorse e destinazione d’uso dei suoli;
- le attività di finanziamento comprendono l’erogazione di finanziamenti volti ad attività di tutela, la valorizzazione e ricerca, nonché per l’attuazione di progetti di sviluppo territoriale economico e sociale.

- la trasformazione include le azioni operative o di trasformazione (attuazione di politiche, azioni e progetti specifici);
- gestione è relativa ad attività di gestione dei servizi, di aree e immobili, anche in concessione; di finanziamenti; attività istruttoria;
- il controllo include le attività di controllo sia di tipo diretto attraverso campionamenti, analisi, monitoraggi, vigilanza degli accordi e dell’operato ecc; indiretto mediante il rilascio di nulla osta, pareri, permessi, etc;
- la comunicazione include attività legate alla comunicazione di piani, programmi e progetti integrati per a valorizzazione delle risorse (attività di bottom-up, dissemination, workshop, etc.), ad esclusione delle attività ordinarie di comunicazione istituzionale.

Inoltre, sono state evidenziate le relazioni esistenti tra le sopra citate azioni e i “7 principi del waterfront”, scientifico del progetto e posti alla base della complessiva articolazione della struttura dell’Atlante.

Un’ulteriore informazione che la matrice rappresenta, è la localizzazione territoriale su cui le azioni sono esercitate e, infatti, a partire dalle categorizzazioni proposte nel manuale metodologico, sono state individuate nove tipologie di waterfront (Resort, Rural, Urban, Village, Remote, Porto liquido, Porto spugnoso, Porto rigido, Aree industriali) su cui i soggetti agiscono. La matrice è stata utilizzata nel progetto sia come checklist per la verifica dei soggetti attivi nei territori di studio con specifico riferimento alle mappe della trasformazione siciliane, sia per l’individuazione di quei soggetti non ancora attivi ma la cui competenza potrebbe essere attivata. In questo ultimo caso la matrice si configura come un utile strumento per

### Daniele Gagliano

Esperto tecnico-scientifico esterno  
Università degli Studi di Palermo  
*External technical scientific specialist*  
University of Palermo

### Barbara Lino

Esperto scientifico esterno  
Università degli Studi di Palermo  
*External scientific specialist*  
University of Palermo

l'individuazione dei soggetti potenziali da riunire per favorire la raccolta, elaborazione e condivisione dei dati di rilevanza territoriale, sviluppare visioni, obiettivi e politiche condivise tra tutti i livelli, per coordinare il processo decisionale e destinare risorse e mezzi necessari al raggiungimento degli obiettivi (finanziarie, legali, tecniche, istituzionali, educative, etc.).

In tal senso la matrice si propone quale "abaco dei soggetti e competenze" dal quale attingere per la costituzione di tavoli di concertazione, sostenuti dagli accordi ICZM, che facilitano il bilanciamento dei differenti interessi rappresentati dai soggetti coinvolti, innescano meccanismi per la risoluzione dei conflitti, favoriscono l'applicazione di politiche di decision making e attivano strumenti di pianificazione a medio e lungo termine. Contestualmente alla redazione della mappa dei soggetti è emersa la necessità di stilare un regesto dei principali orientamenti giuridico-amministrativi agenti sulle aree di waterfront per verificare come alcune questioni cardine vengono affrontate dalle norme e a quali livelli di governo sono affidate le soluzioni. Le questioni sono relative principalmente a due domini di intervento: alla protezione dell'ambiente marino-costiero e allo sviluppo territoriale ed economico delle comunità.

Tale dicotomia, seppur fortemente esemplificativa, racchiude un universo di possibili relazioni che sul territorio complesso del waterfront si incontrano e talvolta si scontrano.

Il regesto normativo prodotto non ha la pretesa di costituire un'elencazione completa di tutto l'apparato normativo esistente ai differenti livelli di governo del territorio marino-costiero, quanto piuttosto un compendio dei principali indirizzi normativi, comunitari, nazionali e regionali, che agiscono sul sistema complesso della costa

in alcuni casi direttamente, in altri indirettamente.

Il regesto ha una forte relazione con la "matrice dei soggetti" poiché sovente a una norma o indicazione è associata un'azione con effetti e ricadute sulle aree di waterfront che è stata censita nel quadro dei soggetti e delle rispettive competenze.

A valle della ricognizione emerge una "oscillazione duplice" delle determinazioni normativo-giuridiche che affonda la sua ragione tanto nella dimensione territoriale e nella scala della giurisdizione del soggetto che predispone il dispositivo di legge, che nella natura delle istanze territoriali.

Infatti, da una parte emergono gli indirizzi sovranazionali che assumono come paradigma la difesa dell'ecosistema e conducono all'adozione, come filtro dell'agire, della tutela dell'ambiente marino considerando la costa quale interfaccia biotica sensibile (esempi di tale approccio sono la convenzione di Barcellona e la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino). Dall'altra, emergono, invece, le istanze provenienti dalle comunità insediate nei territori, orientate all'uso e alla trasformazione delle aree costiere e che producono, di riflesso, norme in materia di tutela e pianificazione territoriali e delle infrastrutture portuali, nonché di attività turistico-ricettive.

Resort **A** Urban **B** Village **C** Rural **D** Remote **E** Porto liquido **F** Porto spugnoso **G** Porto rigido **H** Insed. Industriali **I**

Livelli	Soggetti	Azioni	Ricerca e formazione	Tutela	Conservazione	Valorizzazione	Pianificazione e programmazione	Finanziamento	Trasformazione	Gestione	Controllo	Comunicazione	
Sovranazionale	UNESCO					A B C D E F		A B C D E F G H I			A B C D E F	A B C D E F	
	PAP/RAC						A B C D E F G		A B C D E F G			A B C D E F G	
	COMMISSIONE EUROPEA				A D E						A B C D E F G	A B C D E F G	
	UNIONE EUROPEA	DG. AFF. MARITTIMI						B C F G H	C F G		C D E F G H		
		DG. TRASPORTO						B G H I					
		Ag. Exec. TEN-T				A C D E F G				G H			
D.G. AMBIENTE							A B C D E F G H I	D E F G		D E F G	A		
D.G. INFOREGIO						A B C D E F G H I	A B F G H I		A B F G H I	A B F G H I			
Nazionale	Di.In.Pe.						B G H I			B G H I			
	Di.Tra.Nv.						B G H I					F G H I	
	OO MM per la Sicilia								B F G H I		A B C F G H I	A B C F G H I	
	Consiglio Superiore dei Lavori pubblici												
	M.A.T.T.M.	D.G. Natura e Mare		A D E	A C D E	A D E	A C D G H	A	A C E F G		A B C F G H I	A B C F G H I	A B C D E F G H I
		D.G. Clima e Energia	B C G H I										
	ISPRA	A C D F G			A C D F G							A B C D E F G H I	
	Mi.Co.Ter.	Di.S.C.E.					B G H I		B D G H I	B G H I			
	Di.S.E.T.								B C G H I	B C G H I			
	Mi.U.R.	Di.U.A.F.A.M.R.	A B C D E F G H I					A B C D E F G H I					
	Mi.B.A.C.	D.G. Paesag. Arch.		A B C D E F G	A B C D E F G							A B C D E F G H I	B C
		D.G. Cultura					B C						
	D.G. Antichità	A B C D E F G	A B C D E F G								A B C D E F G		
	PRESIDENZA C.M.	C.I.P.E.						B G H I	B F G H I	B G H I			
Mi.P.A.F.	D.G. Pesca						B C F G			B C F G			
Ass. e Istituz. Protezione Patrimoni		A B C D E F				A B C D E F			A B C D E F	A B C D E F	A B C D E F		
Regionale	Presidenza Reg. Siciliana - Di.Prog.												
	D.R.C.I.S.	A B C D E F G	A B C D E F G	B C D	B C D	A B C F G H I	A B C D E F G	B C D	B C D	B C D	A B C F G H I	A B C F G H I	
	A.R.BB.CC.	Soprintendenze Prov.						A B C D E F G				A B C D E F G H I	A B C D E F G H I
		Soprintendenza Mare	F G H	F G H	F G H	F G H							
		C.R.I.C.D.	A B C D E							B C D			
	C.R.P.R.	B C D F G					B C F G H	B C D F G					
	A.R.Infra.	D.R.I.M.T						B F G H I			B C D F G H		
		Genio Civile										B F G H I	
	A.R.Ag.	Di.In.Pe.			C F G	B C F G	D E				B C F G		B C F G
		D.R.A.F.D.	A D					A B C D E F			A B C D		
	U.S.BB.CC.AA.Parchi					A B C D E							
	A.R.T.A.	D.R.A.	A B C D E F G H I	A B C D E F	A C D	A B C D E F	A B C D E F G H I	A B C D E F G H I			A B C D E F G H I	A B C D E F	
		D.R.U.	A B C D E F G H I									A B C D E F G H I	
	A.R.P.A.	A B C D E F G H I			A B C D E F G H I						A B C D E F G H I	A B C D E F G H I	
A.R.Tu.	D.R.T.S.S.				A B C D E F G	A B C D E F							
A.R.En.	D.R.A.R.					B C F G H I			B C F G H I				
Provinciale e Comunale	Atenei, Università, Consorzi Universitari		A B C D E F G H I			B C				B C		A B C D E F G H I	
	Agenti dello sviluppo locale					A B C D G H I	A B C D G H I	A B C D G H I	A B C D G H I	A C D E F I		A B C D G H I	
	Industriali, Armatori, Imprenditori						A B C		A B C D E F	I	A B C D E F G H I		
	Provincia				A B C D E F	A B C D E F G H I	A B C D E F G H I	A B C D E F G H I		A B C D E F			
	A.S.I.						I			I			
	Autorità Portuale				F G H	F G H	F G H	F G H	F G H	F G H	F G H	F G H	
	Enti gestori di Siti Natura 2000					A B C D E F			A B C D E F	A B C D E F		A B C D E F	
	Comune			A B C D E	A B C D	A B C D E F	A B C D E	A B C D E		A B C D E		A B C D E	
	CAPITANERIA DI PORTO - G. C.		A B C D E F G H I	A B C D E F G H I							A B C D E F G H I	A B C D E F G H I	
	Locale	Comunità locali-consigli di quartiere					B C					B C	
Concessionari aree demaniali						A D E F G			A D E F G	A D E F G			
Fruiz.cult.tur.spor. Cantieristica, diporto Porti, ormeggi, ecc.										C G			

## Actors and tools for the waterfront

The “matrix of actors” allows you to build a concise, easy to read, framework that lists the major players in various capacities with skills in the management and transformation of the waterfront, specifying the role in relation to the nature of individual actions and the prevailing scale of competence, regardless of the actual operation of such actions in the territories under investigation.

The matrix has been structured so as to cross the level of expertise of the subject (supranational, national, regional and local) with the nature of the prevailing measures that the person was appointed to carry out.

The type of measures identified have been arranged as follows:

- research and training activities that include basic and applied research for the implementation and integration of knowledge and specialist training;
- in the field of protection measures and institutional measures for heritage protection have been included (constraints, regulations, expropriation, etc.);
- conservation actions include monitoring, restoration and sampling aimed at the preservation of values;
- the role of the development includes projects and actions aimed at promoting, marketing, and enjoyment of cultural and environmental resources (network policies, integrated projects, etc.);
- the planning measures and projects include the allocation of resources and the intended use of the grounds;
- funding activities include the provision of funding for protection, improvement and research, as well as for the implementation of regional, economic, and social development projects;
- transformation includes measures relating to operation or transformation (implementation of policies, actions and specific projects);

- management concerns the management of services, and property, including concessions; funding; preliminary measures;
- inspection includes all inspection activities including those direct through sampling, analysis, monitoring, supervision of agreements and work etc; and indirectly through the issuance of clearances, opinions, permits, etc.;
- communication includes activities related to the communication of integrated plans, programs and projects for the development of resources (bottom-up activities, dissemination, workshops, etc.), except for the ordinary activities of institutional communication.

Also highlighted is the relationship between the above-mentioned measures and the “7 Principles of the waterfront” described in the methodological manual drawn up by the scientific coordination of the project and at the basis of the overall organisational structure of the Atlas.

The matrix represents the geographic location of where the measures were adopted and from the categorisations proposed in the methodological manual, we have identified nine types of waterfront: Resort, Rural, Urban, Village, Remote, Liquid Port, Sponge Port, Rigid Port, Industrial Areas. The matrix has been used throughout the project both as a checklist for the verification of actors active in the areas of study with specific reference to the maps of transformation, and for the identification of those actors that are not yet active but whose expertise could be used.

This matrix is designed as a useful tool for identifying potential actors to gather support for the collection, processing and sharing of data of territorial importance, developing visions, objectives and policies to be shared between all levels, to coordinate the decision-making process and allocate resources and means necessary to achieve the objectives (financial, legal, technical, institutional, educational,

etc.). In this sense, the matrix is proposed as an “abacus of actors and skills” to be used for the creation of consultation forums, supported by the ICZM agreements, which will facilitate the balancing of the different interests represented by those involved, trigger mechanisms for conflict resolution, favour the application of decision making policies and activate planning tools in the medium and long term.

Concurrently with the preparation of the map of the actors, the need to draw up a register of the main legal and administrative orientations of the waterfront area emerged, to see how key issues are dealt with by the law and what levels of government were entrusted with the solutions. The issues are mainly related to two areas of intervention: the protection of the marine and coastal environment and the territorial and economic development of communities.

This dichotomy, although heavily exemplified, contains a universe of possible relationships that, in the waterfront territory, meet and sometimes collide.

The legislatively summary produced does not claim to be complete listing of all the existing regulatory apparatus at different levels of government for the marine-coastal territory, but rather, a summary of the main, Local, National and Regional legislative guidelines, that govern, in some cases directly, others indirectly, the whole of the coast.

The summary has a strong relationship with the “matrix of actors”, because often, a law or guideline is associated with an action, which has an effect or a repercussion on the waterfront areas surveyed in the framework of persons and their respective responsibilities. Completion of the project showed a “double swing” of the legal resolutions that are applied, both on the grounds of the size and scale of the territorial jurisdiction of the actor who prepares the law, and in the nature of the demands of the territory.

On the one hand, supranational guidelines have emerged, taking on, like a paradigm, the defence of the ecosystem and have led to the adoption, as a filter action, of the protection of the marine environment considering the coast as a biotic sensitive interface; examples of this approach are the Barcelona Convention and the Framework Directive on the Strategy for the Marine Environment. On the other hand, however, motions from the community settled in the territories oriented towards the use and transformation of coastal areas have emerged and produce, as a consequence, regulations on protection and regional planning and port facilities, as well as tourist activities and accommodation.

Resort **A** Urban **B** Village **C** Rural **D** Remote **E** Liquid port **F** Sponge port **G** Rigid port **H** Industrial installation **I**

Levels	Bodies	Actions	Research and training	Protection	Conservation	Development	Planning	Funding	Transformation	Management	Inspection and monitoring	Communication	
International	UNESCO					A B C D E F		A B C D E F G H I			A B C D E F	A B C D E F	
	PAP/RAC						A B C D E F G		A B C D E F G			A B C D E F G	
	EUROPEAN COMMISSION			A D E							A B C D E F G	A B C D E F G	
	EUROPEAN UNION	DG. MARITIME AFFAIRS						B C F G H	C F G		C D E F G H		
		DG. TRANSPORT						B G H I					
		Exec. Ag. TEN-T			A C D E F G					G H		G H	
D.G. ENVIRONMENT							A B C D E F G H I	D E F G		D E F G	A		
D.G. INFOREGIO						A B F G H I	A B F G H I		A B F G H I	A B F G H I			
National	Di.In.Pe.						B G H I			B G H I			
	Di.Tra.Nv.						B G H I					F G H I	
	OO MM for Sicily								B F G H I		A B C F G H I		
	Governing Body of Public Works										A B C F G H I	A B C F G H I	
	M.A.T.T.M.	D.G. Nature and Sea		A D E	A C D E	A D E	A C D G H	A		A C E F G		A B C F G H	A B C D E F G H I
		D.G. Climate and Energy	B C G H I										
	ISPR	A C D F G		A C D F G								A B C D E F G H I	
	Mi.Co.Ter.	Di.S.C.E.						B G H I		B D G H I	B G H I		
		Di.S.E.T.											
	Mi.U.R.	Di.U.A.F.A.M.R.	A B C D E F G H I					A B C D E F G H I					
	Mi.B.A.C.	D.G. Landscape Architecture		A B C D E F G	A B C D E F G							A B C D E F G H I	
		D.G. Culture					B C						B C
		D.G. Antiquity	A B C D E F G	A B C D E F G								A B C D E F G	
	PRESIDENZA C.M.	C.I.P.E.						B G H I	B F G H I	B G H I			
	Mi.P.A.F.	D.G. Fishing						B C F G				B C F G	
Ass. and Institution for the Protection of Heritage		A B C D E F				A B C D E F			A B C D E F	A B C D E F		A B C D E F	
Regional	Presidency of the Region of Sicily - Di.Prog.												
	D.R.C.I.S.	A B C D E F G	A B C D E F G	B C D	B C D	A B C F G H I	B C D	B C D	B C D	A B C F G H I	A B C F G H I	B C F G H	
	A.R.BB.CC.	Provincial Superintendency											
		Sea Superintendency	F G H	F G H	F G H	F G H							
	C.R.I.C.D.	A B C D E							B C D				
	C.R.P.R.	B C D F G					B C F G H	B C D F G					
	A.R.Infra.	D.R.I.M.T						B F G H I			B C D F G H		
		Civil Engineers										B F G H I	
	A.R.Ag.	Di.In.Pe.			C F G	B C F G	D E				B C F G		B C F G
		D.R.A.F.D.	A D					A B C D E F			A B C D		
	U.S.BB.CC.AA.Parks					A B C D E							
	A.R.T.A.	D.R.A.	A B C D E F G H I	A B C D E F	A C D	A B C D E F	A B C D E F G H I	A B C D E F G H I			A B C D E F G H I	A B C D E F	
		D.R.U.	A B C D E F G H I									A B C D E F G H I	
	A.R.P.A.				A B C D E F G H I							A B C D E F G H I	
	A.R.Tu.	D.R.T.S.S.				A B C D E F G	A B C D E F						
A.R.En.	D.R.A.R.					B C F G H I			B C F G H I				
Provincial and Council	Universities and University Trusts	A B C D E F G H I				B C				B C		A B C D E F G H I	
	Agents of local development					A B C D G H I	A B C D G H I	A B C D G H I	A B C D G H I	A C D E F I		A B C D G H I	
	Manufacturers, Ship owners, Entrepreneurs						A B C	A B C	A B C D E F I		A B C D E F G H I		
	Province				A B C D E F	A B C D E F G H I	A B C D E F G H I	A B C D E F G H I		A B C D E F			
	A.S.I.							I					
	Port Authority				F G H	F G H	F G H		F G H		F G H	F G H	
	Management agencies of Natura 2000 sites					A B C D E F			A B C D E F	A B C D E F		A B C D E F	
	Council				A B C D E	A B C D E F	A B C D E	A B C D E		A B C D E		A B C D E	
HARBOUR OFFICE - G. C.				A B C D E F G H I	A B C D E F G H I					A B C D E F G H I	A B C D E F G H I		
Local	Local communities-neighbourhood councils					B C					B C		
	State owned concessionary	Culture, tourism, sport				A D E F G				A D E F G	A D E F G		
		Shipyard, recreation									C G		
	Ports, mooring etc.								A C F G	A C F G			





# Le specifiche tecniche per il popolamento dell'Atlante



*Technical details for populating the Atlas*



Malta, la baia di Sliema dal ponte per Manoel Island  
*Malta, the bay of Sliema from the bridge to Manoel Island*



# Le rappresentazioni di sintesi dell'Atlante

**Daniele Ronsivalle**

Esperto scientifico interno e responsabile del Manuale dell'Atlante  
Università degli Studi di Palermo  
*Internal scientific specialist and responsible for Atlas Manual University of Palermo*

L'output dell'Atlante è costituito da 14 rappresentazioni di sintesi che sono assunte come base per la fase interpretativa e di diagnosi dei contesti territoriali oggetto dell'indagine.

La selezione delle rappresentazioni di sintesi dell'Atlante è il frutto del lavoro di lettura comparata dei casi di studio attraverso una griglia di parametri interpretativi, prodotta da **Faustino Giambra** (esperto

tecnico scientifico per l'Università degli Studi di Palermo). Il lavoro condotto da Giambra ha permesso la comprensione delle diverse situazioni di contesto territoriale.

Le rappresentazioni sintetiche prodotte a partire dal database costruito sono articolate in riferimento ai "sette capitoli" dell'Atlante.

## TAV. 1.1 Perimetro e profondità: i cluster identitari

Sistema territoriale di riferimento	Territorio di riferimento
Scala nominale	1:25.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Tratti di costa in concessione all'uso	
Tratti di costa non concessione all'uso	
Sistema portuale	Liquido Spugnoso Rigido
Sistema costiero	Scogliera Spiaggia Costa rocciosa
Tipologia BARE	Urban Resort Village Rural Remote
Cluster identitari	
"Profondità": Tessuto di relazione del waterfront	

## TAV. 1.2 Patrimoni

Sistema territoriale di riferimento	Cluster costiero
Scala nominale	1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
PATRIMONIO CULTURALE	
Patrimonio archeologico	Siti di interesse archeologico Siti di interesse paleontologico
Architettura residenziale	Tessuto urbano storico Ville Palazzi
Architettura religiosa	Collegio, convento, badia Santuario, chiesa, cappella Oratorio ed altri edifici religiosi
Architettura difensiva	Mura e porte urbane Castello Torre
Architettura produttiva	Baglio, masseria, casale Cave Tonnara

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
PATRIMONIO CULTURALE IMMATERIALE	
	Aree interessate da feste religiose Tradizioni legate al mare Percorsi processionali
PATRIMONIO NATURALISTICO	
Verde storico	
Parchi pubblici	
Aree di pregio naturalistico tutelate	Sito Natura 2000 Riserva naturale regionale Parco fluviale Parco agricolo
Tratto di costa libero	

### TAV. 2.1 Usi del suolo

Sistema territoriale di riferimento Cluster costiero  
Scala nominale 1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Patrimonio ambientale	Definiti sulle specificità dei luoghi
Patrimonio culturale	Definiti sulle specificità dei luoghi
Residenza	Definiti sulle specificità dei luoghi
Infrastrutture di com. e trasp.	Definiti sulle specificità dei luoghi
Servizi e public utilities di scala urbana	Definiti sulle specificità dei luoghi
Attività produttive e commerciali	Definiti sulle specificità dei luoghi
Turismo e nautica	Definiti sulle specificità dei luoghi

### TAV. 2.2 Servizi

Sistema territoriale di riferimento Cluster costiero  
Scala nominale 1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Servizi culturali	Museo Biblioteca Teatro
Servizi ricreativi	Cinema Discoteche Locali notturni
Servizi sport e tempo libero	Attrezzature sportive Parchi attrezzati
Servizi ricettività e turismo	
Servizi alla nautica	

### TAV. 3.1 Aree risorsa ed aree dismesse

Sistema territoriale di riferimento Cluster costiero  
Scala nominale 1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Aree dismesse	Aree dismesse Aree dismesse con attività inquinanti Aree in dismissione Aree in dismissione con attività inquinanti
Aree con funzioni non compatibili	

### TAV. 3.2 Rete ecologica e paesaggi costieri

Sistema territoriale di riferimento	Territorio di riferimento
Scala nominale	1:25.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
COMPONENTI DELLA RETE ECOLOGICA	
	Aree protette
	Aree boscate
	Ville e giardini storici
	Parchi e giardini
	Aree agricole
	Altre aree naturali e semi naturali
	Corridoio ecologici reali o potenziali

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
COMPONENTI DEL PAESAGGIO COSTIERO	
Componenti storico-culturali	Strutture urbane storiche Strutture produttive storiche Porti storici Altri edifici storici Intervisibilità funzionale tra edifici storici (ad es. torri costiere)
Componenti fisico-naturalistiche	Spiagge Scogliere Quinte naturali Aree agricole
Risorse sociali e simboliche	Luoghi dell'immaginario collettivo Luoghi della lotta alla mafia Eredità immateriali e identitarie
Relazioni	Relazioni mare-mare Relazioni con l'interno

### TAV. 4.1 Infrastrutture, mobilità e flussi

Sistema territoriale di riferimento	Territorio di riferimento
Scala nominale	1:25.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Sistema portuale	Aree amministrative direzionali Aree operative Aree passeggeri Diporto
Sistema della mobilità	Autostrada Strade ad alta velocità Viabilità di connessione waterfront-territorio Linea ferroviaria Stazione ferroviaria Linea metropolitana Fermata della metropolitana Piste ciclabili

#### TAV. 4.2 Accessibilità ai servizi

Sistema territoriale di riferimento	Cluster costiero
Scala nominale	1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Servizi di trasporto urbano	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
Servizi culturali	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Servizi ricreativi	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Servizi sport e tempo libero	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Servizi ricettività e turismo	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Servizi alla nautica	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m

#### TAV. 5.1 Densità e cronologia dei tessuti

Sistema territoriale di riferimento	Cluster costiero
Scala nominale	1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Cronologia dei tessuti urbani	Fino al XIX sec (fonti cartografiche non ortogonali)
	Fino al 1860 (cartografia e topografia ortogonali)
	Fino al 1945
	Fino al 1970
	Attualità
Densità demografica	Alta (... Abitanti/mq)
	Media (... Abitanti/mq)
	Bassa (... Abitanti/mq)

#### TAV. 5.2 Users e cronografia degli usi

Sistema territoriale di riferimento	Cluster costiero
Scala nominale	1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
USERS	Categorie di utenti
	Bambini
	Giovani
	Anziani
CRONOGRAFIA	Fascia orario di uso
	Attività diurna
	Attività notturna

### TAV. 6.1 Produzione, commercio

Sistema territoriale di riferimento	Cluster costiero
Scala nominale	1:10.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Attività produttive e commerciali	Industria
	Aree di stoccaggio
	Magazzini e depositi
	Attività commerciali all'ingrosso
	GDO

### TAV. 6.2 Turismo e nautica

Sistema territoriale di riferimento	Territorio di riferimento
Scala nominale	1:25.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
PORTI TURISTICI	Classificazione in base al Numero di posti barca
	Classificazione in base al numero di aziende presenti

### TAV. 7.1 Vincoli etrasformazioni in atto e attori

Sistema territoriale di riferimento	Territorio di riferimento
Scala nominale	1:25.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Vincolo	Paesaggistico
	Architettonico
	Archeologico
	Idrogeologico
	Altro
Trasformazioni in corso	Ambiente
	Fruizione culturale
	Economie urbane
	Dotazione di servizi
	Inclusione sociale
Attori per livello	Nazionale
	Regionale
	Comunale
	Locale
Attori per ambito di competenza	

## The concise representations of the Atlas

The Atlas consists of 14 concise representations which are the basis for the interpretive and diagnostic phase of the areas being looked at.

The selection for the maps of the Atlas is the result of the work of comparative reading of the case studies through a grid of interpretative parameters, produced by **Faustino Giambra** (scientific technical specialist for the University

of Palermo). The work conducted by Giambra has allowed the understanding of different situations of the local contexts.

The concise representations produced from the database constructed are divided up with reference to the "seven chapters" of the Atlas.

### TAV. 7.2 Pressioni, rischi e compatibilità delle scelte

Sistema territoriale di riferimento	Territorio di riferimento
Scala nominale	1:25.000

La rappresentazione di sintesi, attingendo al data-base costruito, seleziona i seguenti elementi:

Voce principale di legenda	Sotto-voce di legenda
Zone di vulnerabilità	Spiagge in arretramento
	Aree a rischio frane
Zone di pericolosità	Aree di vulnerabilità idrogeologica
	Aree dismesse
	Scarichi a mare

### MAP 1.1 Perimeter and depth: the identity clusters

Territorial system of reference	Territory of reference
Nominal scale	1:25,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Stretches of coast authorised for use	
Stretches of coast not authorised for use	
Port system	Liquid
	Porous
	Rigid
Coastal system	Rock
	Beach
	Rocky coast
BARE typology	Urban
	Resort
	Village
	Rural
	Remote
Identity clusters	
"Depth": urban fabric related to the waterfront	

### MAP 1.2 Cultural and natural heritage

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
CULTURAL HERITAGE	
Archaeological heritage	Sites of archaeological interest
	Sites of paleontological interest
Residential architecture	Historic urban fabric
	Villas
	Palaces
Religious architecture	College, convent, abbey
	Sanctuary, church, chapel
Defensive architecture	Oratory and other religious buildings
	Walls and urban ports
	Castle
Productive architecture	Tower
	Rural courtyard, farm, hamlet
	Quarries
	Tuna fishing station



**MAP 1.2**

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
NON-MATERIAL CULTURAL HERITAGE	
	Areas where religious festivals take place
	Traditions related to the sea
	Routes of processions
NATURAL HERITAGE	
Historic green spaces	
Public parks	
Protected areas of naturalistic importance	Nature 2000 site Regional nature reserve River park Agricultural park
Stretch of public coast	

**MAP 2.1  
Land use**

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Environmental heritage	Defined specifically for each place
Cultural heritage	Defined specifically for each place
Residential	Defined specifically for each place
Infrastructures of communication and transport	Defined specifically for each place
Services and public utilities on an urban scale	Defined specifically for each place
Productive and commercial activities	Defined specifically for each place
Tourism and boating	Defined specifically for each place

**MAP 2.2  
Services**

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Cultural services	Museum Library Theatre
Recreational services	Cinemas Discos Nightclub
Sports services and free time	Sports facilities Parks with facilities
Hospitality and tourism services	
Boating services	

### MAP 3.1 Resource areas and abandoned areas

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Abandoned areas	Abandoned areas
	Abandoned areas with polluting activities
	Areas being abandoned
	Areas being abandoned with polluting activities
Areas with incompatible functions	

### MAP 3.2 Ecological network and coastal landscapes

Territorial system of reference	Territory of reference
Nominal scale	1:25,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
COMPONENTS OF THE ECOLOGICAL NETWORK	
	Protected areas
	Wooded areas
	Historic Villas and gardens
	Parks and gardens
	Agricultural areas
	Other natural areas and natural seeds
	Real or potential ecological corridors

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
COMPONENTS OF THE COASTAL LANDSCAPE	
Historical-cultural components	Historic urban structures
	Historic productive structures
	Historic ports
	Other historic buildings
	Functional inter-visibility between historic buildings (e.g. coastal towers)
Physical-Naturalistic components	Beaches
	Rocks
	Natural Curtains
	Agricultural areas
Social and symbolic resources	Places in the collective imagination
	Places in the struggle against the Mafia
	Non-material and identity heritage
Relations	Sea-sea relations
	Relations with inland areas

### MAP 4.1 Infrastructures, mobility and movement

Territorial system of reference	Territory of reference
Nominal scale	1:25,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Port system	Directional administrative areas
	Operative areas
	Passenger areas
	Recreation
Mobility system	Motorway
	High speed roads
	System of connecting roads waterfront-territory
	Railway line
	Railway station
	Metropolitan railway line
	Metropolitan railway station
	Cycle paths

### MAP 4.2 Accessibility to services

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Urban transport services	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
Cultural services	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Recreational services	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Sports services and free time	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Hospitality and tourism services	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m
Boating services	Buffer 300 m
	Buffer 600 m
	Buffer 1000 m

### MAP 5.1 Density and chronology of the urban fabric

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Chronology of urban fabric	Up to 19th century (non-orthographical map sources)
	Up to 1860 (orthographical map sources)
	Up to 1945
	Up to 1970
	The present
Demographic density	High (...inhabitants/m <sup>2</sup> )
	Medium (...inhabitants/m <sup>2</sup> )
	Low (...inhabitants/m <sup>2</sup> )

### MAP 5.2 Users and chronology of the uses

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
USERS	
Category of users	Children
	Young people
	Elderly people
CHRONOGRAPHY	
Time of day of use	Daytime activity
	Night time activity

### MAP 6.1 Production and commerce

Territorial system of reference	Coastal cluster
Nominal scale	1:10,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Productive and commercial activities	Industry
	Storage areas
	Warehouses and deposits
	Wholesale commercial activities
	Shopping centres

### MAP 6.2 Tourism and boating

Territorial system of reference	Territory of reference
Nominal scale	1:25,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
TOURIST PORTS	
	Classification on the basis of the number of boat mooring spaces
	Classification on the basis of the number of businesses present

### MAP 7.1 Constraints, transformations underway and actors

Territorial system of reference	Territory of reference
Nominal scale	1:25,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Constraint	Landscape
	Architectural
	Archaeological
	Hydrogeological
	Other
Transformations underway	Environment
	Cultural use
	Urban economies
	Provision of services
	Social inclusion
Actors by level	National
	Regional
	Council
	Local
Actors by area of jurisdiction	

### MAP 7.2 Pressures, risks and compatibility of choices

Territorial system of reference	Territory of reference
Nominal scale	1:25,000

Drawing on the database constructed, the concise representation selects the following elements:

Main heading in the legend	Sub-heading in the legend
Zones of vulnerability	Receding beaches
	Areas at risk of landslides
	Areas of hydrogeological vulnerability
Danger zones	Abandoned areas
	Port areas
	Waste disposal in the sea



# L'Atlante di Malta

*The Atlas of Malta*



Malta, Manoel Island e il-Belt visti  
da Sliema  
*Malta, Manoel Island and il-Belt seen from  
Sliema*

Malta, l'area di Dock1 a Cospicua  
*Malta, the area of Dock1 in Cospicua*





# Presentazione dei luoghi e scenario di progetto

## Nadia Theuma

Coordinatore scientifico  
e componente del Comitato di Pilotaggio  
Università di Malta  
*Scientific Coordinator  
and member of the Steering Committee,  
University of Malta*

## Davide Corazzini

Esperto tecnico scientifico esterno  
Università di Malta  
*External technical scientific specialist  
University of Malta*

Le località maltesi considerate sono localizzate sulla costa sudorientale di Malta e comprendono nove Local Councils: Valletta, Floriana, Isla, Bormla e Birgu (conosciute anche come “Le Tre Città”), Kalkara, Xghajra, Marsascula e Marsaxlokk. Insieme totalizzano una popolazione di 38.355 abitanti (NSO, 2011).

La selezione di queste coste per il progetto emerge dalla necessità di apprezzare queste aree sia per il loro valore intrinseco, sia come attrazioni turistiche e residenziali. Queste aree costiere hanno giocato un ruolo importante nel contesto socio-culturale e storico dell'isola, già ai tempi degli antichi Romani.

Un tema comune condiviso da tutte le coste maltesi scelte per questo progetto sono le fortificazioni, che vanno dalle imponenti mura di difesa, erette intorno alle città di Valletta, Floriana, Bormla, Birgu e Senglea, alle numerose torri fortificate, edificate lungo le coste di Kalkara, Marsaxlokk e Marsascula. Queste fortificazioni furono costruite durante il periodo dei Cavalieri di San Giovanni e consolidate dall'Impero Inglese in un periodo di circa 350 anni (1565- 1900). Oggi sono la testimonianza del rapporto tra l'uomo e il mare aperto, quale è emerso dalla necessità di difendere le isole dai numerosi pericoli che hanno sempre funestato la piccola isola di Malta.

Il rapporto maltese con le coste è ovviamente cambiato nel corso degli anni. Da luogo di pericolo, conflitto e avversità, le coste maltesi sono diventate, attraverso vari progetti rigenerativi, centri di commercio, turismo e, dunque, sviluppo sociale ed economico.

## Valletta. Una città costruita da signori per signori

<b>Popolazione:</b>	6966 abitanti
<b>Area:</b>	0.8 km <sup>2</sup>
<b>Densità:</b>	8700 abitanti / km <sup>2</sup>
<b>Elevazione:</b>	56 mt

Valletta è la capitale di Malta. È colloquialmente conosciuta come Il-Belt (La Città). Come suggerito dal nome stesso, Valletta era, originariamente, un luogo decisamente dinamico. Costruita nel XVI secolo dai Cavalieri di San Giovanni, i quali volevano una città facile da difendere e capace di ospitare le attività commerciali, sociali e politiche dei Cavalieri, è stata la prima città ad essere stata costruita secondo precisi principi di pianificazione urbana; qualcosa piuttosto nuovo a quel tempo, che le ha valso nel 1981 il riconoscimento UNESCO di Patrimonio Mondiale dell'Umanità. Altra importante caratteristica è costituita dal sistema di fortificazioni, che circonda letteralmente la città, sviluppato allo scopo precipuo di proteggerla dalle invasioni marittime. Hoppen sostiene che la costruzione della città di Valletta costituisse il primo elemento di ciò che stava per diventare un'infinita catena di difesa che, partendo dalla zona del porto, si sarebbe gradualmente estesa verso l'esterno per avvolgere l'intera isola (Hoppen 1999:45). Valletta è spesso descritta, a ragione, come una città viva di giorno e morta di notte, in riferimento al contrasto tra l'intensa attività diurna, generata dagli uffici, dalle attività commerciali e da quelle turistiche, e la scarsissima attività notturna, dovuta al fatto che i centri di svago sono localizzati altrove, essenzialmente lungo la costa nord-orientale dell'isola. Si è cercato di

Si ringraziano particolarmente Cheryl Robinson e Jacob Fenton per il supporto nelle attività di ricerca e Christina Dadala per il supporto nella realizzazione della cartografia.

*We would like to especially thank Cheryl Robinson and Jacob Fenton for the support in the research activities and Christina Dadala for the support in the development of the cartography.*

affrontare questo squilibrio attraverso vari progetti di rigenerazione, iniziati nei primi anni Novanta. Le attrazioni maggiori di Valletta sono i suoi grandi porti, i suoi edifici dall'architettura barocca, le numerosissime chiese ed i lussuosi giardini pensili, con vista panoramica sulle due insenature del Grand Harbour di Valletta e sulle città di Senglea, Birgu e Bormla a Sud-Est e Gzzira e Sliema a Nord-est. Nel 2018 Valletta diventerà la Capitale Europea della Cultura.

### Scenario tendenziale e attivo

I progetti di recupero mirarono a rivitalizzare la città e rigenerare il suo patrimonio culturale e il suo capitale sociale. I progetti conclusi e/o in corso d'opera includono essenzialmente la conservazione e il recupero di monumenti ed edifici, nonché la pedonalizzazione del centro città. Tuttavia non è stato possibile rigenerare pienamente la città fino a quando non è stato recuperato il centro nodale delle sue attività, cioè il waterfront.

Il lungomare di Valletta è stato, fino agli anni Sessanta, un luogo vibrante e alla moda, come conseguenza dell'intensa attività portuale della Città. Con la cessazione delle operazioni mercantili, l'intera area è caduta in disuso e tale è rimasta per molti anni, salvo essere recuperata a partire dal 2002. Il recupero del waterfront di Valletta ha interessato i local councils di Valletta e Floriana, coinvolgendo un'area di 30,000 mt<sup>2</sup> e comprendendo il restauro di 19 depositi di rilevanza storica, edificati 250 anni fa, l'apertura di numerosi esercizi commerciali, il miglioramento stradale e il potenziamento dei servizi per le navi da crociera, così rendendo Malta una delle più importanti

destinazioni nel Mediterraneo. Altri progetti prevedono o hanno previsto il recupero del collegamento tra il porto ed il centro di Valletta (posto in posizione sopraelevata), attraverso il rifacimento del pre-esistente ascensore, nonché l'edificazione del nuovo Parlamento, il rifacimento dell'ingresso principale della Città ed il recupero di Fort St. Elmo, posto all'estremità del promontorio di Valletta.

### Punti d'interesse

**Chiese:** Valletta è famosa per le sue chiese, in particolare la Co-Cattedrale di San Giovanni la quale ospita dipinti di Caravaggio, altre chiese di interesse sono Our Lady of Victories, St. Francis of Assisi, St. Paul's Church, St. Paul's Anglican Church, Parish Church of St. Augustine, Christ the Redeemer, Church of the Jesuits, St. Catherine's, Our Lady of Mount Carmel.

**Giardini:** Hastings Gardens, Upper and Lower Barakka Gardens.

**Piazze:** St. George's Square, Great Siege Square, St. John's Square, Republic Square, Freedom Square.

**Palazzi** Grand Master's Palace and the Armoury, Auberge de Baviere, Auberge d'Aragon, Auberge d'Italie, Auberge de Provence, Auberge de Castille.

**Musei:** National Museum of Archaeology, National Museum of Fine Arts, The Palace Armoury, War Museum, Casa Rocca Piccola, Toy Museum.

**Patrimonio culturale immateriale:** Valletta è famosa per la festa di San Paolo celebrata il 10 di febbraio. È anche conosciuta per il Carnevale festeggiato tre giorni prima della Quaresima. Altri aspetti della città sono le comunità parrocchiali di San Paolo e San Domenico, il calcio e la Regatta.

**Altre attrazioni:** Manoel Theatre, Mediterranean Conference Centre and the National Library.

## Floriana - Borgo Vilhena

<b>Popolazione:</b>	2034 abitanti
<b>Area:</b>	0.09 km <sup>2</sup>
<b>Densità:</b>	2156 abitanti / km <sup>2</sup>

Ad un'occhio inesperto Floriana può sembrare la continuazione di Valletta. In effetti questa città fu costruita un secolo dopo la costruzione di Valletta, quando il Gran Maestro De Paule, nel 1643, venne informato della preparazione di un imminente assedio contro Malta. Dopo un sopralluogo l'architetto militare Pietro Paolo Floriani evidenziò la necessità di costruire una nuova cinta muraria, dove oggi sorgono Portes des Bombes e il Crown Works.

Tra la prima e la seconda cinta muraria di Valletta emerse successivamente il nuovo sobborgo di Floriana. Questa città, come Valletta, è una città pianificata e ospita numerosi palazzi, i quali nel tempo sono stati per lo più trasformati in uffici.

Floriana è anche nota come la "Città dei giardini", avendo nove giardini pubblici (uno dei quali è un orto botanico).

### Scenario tendenziale e attivo

Floriana è una città in profonda e continua trasformazione, in particolare per quanto riguarda la sua costa, ma anche per quanto concerne il suo tessuto urbano. Progetti recenti, come il recupero dei giardini pubblici, sono stati capaci di migliorare sensibilmente la qualità della vita della Città.

### Punti d'interesse

**Chiese:** Parish Church of St Publius, Church of the Immaculate Conception, Church of the Holy Crucifix (Capuchins), Chapel of Our Lady of Lourdes, Chapel of the Exile to Egypt.

**Piazze:** San Publiu Square, Vjal ir-Re Dwardu VII, Misraħ Papa Gwanni XXIII, Robert Sammut Square, E.S. Tonna Square.

**Altre attrazioni:** Al di sotto della piazza di San Publiu esiste tutt'ora un deposito originariamente usato dai Cavalieri di San Giovanni per la conservazione del grano utilizzato nel processo di panificazione. L'area sottostante e sovrastante la piazza di San Publiu è comunemente nota come "The Granaries" (I Granai).

## The tre città Isla, Bormla, Birgu Senglea (Isla) - Città Invicta

<b>Popolazione:</b>	2721 abitanti
<b>Area:</b>	0.2 km <sup>2</sup>
<b>Densità:</b>	17,028 abitanti / km <sup>2</sup>

Senglea, detta anche Isla (da "isola"), ottiene il suo nome dalla sua forma geografica, una penisola originariamente coperta da alberi e usata dai Cavalieri come territorio di caccia. La conformazione topografica di Senglea venne utilizzata per edificare Valletta. Le insenature poco profonde e ben protette permisero a questa città di ritagliarsi un ruolo di primo piano nel settore della cantieristica navale e di mantenere questa posizione per più di 400 anni, tra il governo dei Cavalieri e la dominazione britannica. La fiorente attività cantieristica, ovviamente, finì per attirare numerosi lavoratori dalle zone limitrofe.

### Scenario tendenziale e attivo

Il lungomare di Senglea è la principale attrazione di quest'area. Il rinnovamento di quest'area inizia nei tardi anni Novanta e comprende l'apertura di piccoli ristoranti, destinati per lo più alla gente del luogo. L'apertura di nuove attrazioni ha contribuito ad attirare ingenti flussi turistici nell'area.

## Punti d'interesse

**Chiese:** Our Lady of Victories Basilica, Jesus the Redeemer, St. Julian's Church, Church of St. Philip.

**Giardini:** Gardjola Gardens.

**Plazze:** 4th September Square, Pope Benedict XV Square, Andrea Debono Square, Dom Mauro Iguanez Square, George Mitrovich Square, Francesco Zahra Square.

**Altre attrazioni:** Isla Waterfront, St. Michael's Cave and Passages, Dockyard Terraces, Senglea Main Gate, St. Anne's Gate, Fort St. Michael, Sheer Bastion, Chain Store and Capstan, Roman Caves and Catacombs, the Old Windmill, D'Homedes - Villa remains and part of Garden, Underground Gallery Slave's Prisons, Underground Silos, Tunnels and World War II Shelter.

**Patrimonio culturale Immateriale:** Senglea è nota per il santuario miracoloso del Cristo Redentore, per attività di artigianato marittimo quali la fabbricazione di corde e funi, per la regata annuale e per i festoni tradizionali del Carnevale.

## Birgu - Città Vittoriosa

**Popolazione:** 2476 abitanti  
**Area:** 0.5 km<sup>2</sup>  
**Densità:** 4.722 abitanti / km<sup>2</sup>

Birgu è una città medioevale e insieme a Mdina è considerata la città più antica di Malta.

Il suo nome deriva dal termine romanzo "Borgo". Vittoriosa fu utilizzata dai Cavalieri di San Giovanni come prima residenza dopo il loro arrivo a Malta nel 1530 e servì come ultima difesa durante l'Assedio di Malta nel 1565 ad opera delle forze turche. Birgu fu anche la prima città maltese ad affacciarsi sul mare prima della fondazione di Valletta e l'unico collegamento che Malta avesse con il Mediterraneo e l'Europa meridionale.

Oggi Birgu è una delle città più importanti di Malta, con il suo lungomare di recente rifacimento, un porticciolo

per yacht ed un considerevole progetto residenziale finalizzato all'attrazione di residenti stranieri nella zona.

## Punti d'interesse

**Palazzi:** The Inquisitor's Palace, Bishop's Palace, Bettina Palace, the Università, Palace of Conventual Chaplains, Scamp Palace, Hostels of the Galleys Captains.

**Musei:** The Maritime Museum (housed at the Naval Bakeries), World War II shelters - Malta at War Museum - Couvre Porte, Church Museum, Piazzas Victory Square.

**Giardini:** Prof. Anton Tabone Garden, Ġuzeppi Minuti Garden, Independence Garden, Council Garden.

**Altro:** Notre Dame Gate, Auberge of England, Auberge of France, Auberge of Auvergne and Provence, Auberge of Germany, Auberge of Castille and Portugal, Auberge of Aragon, Auberge of Italy, Fort St. Angelo, Great Siege Victory Monument, Statue of St. Lawrence, Statue of St. Dominic, Freedom Monument, The Collachio area, The Armoury and Civil Hospital, Holy Infirmary, Siculo - Norman Building, Couvre Porte, St. John's Cavalier, St. James Cavalier, Executioner's House, Bastion of il-Prexxa, Jews Sally Port, Holy Infirmary Sally Port, Order's Treasury and the Naval Bakeries.

**Patrimoni culturali Immateriale di Birgu:** Birgu è conosciuta per la processione del Venerdì Santo e la Pasqua, la festa Birgu di Notte, I taxi d'acqua, costruzione tradizionale di barche e creazione di bandiere.

## Bormla - Città Cospicua

**Popolazione:** 5251 abitanti  
**Area:** 0.9 km<sup>2</sup>  
**Densità:** 5.784 abitanti / km<sup>2</sup>

Situata tra le città di Birgu e Senglea, Bormla era già abitata in epoca medioevale. Città portuale dalla doppia cinta muraria, è la più grande delle Tre Città. Ad eccezione di una piccola parte, Bormla fu completamente distrutta dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale e ricostruita negli anni

Cinquanta, quando molto spazio venne dedicato all'edificazione di social housing. Bormla era anche la sede centrale dei cantieri navali costruiti dagli Inglesi nel corso dell'Ottocento, che rimasero attivi fino agli anni Novanta. La zona del molo adesso fa parte di un grande progetto di recupero delle Tre Città, il Dock 1 Rehabilitation Project.

### Scenario tendenziale e attivo

I progetti di recupero delle Tre Città cominciarono a metà degli anni Novanta. Al di là della massiccia opera di restauro degli edifici storici e delle fortificazioni delle Tre Città, come Fort St. Angelo e Fort St. Michael, il progetto principale riguarda la creazione di un unico lungomare che possa collegare le Tre Città. Questo progetto comprende anche la costruzione di una marina per yacht a Birgu, progetti di recupero residenziale dell'area Dock 1 per creare un insieme di centri commerciali, uffici e social housing. L'obiettivo di questo progetto è di recuperare più di 5,000 m<sup>2</sup> di terraferma, sottrarla al mare ed espandere banchine.

### Punti d'interesse

**Chiese principali:** Immaculate Conception Parish Church, St. Paul's Church, St. Theresa's Church, St. Margaret's Church, St. Joseph's Conservatory, St. Thomas' Chapel.

**Giardini:** St. Margaret's Garden, Cottonera Garden.

**Piazze:** St. Margaret's Square, Ix-Xghajra ta' Bormla Square, Gavino Gulia Square, Paolino Vassallo Square, 25th June Square, Nativity Church Square, Bormla Square.

**Altre attrazioni:** St. Margaret Lines, and Cottoner Lines, Birmula Heritage Centre.

**Patrimonio culturale immateriale di Bormla:** celebrazioni del Venerdì Santo, includono l'esibizione tradizione di il-Mejda ta'l-Appostli e creazioni fatta di pasta e sabbia colorata, la Processione della Pasqua e le gare Regatta.

## Kalkara

<b>Popolazione:</b>	2940 abitanti
<b>Area:</b>	1.8 km <sup>2</sup>
<b>Densità:</b>	1.671 abitanti / km <sup>2</sup>

Kalkara è situata sulla costa sud-orientale di Malta, nelle vicinanze delle Tre Città.

È opinione diffusa che la zona di Kalkara sia stata abitata da marinai siciliani sin da tempi antichi, grazie all'estrema facilità con cui era possibile accedervi via mare (a causa della conformazione geografica estremamente favorevole). Antiche mappe e documenti riferiscono di Kalkara come di uno storico sobborgo di Birgu.

Una serie di colonne egiziane, rivenute nel 1830 nella zona conosciuta con il nome di "Ta Bighi", e la Cappella del Salvatore, costruita nel 1650 costituiscono due delle maggiori attrattive dell'area.

L'area di Fort Ricasoli è spesso utilizzata come set cinematografico, anche da grandi produzioni hollywoodiane, mentre Fort Rinella ospita un cannone da 100 tonnellate con annesso museo e rievocazione storica della vita all'interno del Forte ai tempi della guarnigione inglese.

### Scenario tendenziale e attivo

La zona tra Kalkara e Xghajra sarà sede della Smart City, una città tecnologica in fase di costruzione con il contributo degli Emirati Arabi Uniti, mentre nei pressi del Malta Council for Science and Technology di Villa Bighi saranno presto avviati i lavori per la costruzione di un Parco della Scienza.

## Punti d'interesse

**Chiese:** St. Joseph Parish Church, Santa Barbara Capuchin Frairy Church, Wied Għammieq Chapel Chapel of Our Saviour and St. Nicholas Chapel at Fort Ricasoli.

**Palazzi e fortezze:** Fort Rinella, Fort Ricasoli, Villa Bighi, Villa Portelli.

**Piazze:** Archbishop Gonzi Square, Sacred Family Square.

## Ix-Xghajra

**Popolazione:** 1572 abitanti  
**Area:** 1 km<sup>2</sup>  
**Densità:** 1.628 abitanti / km<sup>2</sup>

Xghajra è un piccolo villaggio sulla costa orientale di Malta, a circa metà strada tra Valletta e Marsaskala. Attrazioni degne di nota sono lo storico lungomare e la Batteria Delle Grazie.

La Batteria fu costruita dagli Inglesi nel 1888, sul terreno occupato precedentemente dalla Torre Santa Maria Delle Grazie, costruita dai Cavalieri di Malta nel 1620 e demolita dagli Inglesi per far posto alla Batteria in questione.

### Scenario tendenziale e attivo

La costa di Xghajra ha molto potenziale, soprattutto perché incontaminata, ed offre viste magnifiche del mare aperto. Una forte spinta verso lo sviluppo dell'area sarà sicuramente impressa dall'edificazione della vicina Smart City; un altro progetto riguarda la restaurazione della Delle Grazie Battery, che costituirà il punto focale di un progetto di riqualificazione urbana e ambientale che porterà alla costruzione del Battery Park.

## Punti d'interesse

**Chiese:** St. James Church.

**Fortezze:** Delle Grazie Battery.

**Giardini:** Garden Fort Park.

**Piazze:** Wesgħet Il-Helsien.

## Marsaskala

**Popolazione:** 11056 abitanti  
**Area:** 5.4 km<sup>2</sup>  
**Densità:** 2.057 abitanti / km<sup>2</sup>

Già porto di mare ai tempi degli Antichi Romani (numerosi resti sono visibili nell'area denominata "tar-Rumi"), nonché insediamento di facile approdo per i pescatori provenienti dalla Sicilia, Marsaskala ha conosciuto la costruzione delle sue prime fortificazioni difensive solo all'inizio del XVIII secolo.

Da tradizionale porto di pescatori, famoso per la produzione di sale e la lavorazione del pesce, Marsaskala si sviluppò tra gli anni Sessanta e Settanta, dapprima come area residenziale di lusso e poi come centro per la villeggiatura della classe media, con il boom della costruzione di piccoli appartamenti. L'area si sviluppò come insediamento turistico anche grazie all'edificazione di un grande hotel sulla punta della Baia di Marsaskala. Chiuso l'hotel intorno al 2000, l'area attraversò un sostanziale declino.

La Baia di Marsaskala è un importante meta estiva e balneare per le comunità che vivono nella parte sud-orientale delle isole maltesi.

### Scenario tendenziale e attivo

La cittadina avrebbe bisogno di un intervento di

riqualificazione, in modo da rimuovere le numerose strutture ormai in disuso e da adattare l'intera area del lungomare alle mutate esigenze turistiche ed insediative, attraverso un rinnovamento ed una diversificazione dell'offerta turistica.

### Punti d'interesse

**Chiese:** St Gaetan Chapel, St Nicholas Chapel, St Anthony Chapel, Tac-Cintura Chapel, Madonna tad-Dawl (Bidni) Chapel, Our Lady of the Rosary Chapel, The Three Crosses (bidni area).

**Giardini:** Antoine Randich Garden, San Tumas Garden, Sant'Anna Garden.

**Piazze:** Dun Tarcis Aguis Square, Mifsud Bonnici Square.

**Altre attrazioni:** Ta' Mamo Tower, le saline, terreno agricolo, paludi salamastre.

## Marsaxlokk

**Popolazione:** 3339 abitanti  
**Area:** 4.7 km<sup>2</sup>  
**Densità:** 708 abitanti / km<sup>2</sup>

Già insediamento portuale ai tempi dei Fenici e dei Romani, Marsaxlokk è oggi sia un'area residenziale che un importante centro per l'allevamento, la pesca e la vendita di prodotti ittici, il cui caratteristico mercato domenicale attira numerosi turisti stranieri e Maltesi, attirati dalla genuinità dei prodotti e dalle colorate barche dei pescatori.

In prossimità della città sorge anche la centrale elettrica di Delimara, la più grande di Malta: un impianto contestato per le sue implicazioni ambientali, ma ancora necessario.

### Scenario tendenziale e attivo

Progetti di recente approvazione comprendono

la pedonalizzazione del lungomare e una migliore distribuzione degli spazi per le attività commerciali e ristorative. L'area potrebbe beneficiare di una migliore conservazione ed esposizione del luogo, in particolare delle rovine romane e del patrimonio paesaggistico.

### Punti d'interesse

**Chiese:** Our Lady of Pompei, The Convent of Our Lady of Tas-Silg, St Nicola, St Dominic, St Paul, St Peter, The Sacred Heart.

**Fortificazioni:** St Lucian's Tower, Marnizi Tower, Bettina Tower, Delimara Fortress, Tas-Silg Fortress, St. Paul, Kavallerizza.

**Giardini:** Ġnien il-Familja, Ġnien Guže Cassar.

**Piazze:** Pjazza Madonna ta' Pompei.

**Patrimonio culturale immateriale:** Marsaxlokk è famosa per le sue tradizioni sulle pesca e il mercato ittico. Altra tradizione importante è la festa di San Gregorio festeggiato il primo mercoledì dopo la Pasqua quando le persone fanno il primo bagno al mare.

**Altri:** Neolithic Remains, Punic Tomb, Roman Villa of Tas-Silg.

## Introduction to the places and project scenario

The Maltese waterfronts in question are located on the North - East Coast of the Maltese Islands and comprise nine localities. These are Valletta, Floriana, Isla, Bormla, Birgu (known also as the Three Cities), Kalkara, Xghajra, Marsascula and Marsaxlokk. Between them these localities have a total population of 38,355 inhabitants (NSO, 2011).

The selection of these waterfronts for this project emerges from the need to appreciate these areas for their intrinsic value both as tourism attractions as well as areas of habitation. These waterfront areas have played an important role in Malta's chequered history with some waterfronts being active since the Roman era.

These waterfronts also played an important role in the social and cultural dimension of Malta.

A common theme that is shared between all the Maltese waterfronts chosen for this project is the fortifications, ranging from lines of defence such as those found in the cities of Valletta, Floriana and the Three Cities to the fortified towers located in the coastal areas of Kalkara, Marsaxlokk, and Marsascula.

These fortifications were built during the period of the Knights of St. John and strengthened by the British over a period of three hundred and fifty years (1565 - 1900s). Today, they are a testimonial to man's relationship with the water and the open seas, a relationship that emerged from a need to defend the islands against invaders but one which today has been transformed into an attraction. Malta's relationship with waterfronts has also changed over time. In historic times, waterfronts were a place of danger, conflict and hardship. Through various regeneration projects, the Maltese waterfronts have become centres for trade, travel commercial activity and hence social and economic development.

### Valletta. A city built by gentlemen for gentlemen

---

<b>Population:</b>	6966 inh
<b>Area:</b>	0.8 km <sup>2</sup>
<b>Density:</b>	8700 inh/km <sup>2</sup>
<b>Elevazione:</b>	56 mt

---

Valletta is Malta's capital city. It is colloquially known as Il-Belt (The City). As the name suggests Valletta, was originally a happening place. Built in the 16th century by the Knights of St. John who wanted a city that they could defend and a city that was able to take up the commercial, political and social activities of the Knights, it was the prime example of a planned city - something which was quite new at the time - an attribute that earned Valletta the UNESCO World Heritage status 1980. Another major feature of this city are its fortifications which literally encase the city, which in the past protected it from sea-ward invasions. Hoppen in her work states that the construction of the new city of Valletta was the first link in what was to become an ever expanding chain of defence, encircling first... the harbour area, but gradually extending outwards to embrace the whole island... (Hoppen 1999:45). Valletta is a city that is often described as a city alive by day and dead by night. This refers to the activity generated by the businesses in the area, however night life in this city is rather scarce due to the fact that centres of leisure are located elsewhere on the island. This aspect has been redressed through various rehabilitation projects initiated in this city since early 1990s. Valletta's major attractions are its Grand Harbour which overlooks the cities of Senglea, Vittoriosa and Cospicua, known as the Three Cities and its baroque architecture. In 2018, Valletta will be the Cultural Capital of Europe.



### Trend scenario and active scenarios for Valletta

Rehabilitation projects were aimed at revitalising the city and regenerating its cultural heritage and social character. Projects included the conservation and rehabilitation of monuments and buildings and pedestrianisation of central parts of the city. However full regeneration of the city was not possible until its hub of activity - its waterfront - was revived. The waterfront of Valletta was until the 1960s a vibrant and a happening place due to the activity generated by the harbour.

This fell into disuse and started to be restored again in 2002. The Valletta waterfront project which stretches along the perimeter of Valletta and Floriana comprises an area of 30,000 sq m and involved the restoration of 19 historical 250 year old warehouses, road improvement, upgrade of cruise liner facility services making Malta a main cruise destination in the Mediterranean. Further rehabilitation projects in this area include the restoration of the sea land link by the building of a lift that bridges once again the harbour with the central parts of the city.

#### Points of interest

**Churches:** Valletta is known for its churches, in particular St. John's Co-Cathedral which houses paintings by Caravaggio, other churches of interest are Our Lady of Victories, St. Francis of Assisi, St. Paul's Church, St. Paul's Anglican Church, Parish Church of St. Augustine, Christ the Redeemer, Church of the Jesuits, St. Catherine's, Our Lady of Mount Carmel.

**Gardens:** Hastings Gardens, Upper and Lower Barakka Gardens.

**Squares:** St. George's Square, Great Siege Square, St. John's Square, Republic Square, Freedom Square.

**Palaces:** Grand Master's Palace and the Armoury, Auberge de Baviere, Auberge d'Aragon, Auberge d'Italie, Auberge de Provence, Auberge de Castille.

**Museums:** National Museum of Archaeology, National Museum of Fine Arts, The Palace Armoury, War Museum, Casa Rocca Piccola, Toy Museum.

**Intangible heritage:** Valletta is known for its feast of St. Paul, celebrated on the 10th of February. It is also famous for the National Carnival festivities held annually three days before lent.

Other aspects of this city are the strong parish communities of St. Paul and St. Dominic, football and Regatta.

**Other attractions:** Manoel Theatre, Mediterranean Conference Centre and the National Library.

### Floriana - Borgo Vilhena

<b>Population:</b>	2034
<b>Total area:</b>	0.09 sq km
<b>Density:</b>	2156 inh/km <sup>2</sup>

To the non-expert Floriana appears to be a continuation of Valletta. Indeed, this town was built a century after Valletta was built, when in 1643 Grand Master De Paule was informed that preparations were being made for an attack on Malta. Architect Pietro Paolo Florian came and pointed out the need for the construction of new lines of fortifications where eventually Portes des Bombes and the Crown Works were constructed. In the space between the fortifications City Gate Valletta and Crown Works emerged the new suburb of Floriana.

This city, like Valletta is a planned city and houses a number of palaces which today have been transformed into offices. Floriana is also referred to as the "Garden City" having nine public gardens one of which is a botanical garden.

### Trend scenario and active scenarios for Floriana

Floriana, is a city that is going through transformations, in particular its waterfront but also its internal urban structure. Recent projects, in particular the rehabilitation of the public gardens have restored the quality of life in this city.

### Points of interest

**Churches:** Parish Church of St Publius, Church of the Immaculate Conception, Church of the Holy Crucifix (Capuchins), Chapel of Our Lady of Lourdes, Chapel of the Exile to Egypt.

**Squares:** San Publu Square, Vjal ir-Re Dwardu VII, Misrah Papa Gwanni XXIII, Robert Sammut Square, E.S. Tonna Square.

**Other attractions:** An area called "the Granaries" this open space houses a grain depository built by the Knights of St. John, these underground stores were able to store grains for the production of bread for long periods of time.

## The three cities Isla, Bormla, Birgu Isla - Senglea Città Invicta

**Population:** 2721 inh  
**Area:** 0.2 km<sup>2</sup>  
**Density:** 17,028 inh/km<sup>2</sup>

Isla (the island) gets its name from its geographical shape, a peninsula originally it was covered by trees and used by the Knights as a hunting ground. Senglea was the first planned town in Malta and its model was used to build the capital city, Valletta. The shallow and well protected creeks enabled this small city to gain reputation a ship building area and it has retained this role for more than 400 years over the Knights' and British periods. This economic activity generated employment for many workers from outside the city.

### Trend scenario and active scenarios for Senglea

The Waterfront of Senglea is the main attraction in the area. Revival of this waterfront started in the late 1990s and it included the opening up of small restaurants catering mainly for people from the area.

The opening up of new attractions for visitors has also helped in bring more people to the area.

### Points of interest

**Churches:** Our Lady of Victories Basilica, Jesus the Redeemer, St. Julian's Church, Church of St. Philip.

**Gardens:** Gardjola Gardens.

**Squares:** 4th September Square, Pope Benedict XV Square, Andrea Debono Square, Dom Mauro Iguanez Square, George Mitrovich Square, Francesco Zahra Square.

**Other attractions:** Isla Waterfront, St. Michael's Cave and Passages, Dockyard Terraces, Senglea Main Gate, St. Anne's Gate, Fort St. Michael, Sheer Bastion, Chain Store and Capstan, Roman Caves and Catacombs, the Old Windmill, D'Homedes - Villa remains and part of Garden, Underground Gallery Slave's Prisons, Underground Silos, Tunnels and World War II Shelter.

**Intangible heritage:** Senglea is known for its miraculous shrine of Christ the Redeemer, maritime crafts such as rope making, Regatta boat racing and traditional carnival floats.

## Birgu - Vittoriosa Città Vittoriosa

**Population:** 2476 inh  
**Area:** 0.5 km<sup>2</sup>  
**Density:** 4.722 inh/km<sup>2</sup>

Birgu is a medieval town and together with Mdina ranks as the oldest city in Malta. Its name is a corruption of the Romance name "Borgo" (suburb).

Vittoriosa was the original residence of the Knights of St. John when they arrived in Malta in 1530. It served as the defence during the Great Siege of 1565.

The port of Birgu, was also the first seaward facing town in Malta, before the founding of Valletta and the only link in Malta had with the Mediterranean and Southern Europe. Today Birgu is a major town, it has a revitalised waterfront, a yacht marina as well as a major residential project aimed at bringing into the area foreign residents.

## Points of interest

**Palaces:** The Inquisitor's Palace, Bishop's Palace, Bettina Palace, the Università, Palace of Conventual Chaplains, Scamp Palace, Hostels of the Galleys Captains.

**Museums:** The Maritime Museum (housed at the Naval Bakeries), World War II shelters - Malta at War Museum - Couvre Porte, Church Museum, Piazzas Victory Square.

**Gardens:** Prof. Anton Tabone Garden, Guzeppi Minuti Garden, Independence Garden, Council Garden.

**Other:** Notre Dame Gate, Auberge of England, Auberge of France, Auberge of Auvergne and Provence, Auberge of Germany, Auberge of Castille and Portugal, Auberge of Aragon, Auberge of Italy, Fort St. Angelo, Great Siege Victory Monument, Statue of St. Lawrence, Statue of St. Dominic, Freedom Monument, The Collachio area, The Armoury and Civil Hospital, Holy Infirmary, Siculo - Norman Building, Couvre Porte, St. John's Cavalier, St. James Cavalier, Executioner's House, Bastion of il-Prexxa, Jews Sally Port, Holy Infirmary Sally Port, Order's Treasury and the Naval Bakeries.

**Intangible heritage in Birgu:** Birgu is known for its Good Friday and Easter Procession, the Birgu by Night festival, the Water Taxis, traditional boat building and flag making.

## Bormla - Cospicua Città Cospicua

<b>Population:</b>	5251 inh
<b>Area:</b>	0.9 km <sup>2</sup>
<b>Density:</b>	5.784 inh/km <sup>2</sup>

Situated between the cities of Birgu and Isla, Bormla was already inhabited during medieval times. It is a double-fortified harbour city and the largest of the Three Cities. Bormla with the exception of a very small part was completely destroyed in WWII and rebuilt in the 1950s. Substantial parts of this city were dedicated to social housing. Bormla was also the head office of the dock yards which were built by the British during the 1800s and remained active until the 1990s. The dock area is now part of a major rehabilitation project in the Three Cities.

## Trend scenario and active scenario of the three cities

Regeneration projects on the waterfront of the Three Cities commenced in mid 1990s. Besides the vast restoration of the historic buildings and fortifications, such as Fort St. Angelo and Fort St. Michael, there has been a major initiative to develop one continuous waterfront linking the Three Cities.

This includes a yacht marina in Birgu, housing projects a rehabilitation of Dock 1 area to create a combined project of commercial outlets, offices and social housing. The aim of this project is to rehabilitate over 5,000 sq km of land, reclaim land and extend quays.

## Points of interest

**Main Churches:** Immaculate Conception Parish Church, St. Paul's Church, St. Theresa's Church, St. Margaret's Church, St. Joseph's Conservatory, St. Thomas' Chapel.

**Gardens:** St. Margaret's Garden, Cottonera Garden.

**Squares:** St. Margaret's Square, Ix-Xghajra ta' Bormla Square, Gavino Gulia Square, Paolino Vassallo Square, 25th June Square, Nativity Church Square, Bormla Square.

**Other attractions:** St. Margaret Lines, and Cottoner Lines, Birmula Heritage Centre.

**Intangible heritage in Bormla:** Good Friday festivities, including the traditional exhibition of il-Mejda ta' l-Appostli and designs made of coloured sand and pasta, the Easter Procession and the Regatta races.

## Kalkara

<b>Population:</b>	2940 inh
<b>Area:</b>	1.8 km <sup>2</sup>
<b>Density:</b>	1.671 inh/km <sup>2</sup>

*Il-Kalkara is situated adjacent to The Three Cities. It is believed that the Kalkara area is one of the oldest inhabited zones, due to the fact that accessible creeks have provided the then Sicilian seamen shelter to settle in Malta. Old maps and documents always referred to Kalkara a suburb of Vittoriosa (Birgu).*

*The findings of Egyptian columns in the area known as "Ta Bighi" in 1830 and the building of Is-Salvatur Chapel in 1650 indicates the various interests in Kalkara.*

*Kalkara today is an inhabited town it is also a major visitor attraction due to the Fort Rinella, which houses the 100 ton gun and holds a military re-enactment daily.*

### Trend scenario and active scenario

*Recent developments in the area will bring to this locality Smart City project and the science park.*

*Both projects are aimed at harnessing knowledge economy and technology projects.*

*Smart City is both an investment in real estate as well as to provide space for the creation of space for the building of business activities.*

### Points of interest

**Churches:** St. Joseph Parish Church, Santa Barbara Capuchin Frairy Church, Wied Ghammieq Chapel Chapel of Our Saviour and St. Nicholas Chapel at Fort Ricasoli.

**Palaces and Forts:** Fort Rinella, Fort Ricasoli, Villa Bighi, Villa Portelli.

**Squares:** Archbishop Gonzi Square, Sacred Family Square.

## Ix-Xgħajra

<b>Population:</b>	1572 inh
<b>Area:</b>	1 km <sup>2</sup>
<b>Density:</b>	1.628 inh/km <sup>2</sup>

*Ix-Xgħajra is a small village in Malta on the coast, about halfway between Valletta and Marsaskala.*

*Landmarks are the Sea Side Promenade and the Delle Grazie Battery. Inside of the Delle Grazie Battery there was a tower (Santa Maria Delle Grazie Tower); it was built by the Knights of Malta in 1620 and demolished by the British in 1888.*

*After the British government built the Delle Grazie Battery, the people working there started living round the battery and thus a small hamlet was formed, which eventually evolved into a small town.*

### Trend scenario and active scenario

*Xgħajra's waterfront has a lot of potential, especially since it is yet unspoilt and offers magnificent views of the open sea. It is envisaged that as a result of the Smart City project, there will be a spill over of development on this area.*

*Another project is the restoration of the Delle Grazie Battery which is managed by Ix-Xgħajra Council and is being transformed into a public recreation area known as Battery Park.*

### Points of interest

**Churches:** St. James Church.

**Forts:** Delle Grazie Battery.

**Gardens:** Garden Fort Park.

**Squares:** Wesgħet Il-Helsien.

## Marsascala

<b>Population:</b>	11056 inh
<b>Area:</b>	5.4 km <sup>2</sup>
<b>Density:</b>	2.057 inh/km <sup>2</sup>

Marsascala was a Roman Port and Roman remains abound in "tar-Rumi", area where pre-Roman cart ruts have been noticed. In later years, Marsascala developed as a fishing harbour, reputed to be frequented more by Sicilian fisherman rather than Maltese. Marsascala was developed in the late 1960s and early 1970s first as a upmarket ex-patriot resident area, with large villas on the coast. The urbanisation development in the 1970s and 1980s led to a building boom in the area very often of small apartments. The area also developed as a tourist area thanks to a large hotel which was built at the very tip of Marsascala Bay. However once this hotel was closed down in the 2000s the area experienced a decline. Marsascala Bay is an important summer leisure and beach area for the communities living the South Eastern parts of the Maltese Islands.

### Trend scenario and active scenario

Marsascala is in current need of a regeneration boost. Plans are to rejuvenate the product, make the area more pleasant for the locals and introduce means for product diversification.

### Points of interest

**Churches:** St Gaetan Chapel, St Nicholas Chapel, St Anthony Chapel, Tac-Cintura Chapel, Madonna tad-Dawl (Bidni) Chapel, Our Lady of the Rosary Chapel, The Three Crosses (bidni area).

**Gardens:** Antoine Randich Garden, San Tumas Garden, Sant'Anna Garden.

**Squares:** Dun Tarcis Aguis Square, Mifsud Bonnici Square.

**Other attractions:** Ta' Mamo Tower, salt pans, traditional agricultural landscape, salt marsh.

## Marsaxlokk

<b>Population:</b>	3339 inh
<b>Area:</b>	4.7 km <sup>2</sup>
<b>Density:</b>	708 inh/km <sup>2</sup>

Marsaxlokk, is a renowned fishing village, it is also reputed to be an old Roman port. Today Marsaxlokk is a residential area, a tourist attraction as well as in industrial area dedicated to fish farming and housing the main electricity power station. A daily market and a Sunday fish market attract a lot of visitors, in particular tourists who are intrigued by the colourful fishing boats.

### Trend scenario and active scenario

Recent projects in the area included pedestrianisation and better allocation of space for restaurants on the coastal area. The area could benefit from better interpretation of heritage site, in particular the Roman remains and the agricultural heritage in the area.

### Points of interest

**Churches:** Our Lady of Pompei, The Convent of Our Lady of Tas-Silg, St Nicola, St Dominic, St Paul, St Peter, The Sacred Heart.

**Fortifications:** St Lucian's Tower, Marnizi Tower, Bettina Tower, Delimara Fortress, Tas-Silg Fortress, St. Paul, Kavallerizza.

**Gardens:** Ġnien il-Familja, Ġnien Guže Cassar.

**Squares:** Pjazza Madonna ta' Pompei.

**Intangible heritage:** Marsaxlokk is renowned for its fishing traditions and the fish market. Another important tradition in this locality is the feast of St. Gregory which is held on the first Wednesday after Easter when people take their first dip in the sea.

**Other:** Neolithic Remains, Punic Tomb, Roman Villa of Tas-Silg.

# TAV. 1.1 *MAP 1.1*

## Perimetro e profondità: i cluster identitari

### Perimeter and depth: the identity clusters



118

Le componenti del waterfront dell'area oggetto di studio.



*Components of the waterfront of the area being studied.*

#### LEGENDA *legend*

##### Tipologia Bare - *Bare typology*




-  Urbano - *Urban*
-  Paese - *Village*

##### Tipo di sistema - *System type*

-  Sistema costiero - *Coastal system*
-  Sistema portuale - *Port system*




##### Caratteristiche sistema portuale

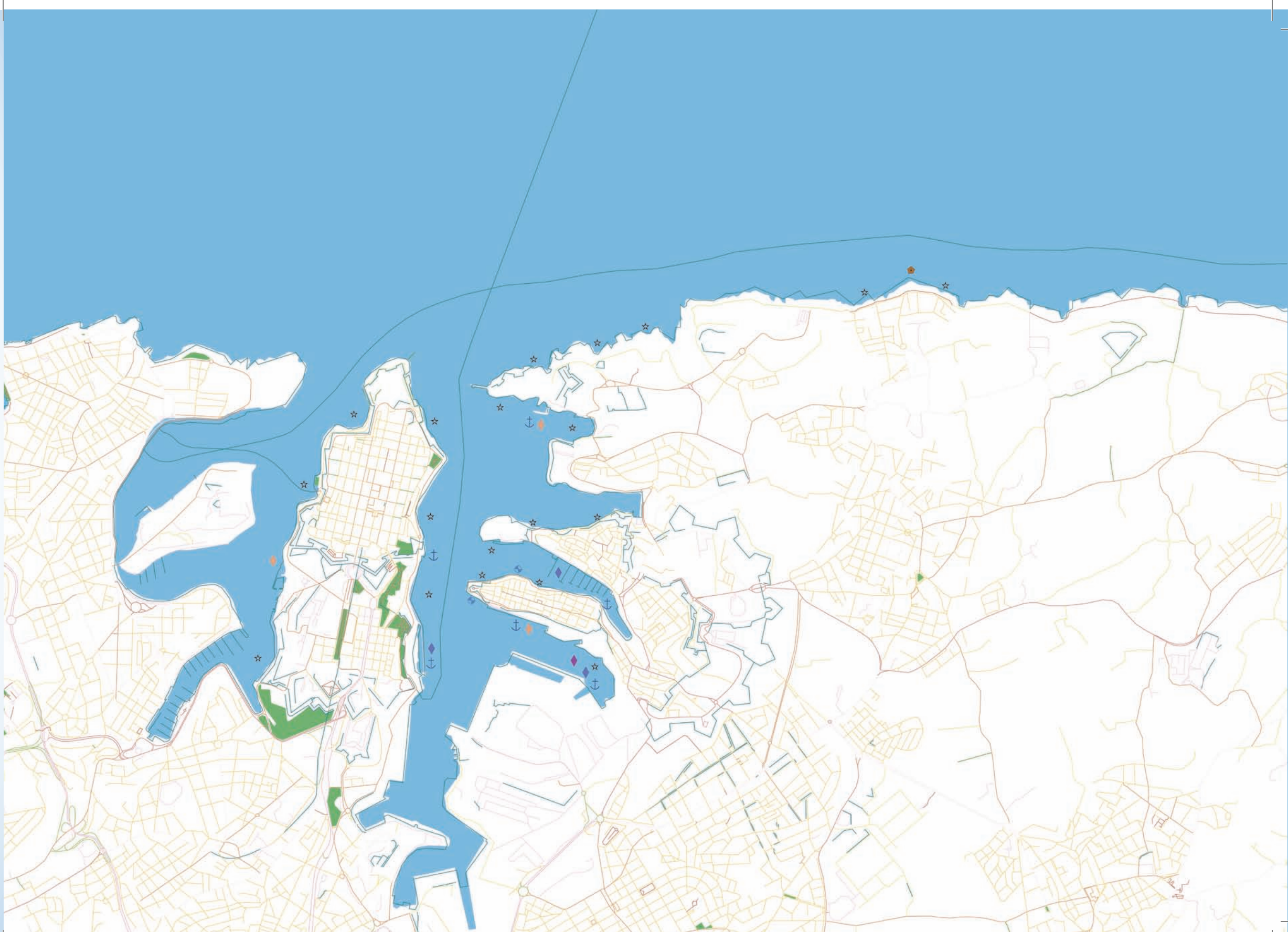
*Port system characteristics*

-  Fluido - *Fluid*
-  Spugnoso - *Porous*
-  Rigido - *Rigid*

##### Caratteristiche sistema costiero

*Coastal system characteristics*

-  Spiaggia / Baia - *Beach / Bays*
-  Costa rocciosa - *Rocky coast*
-  Altri - *Other*



# TAV. 1.2 MAP 1.2

## Patrimoni Cultural and natural heritage

120

Il ricco patrimonio storico culturale della costa nord orientale dell'isola di Malta.

The rich historical and social-cultural heritage of the northeast coast of Malta.

### LEGENDA legend

#### Patrimonio culturale - Cultural heritage



Natura 2000 - Nature 2000

#### ARCHITETTURA DI DIFESA - DEFENSIVE ARCHITECTURE



Fortezze - Forts



Mura e porte della città - Wall and city gates



Torri - Towers



Altri - Others



Parchi pubblici - Public parks

#### PATRIMONIO AMBIENTALE - ENVIRONMENTAL HERITAGE



Zone verdi storiche - Historical green zones

#### PATRIMONIO CULTURALE IMMATERIALE - NON-MATERIAL CULTURAL HERITAGE



Feste religiose - Religious festivities

#### ALTRI - OTHERS



Altri - Others

#### Architettura immobiliare - Housing architecture



Saloni / Ville - Halls / Villas



Storico tessuto urbano - Historic urban fabric



Altri - Others



Palazzi - Palaces

#### PATRIMONIO ARCHEOLOGICO - ARCHAEOLOGICAL HERITAGE



Siti d'interesse archeologico - Archaeological interest sites



Paleontologico - Paleontological

#### Architettura produttiva - Productive architecture



Grotte - Caves



Trappola per tonno - Tuna trap

#### ARCHITETTURA RELIGIOSA - RELIGIOUS ARCHITECTURE



Collegi, conventi ed abbazie - Colleges, convents & abbeys



Oratori e altri edifici religiosi - Oratories and other religious buildings

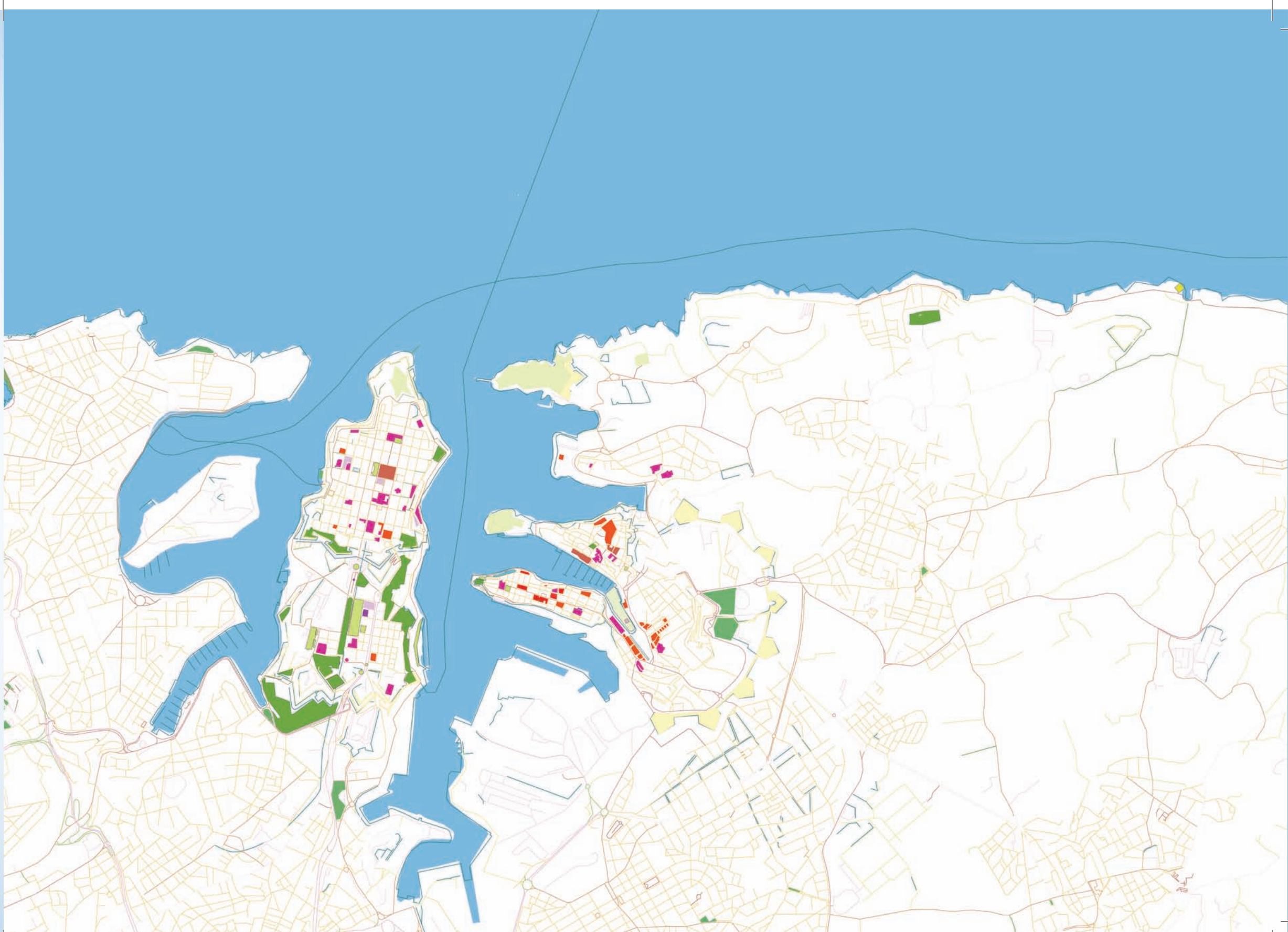


Santuari, chiese, cappelle - Sanctuaries, churches, chapels



Tradizioni marinare - Marine traditions





# TAV. 2.2 MAP 2.2

## Servizi

### Services

122

Il sistema dei servizi rivela una spiccata propensione alla qualificazione dell'offerta turistica e culturale.

*The network of services show an outstanding inclination to the qualification of cultural and tourist attractions.*

#### LEGENDA *legend*

##### **Ospitalità e turismo** - *Hospitality & tourism*

 Ospitalità e turismo - *Hospitality & tourism*

##### **Servizi ricreativi** - *Recreational services*

 Biblioteche - *Libraries*

 Teatri - *Theatres*

 Servizi - *Services*

##### **Servizi di sport e tempo libero** - *Sport & leisure services*

 Infrastrutture per sport - *Sport infrastructure*

 Stadi - *Stadiums*

##### **Servizi culturali** - *Cultural services*

 Educativi - *Educational*

 Biblioteche - *Libraries*

 Musei - *Museums*

 Servizi - *Services*

 Teatri - *Theatres*

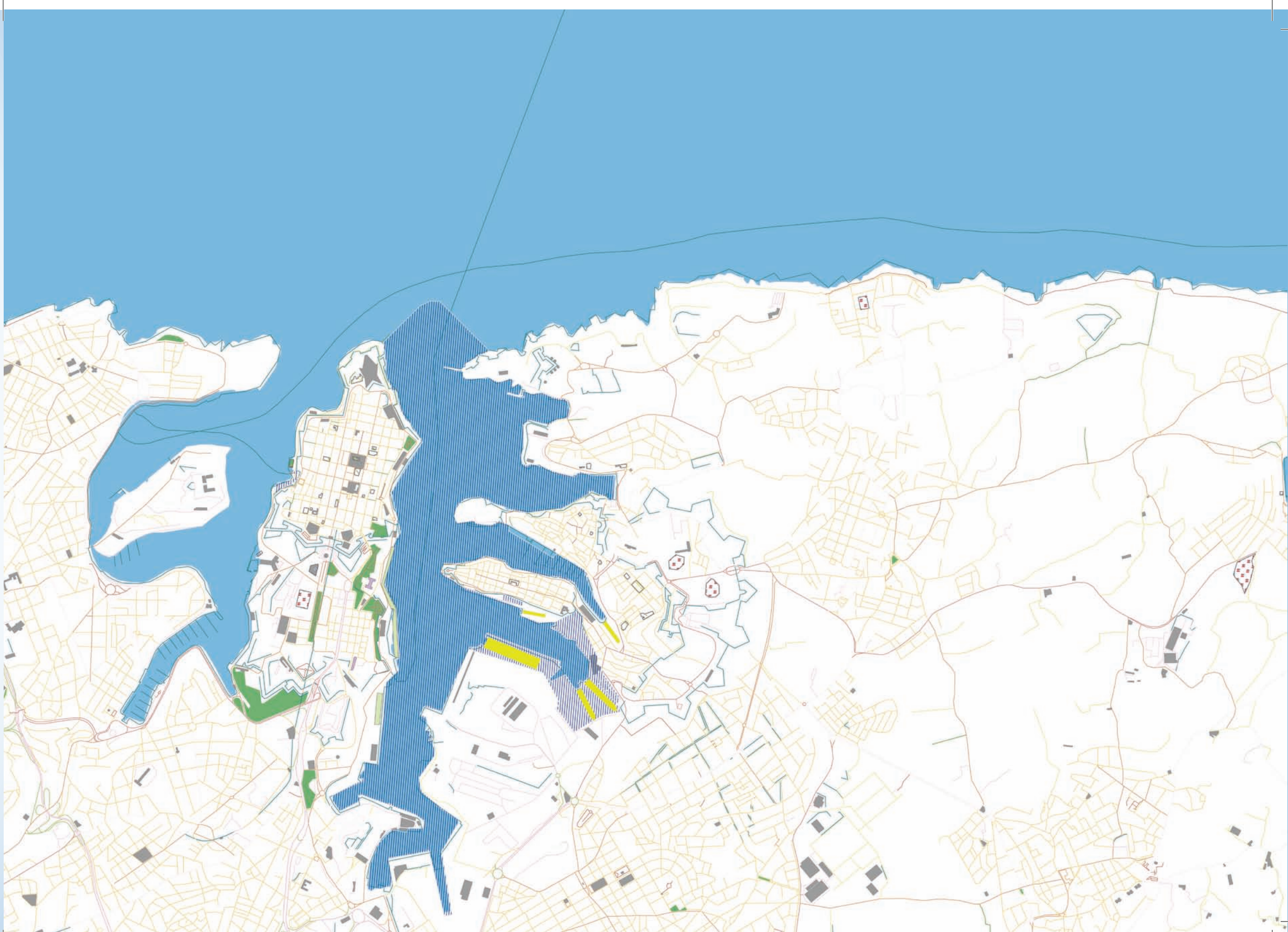
##### **Servizi d'imbarco** - *Boarding services*

 Moli - *Docks*

 Servizi d'imbarco - *Boarding services*

##### **Altri** - *Others*

 Altri - *Others*



# TAV. 3.1 - 3.2 MAPS 3.1 - 3.2

## Aree risorsa, aree dismesse, paesaggi costieri

### Resource areas, disused areas, coastal landscapes

124

Le aree dismesse dei grandi forti e dei docks sono le principali risorse per la riqualificazione dei paesaggi costieri del Grand Harbour.

*The disused areas of the forts and docks are the main resources for the requalification of the coastal landscapes of the Grand Harbour.*

#### LEGENDA *legend*

##### **Area in disuso** - *Disused areas*

■ Area in disuso - *Disused areas*

##### **Risorse sociali e simboliche** - *Social and symbolic resources*

■ Aree dell'immagine collettiva - *Areas of collective imagination*

■ Patrimonio di eredità immateriali - *Immaterial identity heritage*

##### **Elementi naturali** - *Natural elements*

■ Spiagge - *Beaches*

##### **Elementi storici e culturali** - *Historic and cultural elements*

■ Porto turistico - *Historic harbour*

■ Strutture produttive storiche - *Historic productive structures*

##### **Attuali o potenziali corridoi ecologici**

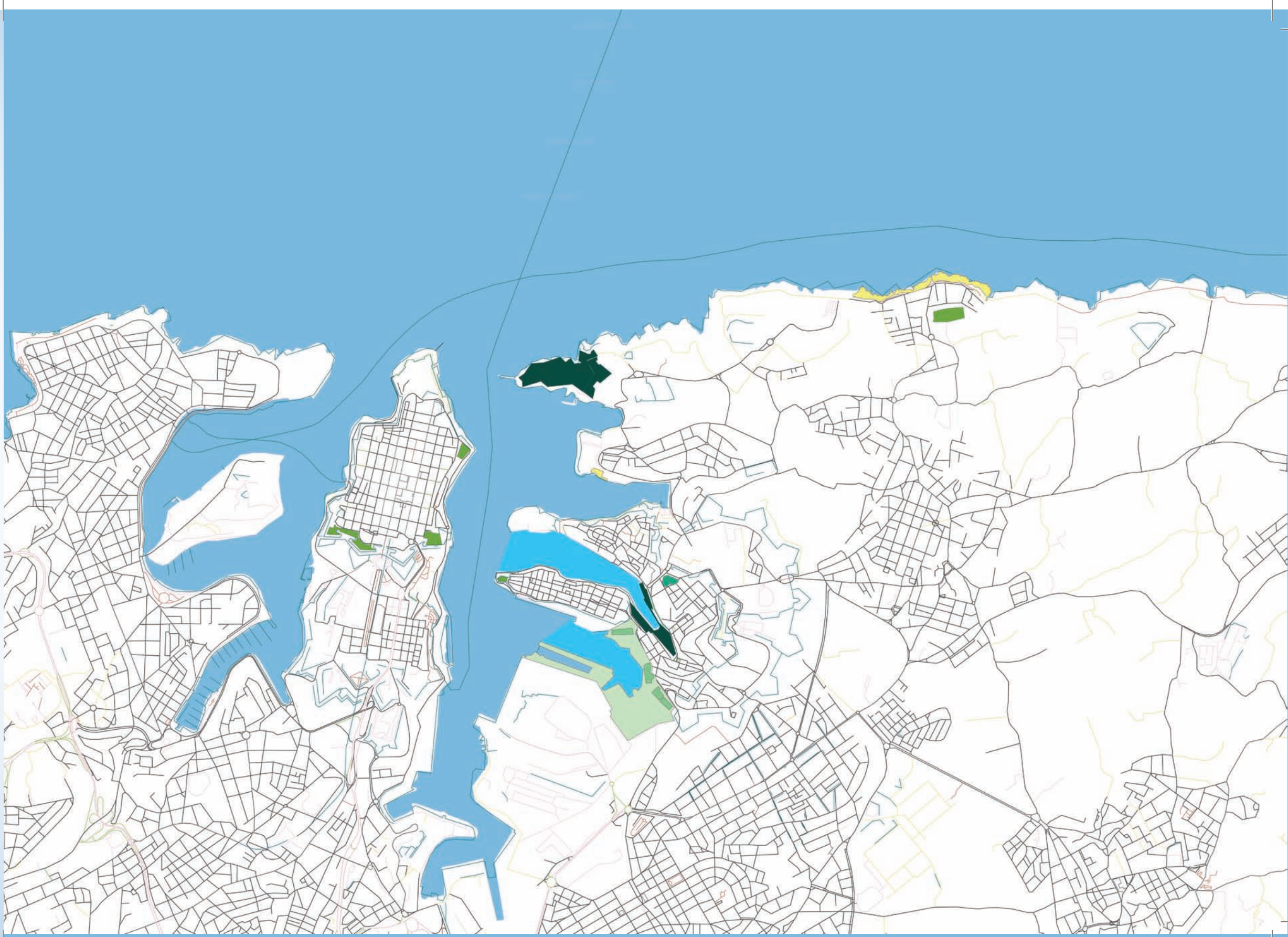
*Ecological corridors existing or potential*

■ Fiumi e torrenti - *Rivers and creeks*

■ Strade con alberi - *Roads with trees*

##### **Parchi e giardini** - *Parks and gardens*

■ Parchi e giardini - *Parks and gardens*



# TAV. 4.2 MAP 4.2

## Accessibilità ai servizi Accessibility to services

126

La conformazione fisica della costa nord est dell'isola di Malta condiziona l'accessibilità ai grandi servizi culturali e turistici determinando forti cesure tra Valletta, Floriana e l'area delle tre città.

*The physical shape of the Malta's northeast coast influences accessibility to tourist and cultural services determining strong separation between Valletta, Floriana and the Three Cities.*

### LEGENDA legend

-  Servizi culturali - Cultural services
-  Servizi ricreativi - Recreational services
-  Servizi per barche - Boating services
-  Servizi per sport e tempo libero - Sport & leisure services
-  Ospitalità e turismo - Hospitality and tourism
-  Altri - Other
-  Zone 300 m - Zone 300 m
-  Zone 600 m - Zone 600 m
-  Zone 1000 m - Zone 1000 m



# TAV. 5.1 MAP 5.1

## Densità e cronologia dei tessuti

### Density and history of urban fabric




128

La storia del Grand Harbour è prevalentemente incentrata sui Cavalieri di Malta e sulle capitali cresciute tutte all'interno del sistema fortificato del porto.




*Grand Harbour's history concerns most of all the Knights of Malta and its capitals which have all grown within the port's fortified system.*

#### LEGENDA *legend*

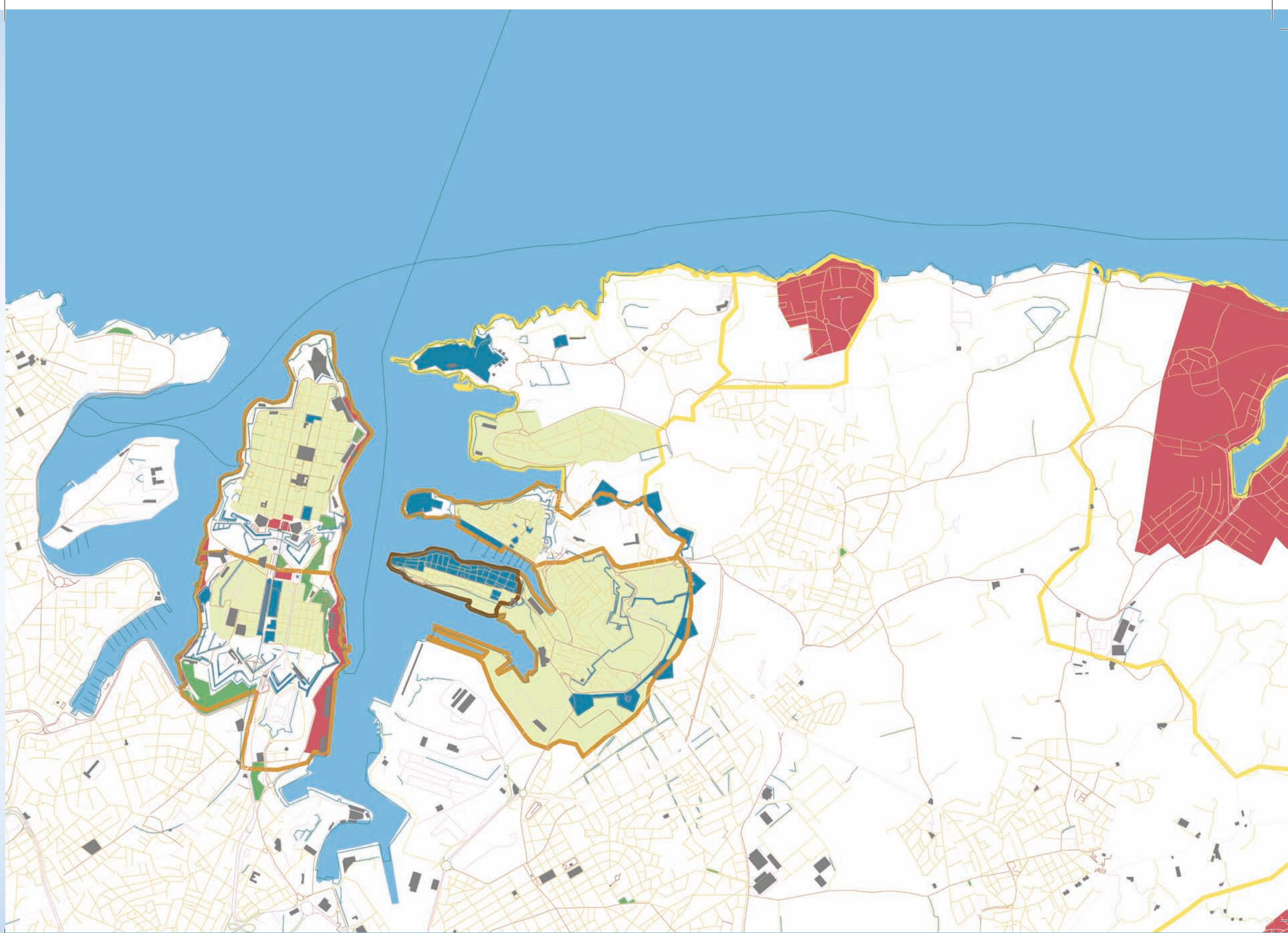
##### Densità demografica - *Demographic density*

-  Densità bassa - *Low density*
-  Densità media - *Medium density*
-  Densità alta - *High density*

##### Cronologia dei tessuti - *History of urban fabric*

-  Fino al XIX secolo - *Up to 19th century*
-  Fino al 1970 - *Up to 1970*
-  Recente - *Recent*





# TAV. 5.2 MAP 5.2

## Users e cronografia degli usi Users and chronology of uses

130

Il sistema turistico e dei servizi dell'area di studio rivela che molte aree sono prevalentemente adoperate in fascia diurna; altre zone dell'isola più ad ovest presentano funzioni più orientate alle fasce giovanili e alla vita notturna.

*The tourism industry and the services of the study area reveal that many areas are prevalently used during the day; other areas of the island towards the west concentrate more on young people and nightlife.*

### LEGENDA *legend*

**Diurno** - Daytime



Giorno - Day



Notte - Night

**Età consumatori** - User age



Bambini / Giovani / Anziani - Children / Young people / Elderly



Anziani - Elderly



# TAV. 6.1 MAP 6.1

## Produzione e commercio

### Production and commerce

132

Ci sono poche aree attualmente dedicate alle grandi attività commerciali, e particolarmente legate alle attività portuali.

*There are few places currently dedicated to large scale commercial activities, especially those related to port activities.*

LEGENDA *legend*

 Moli - Docks





# TAV. 7.1 - 7.2 MAPS 7.1 - 7.2

## Vincoli, trasformazioni in atto e attori


### Constraints, transformations underway and actors

134

Le trasformazioni che interessano l'area nord orientale dell'isola sono orientate alla riqualificazione urbana e al ridisegno delle grandi aree in dismissione per fornire al sistema della fruizione turistica e culturale nuove occasioni di sviluppo.

*The transformations concerning the northeast area of the island point to the urban requalification and redesigning of greater areas/cities in disuse to provide new development possibilities for touristic and cultural enjoyment.*

#### LEGENDA *legend*

 Aree di interesse storico - *Areas of historical value*

#### Vincoli - *Constraints*

 Aree archeologicamente sensibili - *Archaeologically sensitive areas*


 Aree di spazio libero - *Areas of open space*

 Aree di alto interesse paesaggistico - *Areas of high landscape value*

 Natura 2000 - *Natura 2000*

 Conservazione degli usi eco-compatibili/esistenti  
*Retention of existing/environmentally friendly uses*


 Luogo di interesse scientifico/ Area di interesse ecologico  
*Site of scientific importance / Area of ecological importance*

 Area di conservazione urbana - *Urban conservation area*

 Vecchia area universitaria - *Old university site*

#### Trasformazioni in corso e attori

*Transformations under way and actors*

 Studi tecnici per lo sviluppo - *Development brief*

 Area di opera di miglioramento immobiliare  
*Housing improvement action area*

 Siti per la riqualificazione - *Sites for redevelopment*

 Smart city - *Smart city*

#### Rischi - *Risks*

 Aree portuali - *Harbour areas*







# L'Atlante

della **Provincia di Trapani**

*The Atlas of the Province of Trapani*



Bonagia (Valderice),  
l'edificio della Tonnara, XVII secolo  
*Bonagia (Valderice), the Tuna Fishery  
building, 17<sup>th</sup> century*

Monte Cofano e l'omonimo Golfo  
*Monte Cofano and the Gulf of Cofano*



## Individuazione dell'area pilota

### Selection of the pilot area

**Rocco Ricevuto**

Esperto tecnico-scientifico esterno  
Provincia Regionale di Trapani  
*External technical scientific specialist  
Regional Province of Trapani*

Il progetto, attraverso l'applicazione dei principi di analisi contenuti nel "manuale metodologico - operativo per la costruzione dell'Atlante", è finalizzato alla definizione di modelli di sviluppo comuni, rivolti principalmente ai Paesi dell'area mediterranea. Per lo sviluppo di tali modelli il progetto ha previsto quindi di individuare alcune aree pilota.

Il gruppo di lavoro della Provincia di Trapani ha selezionato il tratto costiero compreso tra la spiaggia di San Giuliano e la foce del Torrente Forgia, che offre una completa possibilità di sperimentazione in relazione ai contenuti dell'Atlante e alle sette Categorie interpretative dei waterfront.

La metodologia e gli algoritmi definiti dal progetto Waterfront potranno così in futuro essere applicati su tutto il sistema costiero della Provincia di Trapani, come supporto agli strumenti di pianificazione locale.

*The purpose of the project is to define common development models, above all for the countries in the Mediterranean area, by applying the principles of analysis contained in the "methodological-operational manual for the construction of the Atlas".*

*For the purpose of developing these models the project therefore set out to specify a few pilot areas. The work group of the province of Trapani selected the stretch of coast between the beach of San Giuliano and the mouth of the Torrential River Forgia, which offers a complete experimental opportunity in relation to the contents of the Atlas and the seven Interpretative Categories of the waterfronts.*

*The methodology and the algorithms defined by the Waterfront Project can therefore be applied to the entire coastal system of the Province of Trapani, to support local planning instruments.*

## La costa ai piedi del monte

### The coast at the foot of the mountain

Erice città degli Elimi, fin dalle origini della civiltà occidentale fu punto di riferimento e meta di tutte le popolazioni del Mediterraneo per il culto della dea della fecondità. Il tempio di Venere godette per secoli di fama straordinaria. Il fuoco perennemente acceso che ardeva sulla cima del tempio era un faro conosciuto da tutti i marinai che navigavano nel Canale di Sicilia e mantenne un ruolo di rilievo anche durante la civiltà romana. Il poeta Virgilio stabilì nelle rive del mare che bagna la montagna di Erice il luogo ove Enea decise di dare sepoltura al padre Anchise e di onorarne la memoria con giochi e riti. Un tempio dedicato alla Venere Ericina trovava posto nel Campidoglio di Roma. Città demaniale durante il Medioevo, comprendeva tutti i vasti territori del cosiddetto agroericino di cui è stata privata soltanto nel secondo dopoguerra con l'autonomia amministrativa dei comuni di Valderice, Custonaci, Buseto Palizzolo e San Vito Lo Capo. Solo in tempi relativamente recenti un pesante velo si è steso sulla memoria della sua storia profonda ed antica. Dura ancora oggi, in parte alleviato dall'attività della ricerca scientifica internazionale dell'Istituto "Ettore Majorana" che ne ha rilanciato il nome nel mondo. Dalla spiaggia di San Giuliano (il nome dato ad Erice durante il periodo svevo-normanno) fino alla foce del fiume Forgia, questo tratto di costa è stato sempre indispensabile alla città del Monte, fornendo strade, scali marittimi, tonnare e fondi agricoli. La costa mostra infatti un ricco patrimonio culturale, storico e architettonico costituito da bagli, torri costiere, mulini e tonnare che ne caratterizzano anche il paesaggio. Nel sistema delle torri costiere assume particolare rilievo quella della tonnara di Bonagia. La torre sorge

su una zona pianeggiante, nei pressi di una cala, a pochissima distanza dal mare. Faceva parte del complesso edilizio di un'antica tonnara oggi disarmata (delle sue attrezzature rimangono le ancore e i barconi). Gli edifici della tonnara sono stati trasformati in un grande complesso turistico. Tutto il complesso si trova in ottimo stato di manutenzione in seguito ai restauri avvenuti nel 1992. Non così buona è la condizione di altre torri costiere come per esempio quella di Pizzolungo o della Martognella che, in stato di abbandono, versano in peggiori condizioni. Oltre alla tonnara di Bonagia ulteriore testimonianza di edificio proto-industriale è il mulino in contrada San Cusumano, che testimonia la presenza dell'antica salina di San Giuliano recentemente colmata per far posto all'espansione edilizia. Esiste anche un importante patrimonio architettonico civile e residenziale, costituito soprattutto da molte ville signorili del Novecento impreziosite da lussureggianti giardini ornamentali con specie esotiche tipiche dell'epoca. La tradizione virgiliana legata a questi luoghi, ricordata nella toponomastica, rappresenta un importante patrimonio culturale immateriale concretamente rappresentato soltanto da una stele in marmo collocata nel 1930 sulla costa davanti lo scoglio dei Porcelli. In tale occasione convennero in Sicilia notissimi studiosi, tra i quali il maggior latinista vivente, prof. Ettore Paratore, che volle rendere omaggio alla stele di Anchise, eretta nella ricorrenza del bimillenario della nascita del poeta Virgilio. La valenza archeologica del territorio costiero è riconosciuta nell'area delle "grotte di Pizzolungo"

#### Rocco Ricevuto

Esperto tecnico-scientifico esterno  
Provincia Regionale di Trapani  
*External technical scientific specialist  
Regional Province of Trapani*

appositamente vincolate dalla Soprintendenza ai Beni Culturali.

Il sistema costiero è interessato anche da una componente ambientale di riconosciuto valore da meritare l'inserimento tra le zone speciali di conservazione, appartenenti alla rete comunitaria di Natura 2000.

Sono zone SIC i fondali del golfo di Custonaci (ITA 010025) e l'intero monte San Giuliano (ITA 010010).

La qualità e l'importanza ambientale dei fondali è dovuta a svariate specie animali che figurano nelle liste di specie da proteggere, alla presenza di vaste praterie di Posidonia oceanica, importante area di nursery per le specie ittiche, insieme alla fascia ad *Astroides calycularis*, ed alle concrezioni rappresentate dal marciapiede a molluschi vermetidi (*Dendropomopetraeum*) che completano le peculiarità di questo ambiente.

Il SIC terrestre comprende un'area caratterizzata da interessanti aspetti di vegetazione rupicola, con diverse entità endemiche, di notevole interesse floro-faunistico e fitocenotico, spesso indicata da vari autori fra gli esempi più significativi per esaltare la biodiversità della fascia costiera della Sicilia occidentale, oltre che dell'intera regione mediterranea. Il paesaggio si presenta alquanto denudato, ampiamente caratterizzato da aspetti di vegetazione a *Chamaeropshumilis* o ad *Ampelodesmos mauritanicus*; ben rappresentate sono le formazioni casmofitiche, localizzate lungo le rupi costiere e dell'interno, nel cui ambito è rappresentato un elevato numero di specie endemiche e di rilevante interesse fitogeografico.

Il sito ospita rare specie di falconiformi.

*Erice, the city of the Elymians, was a point of reference and destination of all the peoples of the Mediterranean for the worship of the goddess of fertility from the beginnings of civilization. The temple of Venus enjoyed extraordinary fame for centuries. The fire that was always alight on top of the temple was a lighthouse known to all the sailors who sailed in the Sicilian Channel.*

*It maintained its position of importance under the Roman civilization. The poet Virgilio established the sea shores at the foot of the mountain of Erice as the place where Aeneas decided to bury his father Anchises and to honour his memory with games and ceremonies.*

*A temple dedicated to the Venus of Erice found a place in the Capitol in Rome. It was a city owned by the state in the middle ages and included vast territories of the so-called Agro- Erice, which were taken away from it only after the Second World War with the administrative independence of the councils of Valderice, Custonaci, Buseto Palizzolo and San Vito Lo Capo. It is only relatively recently that a heavy veil has been drawn over the memory of the deep and ancient history of Erice. It still continues today, partly alleviated by the activity and the values of international scientific research of the "Ettore Majorana" Institute, which has re-launched its name in the world. The stretch of coast from the beach of San Giuliano (the name given to Erice during the Swabian-Norman period) to the mouth of the river Forgia has always been indispensable to the city of the Mountain, providing roads, maritime ports, tuna fishing ports and an agricultural plain.*

*In fact, the coast has a rich historic cultural heritage made up of rural courtyards, coastal towers, mills and tuna fishing ports which also characterise the landscape. In the system of coastal towers the tuna fishing structure*

of Bonagia is particularly important.

The tower is situated in a flat area, near a cove, very close to the sea. It was part of a series of buildings that made up an old tuna fishing station that is now disused (the anchors and the boats are still there). The buildings of the tuna fishing station were transformed into a large tourist complex. The complex is in excellent condition following its restoration in 1992.

The condition of other coastal towers is not so good, like Pizzolungo and Martognella for example, which have been abandoned and are in very bad condition.

In addition to the tuna fishing station of Bonagia, the mill in Contrada San Cusumano is another example of a proto-industrial building. It is evidence of the presence of the old salt pans of San Giuliano, which were recently filled in to make way for building expansion. There is also an important piece of historic civil and residential architectural heritage, which consists mainly of a large number of elegant villas from the 20th century that have luxuriant ornamental gardens with exotic species typical of that era.

The Virgil tradition connected to these places, and recalled in the place names, is an important piece of non-material cultural heritage, commemorated by the marble stele erected in 1930, on the coast in front of the rock of the Porcelli. At that time a group of famous scholars met in Sicily, including the most respected expert in Latin alive, Prof. Ettore Paratore, who wanted to pay homage to the stele of Anchise, erected on the occasion of the two thousandth anniversary of the birth of the poet Virgil. The archaeological value of the coastal area is at least partly recognised in the area of the "Caves of Pizzolungo", where a special constraint has been put in place by the Cultural Heritage Authority.

The coastal system also has an environmental

component of recognised value and has been made into a special conservation area in the EU Nature 2000 network. The sea bed of the Gulf of Custonaci (ITA 010025) and the whole of Monte San Giuliano (ITA 010010) are SIC areas. The quality and the environmental importance of the sea bed is due to various animals that appear in the lists of protected species, the presence of vast prairies of *Posidonia Oceanica*, an important nursery area for different species of fish, together with a belt of *Astroidescalycularis* and concretions that consist of a platform of molluscs (*Dendropomapeetraeum*), which complete the distinctiveness of this environment. The land SIC comprises an area characterised by interesting aspects of rock vegetation, with different endemic entities of particular interest, often identified by various authors as being among the most significant to enhance biodiversity in the coastal areas of western Sicily, as well as the entire mediterranean region. The landscape is quite bare and largely characterised by aspects of *Chamaerops humilis* or *Ampelodesmos mauritanicus* vegetation; there are a considerable number of casmofitic formations located along the coastal and inland cliffs, where a large number of species that are endemic and/or of phyto-geographic interest are found. The site is the habitat of rare species of birds of prey.

Valderice, il porticciolo di Bonagia  
*Valderice, the harbour of Bonagia*



# TAV. 1.1 MAP 1.1

## Perimetro e profondità: i cluster identitari

### Perimeter and depth: the identity clusters

144

L'analisi del territorio costiero in relazione alle caratteristiche geomorfologiche e funzionali evidenzia tre differenti cluster identitari caratterizzati dalla spiaggia di San Giuliano, dall'insediamento urbano sviluppatosi attorno alla tonnara di Bonagia, e dall'ampia pianura costiera che da Bonagia si estende fino all'alveo del torrente Forgia. Le aree costiere sono individuate e valutate secondo la metodologia BARE (Bathing Area Registration & Evaluation System). Sulla costa si rilevano due strutture portuali. Il porticciolo di Bonagia, di antico insediamento, mantiene un attivo porto peschereccio e da diporto, sebbene dotato di fondali limitati e di strutture portuali insufficienti che lo lasciano parzialmente esposto al maltempo soprattutto nei mesi invernali. Nonostante ciò il porto è il fulcro della vita sociale ed economica del borgo marinaro con tutte le caratteristiche e potenzialità del porto "liquido". La seconda struttura portuale presente sulla costa in località Pizzolungo è al contrario della prima una struttura recente costruita sulla costa negli anni sessanta. In relazione alle esigenze portuali presenta modeste caratteristiche funzionali in grado di offrire ormeggio a poche imbarcazioni di pescaggio limitatissimo ed è inadeguata a garantire riparo in caso di maltempo. L'analisi del territorio ha consentito di individuare il perimetro di relazione del waterfront lungo l'antica strada che fino agli anni 70 rappresentava la via di uscita dalla città di Trapani (la via Madonna di Fatima) e che in località San Cusumano prosegue ai piedi della quinta naturale costituita dalle pendici del Monte Erice fino all'abitato di Bonagia dove continua, parallelamente alla costa, lungo il tracciato della strada provinciale SP18.

*An analysis of the coastal area in relation to its geomorphological and functional characteristics highlights three different identity clusters characterised by the beach of San Giuliano, the urban settlement that has developed around the important tuna fishing station of Bonagia and the wide coastal plain that extends as far as the riverbed of the torrential river of Forgia. The coastal areas are identified and evaluated according to the BARE System (Bathing Area Registration & Evaluation System). On the coast there are two port structures. The old port of Bonagia has an active fishing and recreation harbour, although it has limited depth and insufficient port structures that leave it exposed to bad weather, especially in the winter months. In spite of this the port is the centre of the social and economic life of the maritime village, with all the characteristics and potential of a "liquid" port. The second port structure on the coast, in the area of Pizzolungo, is a recent structure built in the sixties. In relation to port demands it has modest functional characteristics that can only offer very limited mooring to a few fishing boats, and in bad weather it is inadequate to guarantee protection. An analysis of the area has allowed the perimeter in relation to the waterfront to be identified along the old road, which was the way out of the city of Trapani until the 70s (the Via Madonna di Fatima), and which proceeds along the natural curtain of Monte Erice as far as the town of Bonagia where it continues, parallel to the coast, along the route of the provincial road SP18.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

#### Tessuti di relazione del waterfront entro la distanza di: Fabric related to the waterfront within a distance of:

- 300 m (1.1) - 300mt (1.1)
- 600 m (1.2) - 600mt (1.2)
- 1000 m (1.3) - 1000mt (1.3)
- oltre 1000 m (1.4) - over 1000mt (1.4)

#### Tipologia di porto - Type of port

- Porto liquido (2.1) - Liquid port (2.1)
- Porto spugnoso (2.2) - Porous port (2.2)
- Porto rigido (2.3) - Rigid port (2.3)

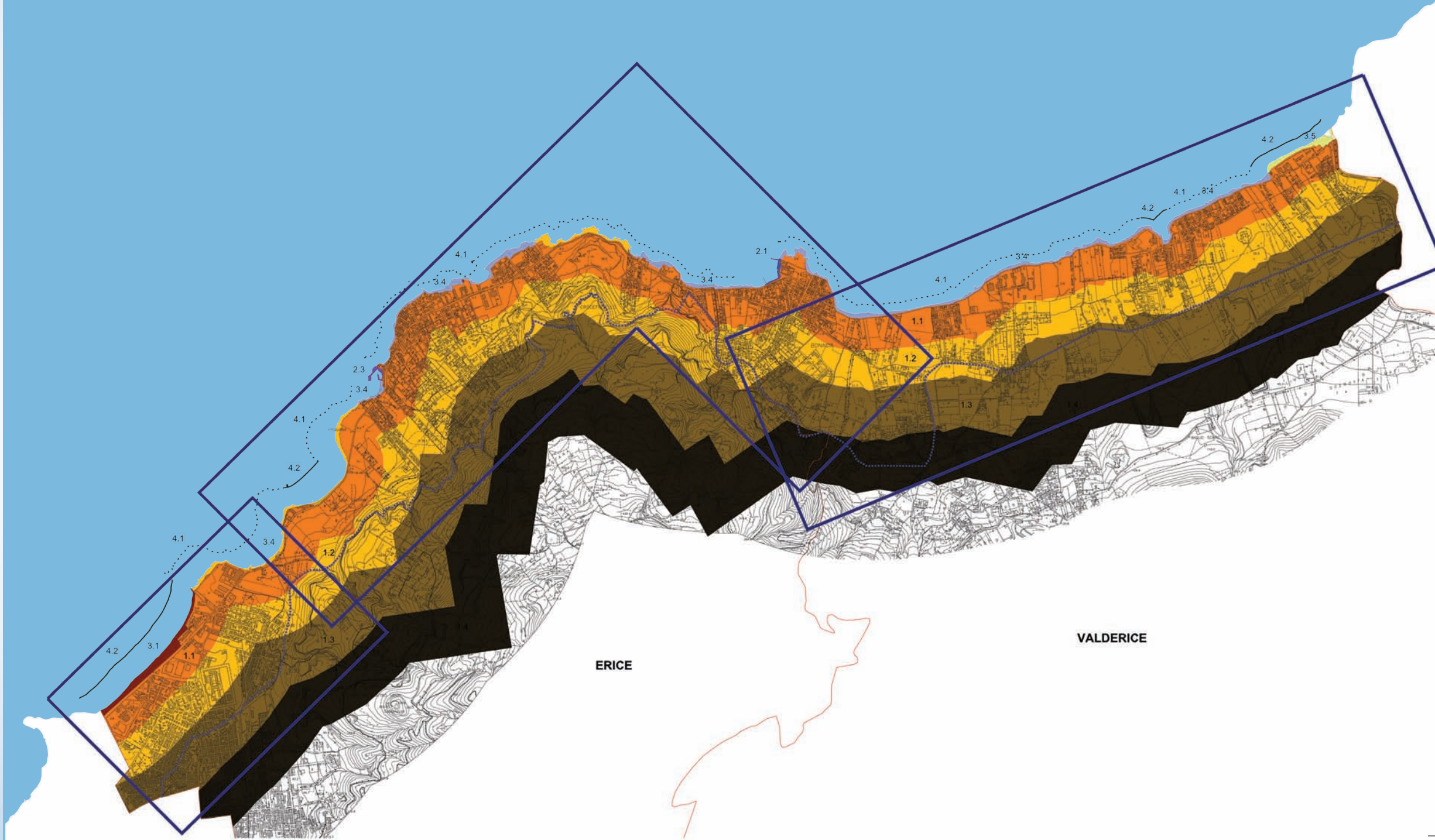
#### Tipologia Bare - Bare typology

- Urban (3.1) - Urban (3.1)
- Resort (3.2) - Resort (3.2)
- Village (3.3) - Village (3.3)
- Rural (3.4) - Rural (3.4)
- Remote (3.5) - Remote (3.5)

#### Sistema costiero - Coastal system

- Scogliera (4.1) - Rocky coast (4.1)
- Spiaggia (4.2) - Beach (4.2)





# TAV. 1.2 MAP 1.2

## Patrimoni

### Cultural and natural heritage

146

La costa mostra un patrimonio culturale costituito da bagli, torri costiere, mulini e tonnare che ne caratterizzano anche il paesaggio.

La tradizione virgiliana legata a questi luoghi, ricordata nella toponomastica, rappresenta un importante patrimonio culturale immateriale, cui si accompagnano ritrovamenti archeologici nelle grotte di Pizzolungo che rivelano la continuità dell'antropizzazione dell'area.

Il sistema costiero è interessato anche da una componente ambientale di riconosciuto valore da meritare l'inserimento tra le zone speciali di conservazione appartenenti alla rete comunitaria di Natura 2000.

*The coast has cultural heritage made up of rural courtyards, coastal towers, mills and tuna fishing stations, which also characterise its landscape.*

*The Virgil tradition connected with these places, which the place names commemorate, is an important piece of non material cultural heritage, as are the archaeological discoveries in the caves of Pizzolungo, which reveal the continuity of human activity in the area.*

*The coastal system also has an environmental component of recognised value and has been made into a special conservation area in the EU Nature 2000 network.*

#### LEGENDA legend

##### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

##### Principali componenti del patrimonio naturale protetto che interessano relazioni con il sistema urbano costiero

Main components of the protected natural heritage that have relations with the urban coastal system

- Aree SIC - Natura 2000\_ITA 010010\_Monte S. Giuliano (1.1)  
SIC areas - Nature 2000\_ITA010010\_Monte S. Giuliano (1.1)
- Aree SIC - Natura 2000\_ITA 010025\_Fondali del Golfo di Custonaci (1.2)  
SIC areas - Nature 2000\_ITA010025\_Seabed of the Gulf of Custonaci (1.2)

##### Principali componenti del patrimonio culturale urbano

Main components of the urban cultural heritage

- Borgate e nuclei storici (2.1) - Historical villages and towns (2.1)
- Aree d'interesse archeologico (2.2) - Areas of archaeological interest (2.2)

Sistemi difensivi con relazioni funzionali con il mare  
Defensive systems with functional relations with the sea

- ▲ Torri costiere - Coastal towers

##### Patrimonio architettonico religioso

Religious architectural heritage

- Chiese - Churches

##### Patrimonio architettonico civile e residenziale storico

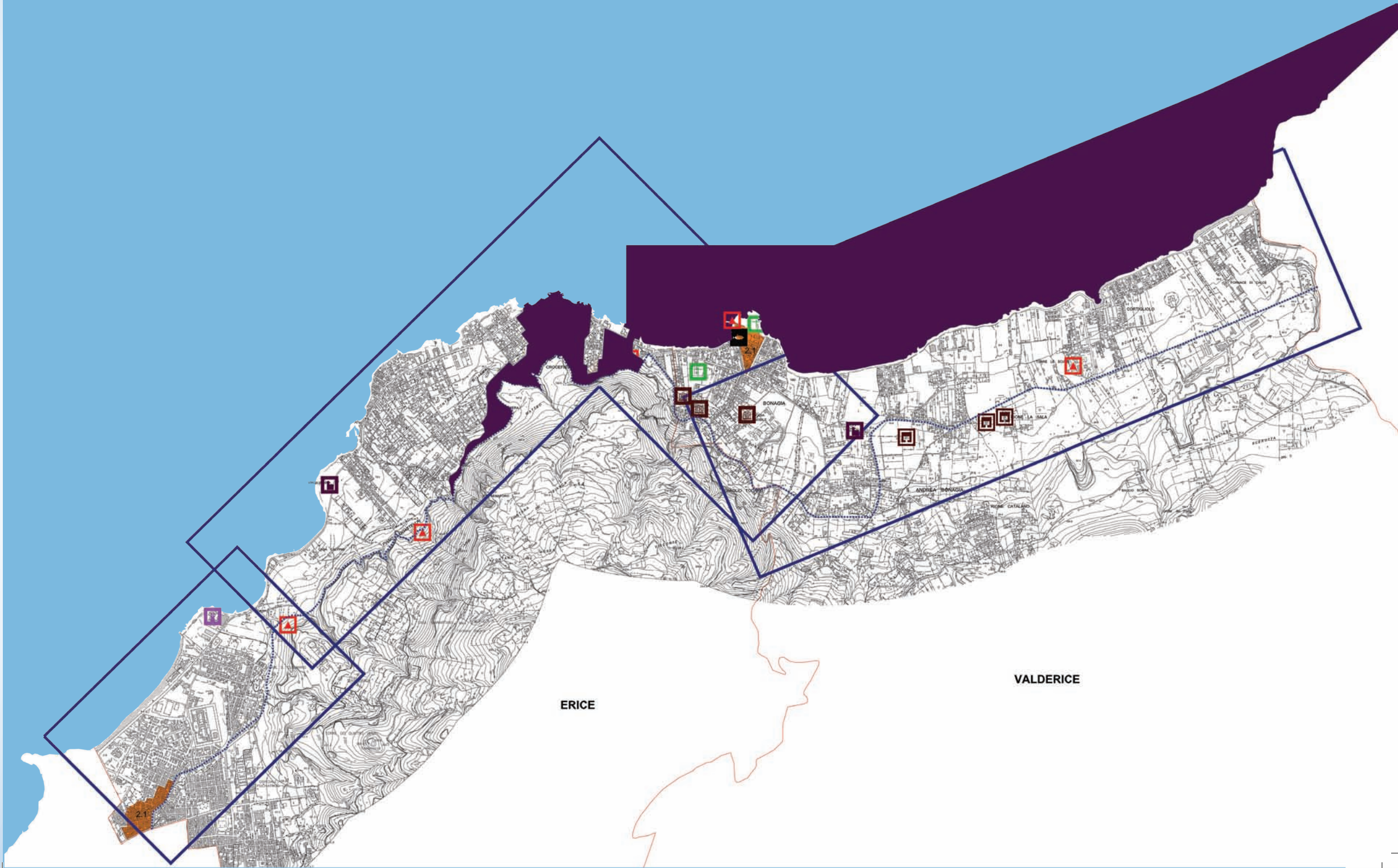
Historic civil and residential architectural heritage

- Ville - Villas
- Bagli e masserie - Rural courtyards and farms
- Edifici non residenziali storici - Non-residential historic buildings

##### Edifici proto-industriali

Proto-industrial buildings

- Tonnare - Tuna fisheries
- Mulino a vento - Wind mills



# TAV. 2.1 MAP 2.1

## Usi del suolo

### Land use

148

L'identità del sistema costiero in relazione con il waterfront non coincide con le sole aree portuali ma si rivela anche attraverso le funzioni abitative, produttive, relazionali, culturali e ludiche che si dispiegano lungo la costa. Tale analisi, in relazione al campo di indagine considerato, evidenzia un livello di mixità funzionale non sempre equilibrato. L'uso del suolo ai fini residenziali si mostra immediatamente prevalente rispetto alle altre tipologie. Tale espansione è avvenuta soprattutto a scapito delle aree agricole e delle aree boschive o a macchia mediterranea ormai presenti soltanto in forma residuale. Nella fascia costiera sono presenti numerose fabbriche di tipo industriale dedicate alla lavorazione del marmo, oggi in gran parte chiuse ed in stato di abbandono. In generale lo scenario dei servizi e pubblici utilities di scala urbana si presenta assai carente. In questa situazione eccelle tuttavia la presenza di un polo universitario, di alcune importanti strutture turistico ricettive, e del porticciolo di Bonagia.

Il diverso carattere identitario dei cluster individuati si rivela ulteriormente dall'analisi dell'uso del suolo: a ovest, il tessuto prevalentemente urbano a ridosso della spiaggia di San Giuliano, a est il carattere ancora prevalentemente agricolo della pianura costiera dove vaste aree a coltivi si alternano ad aree costruite, ma dove gli uliveti ancora caratterizzano i luoghi conferendo una particolare identità. Infine il cluster centrale dove i processi di modificazione dovuti all'azione antropica, in particolare le urbanizzazioni di carattere turistico stagionale, l'abusivismo, il fenomeno della seconda casa, hanno messo a rischio la particolare identità storica ed ambientale dei luoghi.



*The identity of the coastal system in relation with the waterfront does not only coincide with port areas but it is also revealed in the housing, productive, relational, cultural and recreational functions that are spread out along the coast. This analysis, in relation to the field of investigation being considered, highlights a level of functional mixity that is not always balanced. The use of the land for residential purposes, shown in red on the table, is more prevalent than other uses. This expansion has taken place to the detriment of the agricultural areas, wooded areas and areas of Mediterranean scrub, which are now only present in residual form. Along the coast there are numerous factories of an industrial type dedicated to the processing of marble, which are now mostly closed and abandoned. In general, the scenario of services and public utilities at an urban level is extremely lacking. However, there is a university centre, some important tourist hospitality structures and the port of Bonagia.*

*The different characters of the clusters identified are further revealed by an the analysis of the use of the land: to the West the fabric is mainly urban near the beach of San Giuliano, and to the East the character of the coastal plain is still mainly agricultural, where vast areas of crops alternate with built up areas, but olive groves still characterise the area and give it a particular identity. Finally the central cluster where processes of modification due to the action of humans, in particular urbanization of a seasonal tourist type, buildings without planning permission and the phenomenon of the second home, have put the particular historical and environmental identity of the place at risk.*

## LEGENDA legend



### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

-  Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
-  Cluster identitari - Identity clusters

### Patrimonio ambientale

Environmental heritage

-  Costa (1.1) - Coast (1.1)
-  Aree boschive (1.2) - Wooded areas (1.2)

### Patrimonio culturale

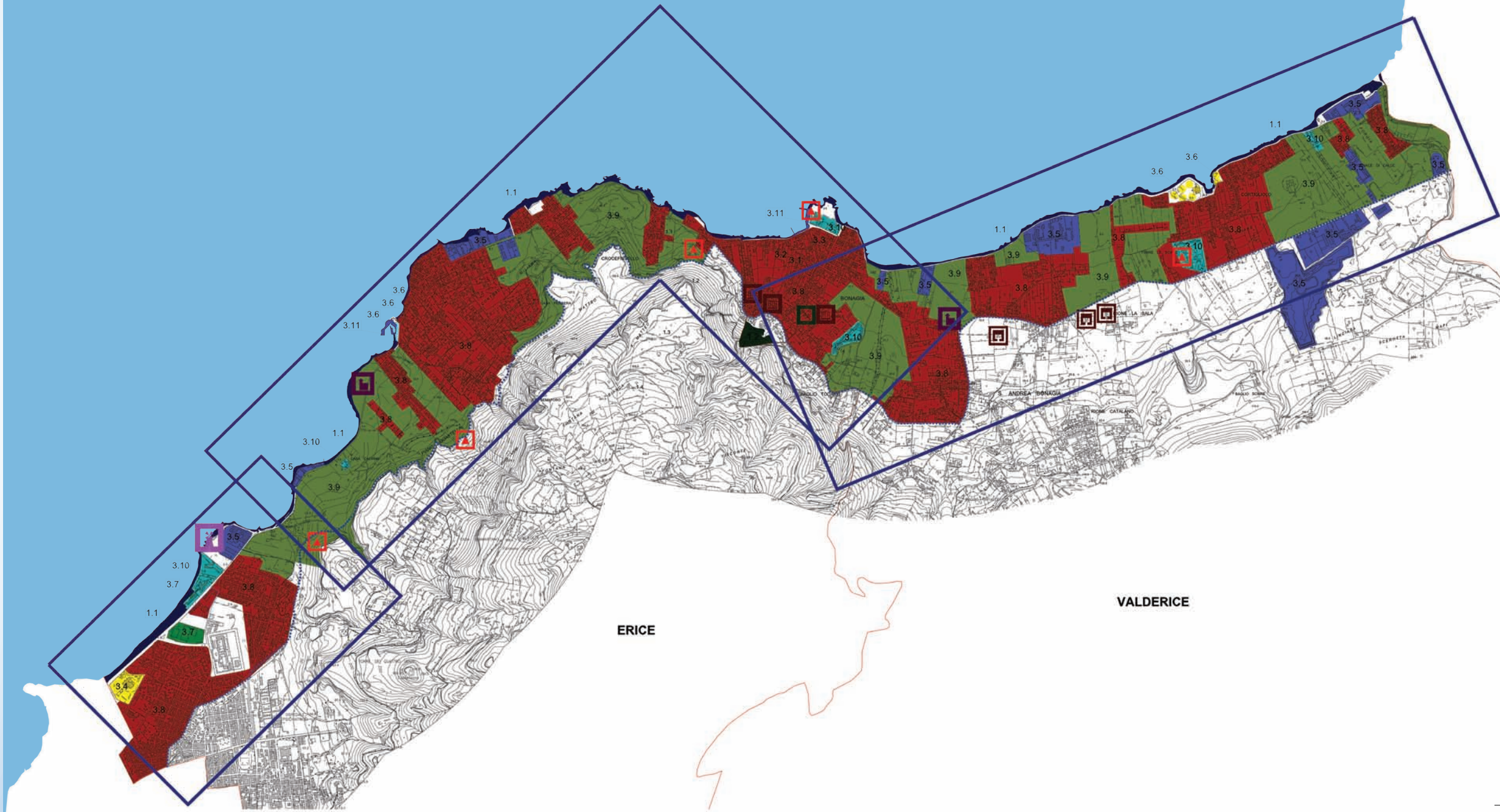
Cultural heritage

-  Torri costiere - Coastal towers
-  Ville - Villas
-  Bagli e masserie - Rural courtyards and farms
-  Giardini storici - Historic gardens

### Servizi e public utilities di scala urbana

Services and public utilities on an urban scale

-  Uffici amministrazione locale (3.1) - Local administrative offices (3.1)
-  Presidi sanitari (3.2) - Health centres (3.2)
-  Scuola dell'infanzia (3.3) - Nursery schools (3.3)
-  Università (3.4) - University (3.4)
-  Attività produttive (3.5) - Production activities (3.5)
-  Attività commerciali (3.6) - Commercial activities (3.6)
-  Aree attrezzate sportive (3.7) - Areas equipped for sports (3.7)
-  Residenza (3.8) - Residence (3.8)
-  Aree agricole (3.9) - Agricultural areas (3.9)
-  Turismo (3.10) - Tourism (3.10)
-  Nautica (3.11) - Boating (3.11)



ERICE

VALDERICE

# TAV. 2.2 MAP 2.2

## Servizi Services

150

Il censimento dei servizi a livello dei singoli cluster del campo di indagine consente di verificarne l'attuale dotazione.

A est, nell'area di Lido Valderice, si trova una concentrazione di servizi ricreativi a carattere stagionale, soprattutto locali notturni, strutture ricettive ed aree attrezzate.

A ovest, San Giuliano presenta un tessuto urbano sostanzialmente privo di servizi nonostante la presenza del polo universitario e di alcune strutture ricettive e ricreative che devono alla loro collocazione sulla spiaggia il principale motivo attrattivo.

Tutti i servizi di maggior pregio, infatti, si localizzano tra il mare e la strada provinciale che si rivela una vera e propria cesura del territorio in relazione allo sviluppo delle attività economiche.

Il borgo storico di Bonagia mostra una più equilibrata distribuzione di servizi intorno al porticciolo.

In generale tutto il campo d'indagine è carente di aree verdi, servizi dedicati allo sport e al tempo libero, mentre risulta uniformemente diffusa la presenza di piccole strutture ricettive turistiche come case vacanza e B&B.

*The census of services at the level of the individual clusters in the sample of investigation allows the current provision of services to be verified.*

*To the east, in the area of Lido Valderice, there is a concentration of recreational services of a seasonal kind, above all nightclubs, hospitality structures and areas with facilities.*

*To the west, San Giuliano has an urban fabric that is basically without services, although it does contain the university area, and some hospitality and recreational structures, whose principal attraction is the fact that they are located near the beach.*

*In fact, all the best services are located between the sea and the provincial road, which is a real dividing line for economic activities.*

*The historic village of Bonagia has a more balanced distribution of services around the port.*

*In general the whole field of investigation lacks green areas and services dedicated to sport and free time, while small tourist hospitality structures like holiday homes and B&Bs are common throughout the area.*

## LEGENDA legend

### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

### Contenuti - Contents

- 1** SERVIZI CULTURALI - CULTURAL SERVICES  
Tipo di attività - Type of activity
  - 1.1** Museo - Museum
  - 1.2** Biblioteca - Library
  - 1.3** Teatro - Theatre
- 2** SERVIZI RICREATIVI - RECREATIONAL SERVICES  
Tipo di attività - Type of activity
  - 2.1** Cinema - Cinema
  - 2.2** Discoteche - Disco
  - 2.3** Locali notturni - Nightclub
- 3** SERVIZI SPORT E TEMPO LIBERO - SPORT AND LEISURE SERVICES  
Tipo di attività - Type of activity
  - 3.1** Attrezzature sportive - Sports facilities
  - 3.2** Parchi attrezzati - Parks with facilities
- 4** SERVIZI RICETTIVITÀ E TURISMO - HOSPITALITY AND TOURISM SERVICES
- 5** SERVIZI ALLA NAUTICA - BOATING SERVICES



# TAV. 3.1 MAP 3.1

## Aree risorsa ed aree dismesse

### Resource areas and abandoned areas

152

L'individuazione di aree dismesse o in via di dismissione in relazione di prossimità con il sistema costiero, consente di mettere in evidenza un sistema di potenzialità su cui innescare processi di potenziamento, sviluppo e valorizzazione del waterfront.

La tavola evidenzia il fallimento della strategia di sviluppo del territorio messa in atto nel secondo dopoguerra, basata sull'insediamento di attività industriali per la lavorazione del marmo.

Le numerose segherie ubicate lungo la costa sono oggi in gran parte abbandonate o in fase di dismissione. Tali attività risultano in gran parte incompatibili con l'area SIC dei fondali del Golfo di Custonaci caratterizzata da importanti posidonieti.

Anche l'attività estrattiva risulta ormai incompatibile con i vincoli di tutela imposti sull'intero Monte San Giuliano.

La posizione di queste attività dismesse, proprio di fronte il mare, spesso in un contesto di spiagge, insenature e calette naturali, fa sì che la loro riqualificazione sia condizione imprescindibile per il recupero del waterfront costiero.

*The identification of abandoned areas, or areas in the process of being abandoned, or with incompatible functions in relation to their proximity with the coastal system, allows a system of potential capacity to be highlighted, in order to trigger off processes of development of the waterfront.*

*This table demonstrates the failure of the development strategy for the area that was put in place after the Second World War and was based on the development of industrial marble processing activities.*

*The numerous stone cutting facilities situated along the coast are today largely abandoned or in the process of being abandoned. These activities are mostly incompatible with the SIC area of the seabed of the Gulf of Custonaci, characterised by important Posidonia Oceanica.*

*The extraction process has now also become incompatible with the protection constraints imposed on the whole of Monte San Giuliano.*

*The position of these abandoned activities, right opposite the sea, often in a context of beaches and natural inlets, means that the reclamation of these areas is an indispensable condition for the reclamation of the waterfront.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine Identification of the field of investigation

•••• Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront

□ Cluster identitari - Identity clusters

#### Localizzazione I livello - Location level I

1 Aree dismesse - Abandoned areas

#### Localizzazione II livello - Location level II

1.1 Aree dismesse - Abandoned areas

1.2 Aree dismesse con attività inquinanti  
Abandoned area with polluting activities

#### Localizzazione I livello - Location level I

2 Aree dismesse - Abandoned areas

#### Localizzazione II livello - Location level II

2.1 Aree dismesse - Abandoned areas

2.2 Aree dismesse con attività inquinanti  
Abandoned area with polluting activities

#### Localizzazione I livello - Location level I

3 Aree con funzioni non compatibili  
Areas with incompatible functions

#### Localizzazione II livello - Location level II

3.1 Aree con funzioni non compatibili  
Areas with incompatible functions

3.2 Aree con funzioni non compatibili ed attività inquinanti  
Areas with incompatible functions and polluting activities

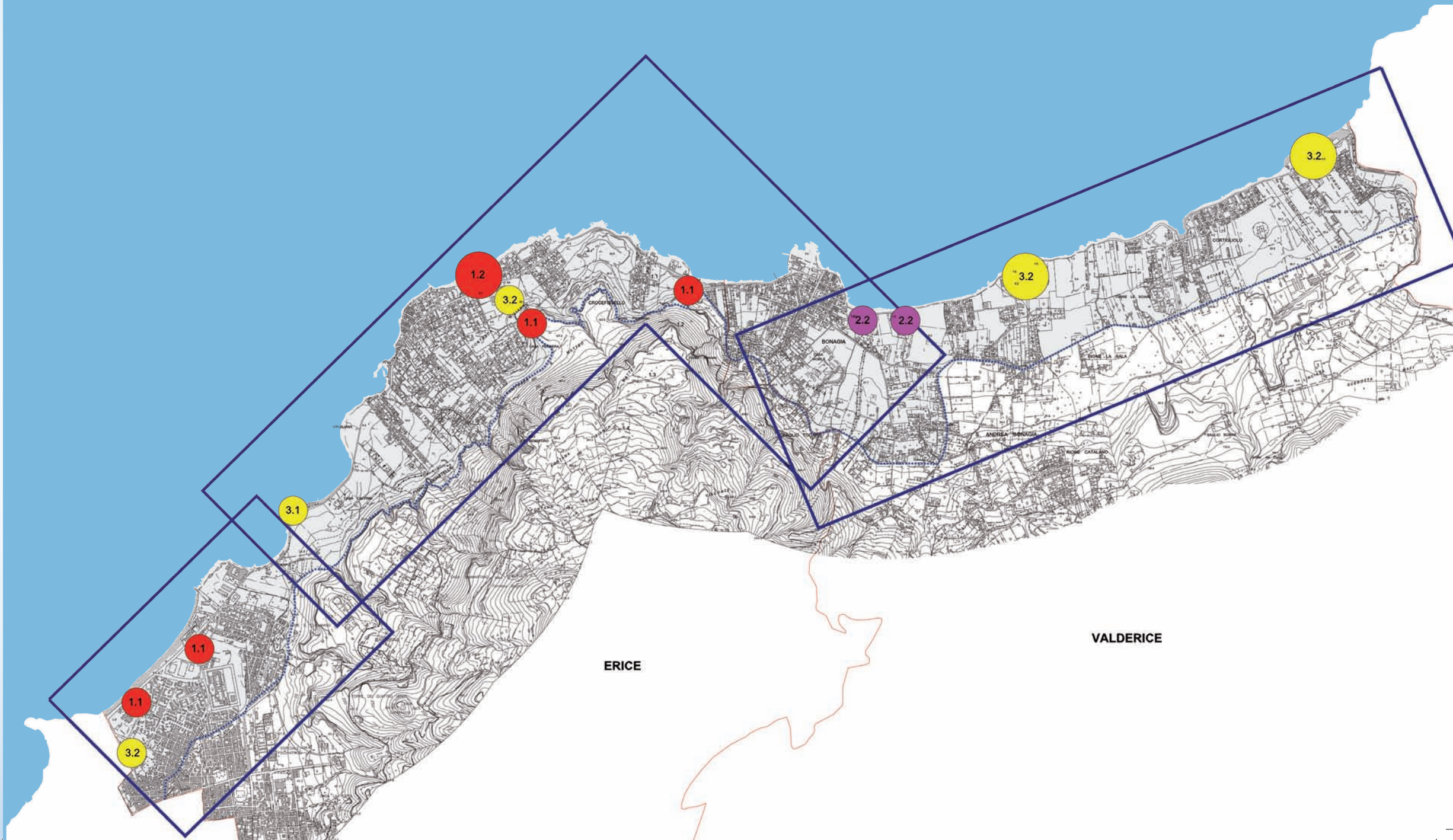
#### Estensione delle aree - Extension of the areas

< 3.500 m<sup>2</sup> > 3.500 m<sup>2</sup>

< 3.500 m<sup>2</sup> > 3.500 m<sup>2</sup>

< 3.500 m<sup>2</sup> > 3.500 m<sup>2</sup>





ERICE

VALDERICE

# TAV. 3.2 MAP 3.2

## Rete ecologica e paesaggi costieri Ecological network and coastal landscapes

154

La morfologia costiera, come nel caso della spiaggia di San Giuliano, ha subito particolarmente l'espansione edilizia che ha intaccato il naturale sistema dunale e retrodunale che per secoli aveva mantenuto l'equilibrio del litorale rispetto all'azione del moto ondoso.

Allo stesso modo, la costruzione della strada provinciale SP18, ha interrotto la naturale "permeabilità" tra area costiera e aree retrostanti. Il paesaggio costiero nel tratto San Cusumano - Pizzolungo, dove non modificato dall'espansione edilizia, è caratterizzato dal rilievo calcareo del monte San Giuliano e da una costa bassa e rocciosa con piccole cale.

La vegetazione prevalente nelle aree libere della pianura costiera è a gariga con limitate aree boschive.

Il paesaggio è caratterizzato dalle torri costiere che costituiscono elementi di percezione visiva focalizzante. Il paesaggio Bonagia-bacino del fiume Forgia comprende l'anfiteatro naturale del golfo di Bonagia, costituito dalla pianura calcarenitica e dalla corona dei rilievi che la racchiude. Il tratto finale del fiume Forgia percorre la piana in direzione sud-nord.

È un paesaggio con orizzonte visivo aperto verso il mare ma chiuso dai crinali delle colline e dominato dal monte San Giuliano e monte Cofano. La linea di costa è bassa e poco frastagliata. Nella piana costiera vaste aree a coltivi si alternano ad ampi spazi abbandonati e aree costruite. Gli uliveti di Bonagia, bagli e antiche case rurali caratterizzano i luoghi conferendo particolare identità. L'azione antropica su tutta l'area (aree urbanizzate, attività estrattive e di trasformazione) rischia di creare un nuovo paesaggio che contrasta con le più serene visuali della vegetazione costiera e dei campi agricoli.

*The morphology of the land, and in particular the coastal land, as in the case of the beach of San Giuliano, has been particularly affected by building expansion, which has damaged the natural system of dunes and the area behind the dunes that maintained the equilibrium of the coast in relation to the action of wave motion. In the same way, the construction of the provincial road SP18 from San Giuliano to the entrance to Bonagia has interrupted the natural "permeability" between the coastal area and the areas behind it. The coastal landscape of the San Cusumano - Pizzolungo stretch, which has not been modified by building expansion, is characterised by the calcareous relief of Monte San Giuliano, and near the sea by low rocky coastline with little coves. The prevalent vegetation in the free areas of the coastal plain is garigue with limited wooded areas.*

*The landscape is characterised by coastal towers that are visual focal points. The Bonagia - Forgia landscape includes the natural amphitheatre of the Gulf of Bonagia, made up of the limestone plain and the crown of reliefs that surrounds it. The final stretch of the river Forgia crosses the plain in a north-south direction. It is a landscape with a visual horizon that is open towards the sea but closed by the ridges of the hills and dominated by monte San Giuliano and monte Cofano. The coastline is low and not very jagged. On the coastal plain wide areas of cultivation alternate with wide abandoned spaces and built up areas. The olive groves of Bonagia, rural courtyards and old country houses characterise the places and give them a particular identity. Throughout the area, human activity (urbanised areas with a tourist character and activities of extraction and transformation of the Perlato di Custonaci) risks creating a new landscape that contrasts with the more serene views of coastal vegetation and agricultural fields.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

#### Aree protette - Protected areas

- Aree SIC - Natura 2000\_ITA 010010\_Monte S. Giuliano (1.1)  
SIC Areas Nature\_2000\_ITA 010010\_Monte S. Giuliano (1.1)
- Aree SIC - Natura 2000\_ITA 010025\_Fondali del Golfo di Custonaci (1.2)  
SIC Areas Nature\_2000\_ITA 010025\_Seabed of the Gulf of Custonaci (1.2)

#### Aree agricole - Agricultural areas

- Aree agricole (2.1) - Agricultural areas (2.1)

#### Ville, bagli e giardini - Villas, rural courtyards and gardens

- Ville (3.1) - Villas (3.1)
- Giardini storici (3.2) - Historic Gardens (3.2)

#### Aree boscate - Wooded areas

- Aree boscate seminaturali (4.1) - Semi-natural wooded areas (4.1)

#### Corridoi ecologici reali o potenziali - Real or potential ecological corridors

- Assi stradali alberati (5.1) - Tree-lined road axes (5.1)
- Fiumi, canali e torrenti (5.2) - Rivers, canals and torrential rivers (5.2)

#### Componenti storico culturale - Historical cultural components

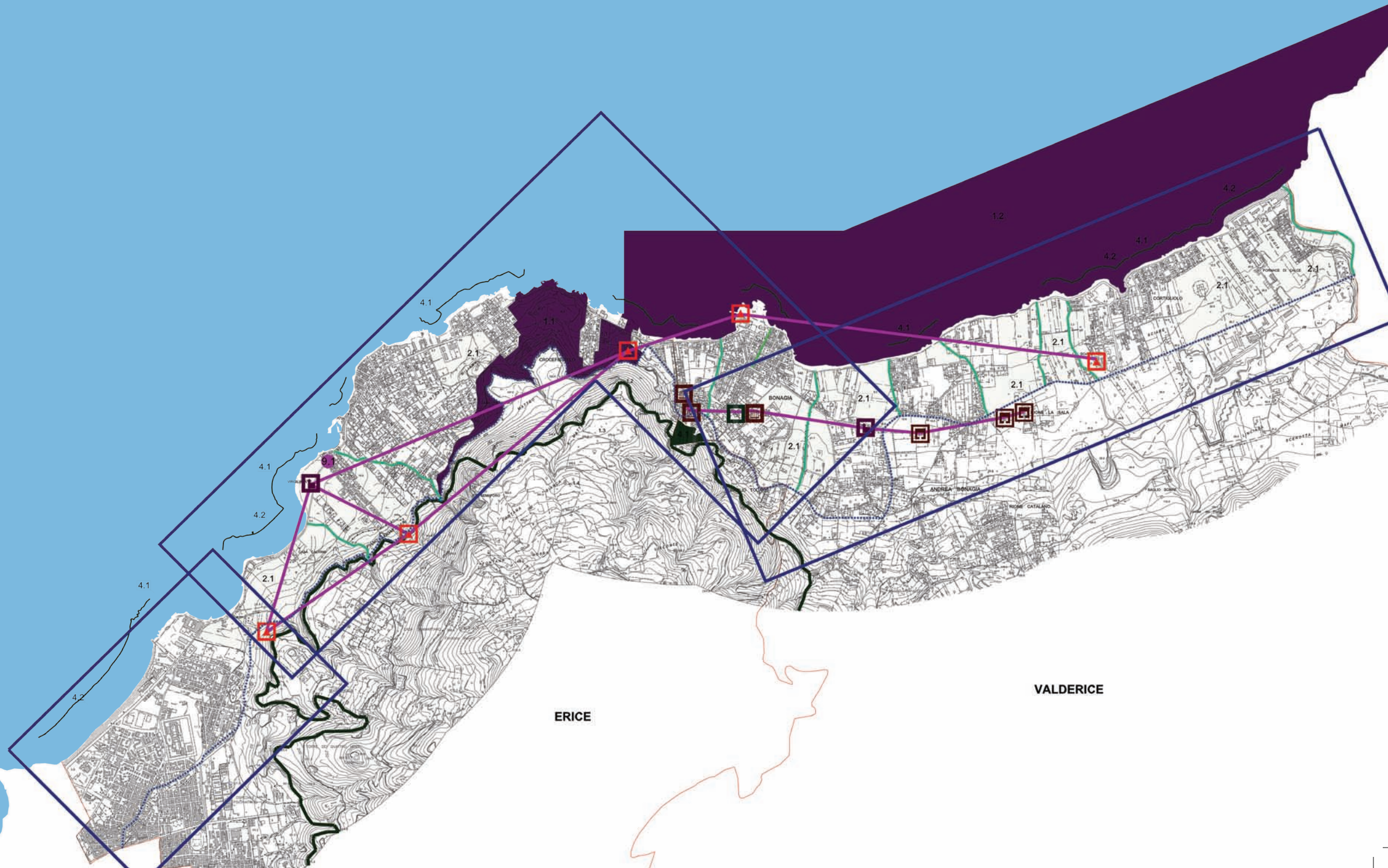
- Intervisibilità funzionale tra edifici storici (6.1)  
Functional inter-visibility between historic buildings (6.1)
- Altri edifici storici - Other historic buildings
- Torri (7.1) - Towers (7.1)
- Bagli (7.2) - Rural courtyards (7.2)

#### Componenti fisico-naturalistiche - Physical-naturalistic components

- Spiagge (8.1) - Beaches (8.1)
- Scogliere (8.2) - Rocks (8.2)
- Quinte naturali (8.3) - Natural curtains (8.3)

#### Risorse sociali e simboliche - Social and symbolic resources

- Luoghi della lotta alla mafia (9.1) - Places in the struggle against the Mafia (9.1)



ERICE

VALDERICE

# TAV. 4.1 - 4.2 MAPS 4.1 - 4.2

## Infrastrutture, mobilità, flussi ed accessibilità ai servizi Infrastructures, mobility, movements and accessibility to services

156

La strada provinciale SP 20 e la SP 18 rappresentano le principali infrastrutture viarie di collegamento del territorio.

Il porticciolo di Bonagia è l'unica infrastruttura portuale compresa nell'area di indagine che costituisce una porta di accesso al territorio dal mare, costituisce un importante punto di riferimento della piccola flotta peschereccia e della nautica da diporto locale.

La viabilità secondaria soprattutto in località Pizzolungo risulta poco organica, conseguenza evidente di una carente o addirittura assente pianificazione edilizia.

Antichi tracciati, trazzere ma anche strade asfaltate, collegano la costa con i pianori sovrastanti del monte San Giuliano. Non sono presenti piste ciclabili.

Il porto di Bonagia e la struttura universitaria di San Giuliano sono le principali strutture di servizio comprese nell'area.

Il porto di Bonagia in relazione al suo utilizzo risulta ben accessibile a livello locale.

La struttura universitaria, con il teatro annesso, è ben raggiungibile a mezzo auto o tramite il servizio di trasporto pubblico.

*The provincial roads SP 20 and SP 18 represent the main connection infrastructure in the area.*

*The marina of Bonagia is the only port infrastructure in the area that is a port of access to the land from the sea. It is an important point of reference for the small fishing fleet and local recreational boating.*

*The network of secondary roads, especially in the Pizzolungo area, is not very organised, which is obviously a consequence of the lack or even absence of building planning. Old routes, tracks and also asphalted roads, connect the coast with the plateaus of Monte San Giuliano above. There are no cycle paths.*

*The port of Bonagia and the university structure of San Giuliano are the main service structures in the area.*

*The port of Bonagia has good access at a local level, in relation to its use.*

*The university structure with the theatre annexe is easily reachable by car or public transport.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

#### Sistema portuale - Port system

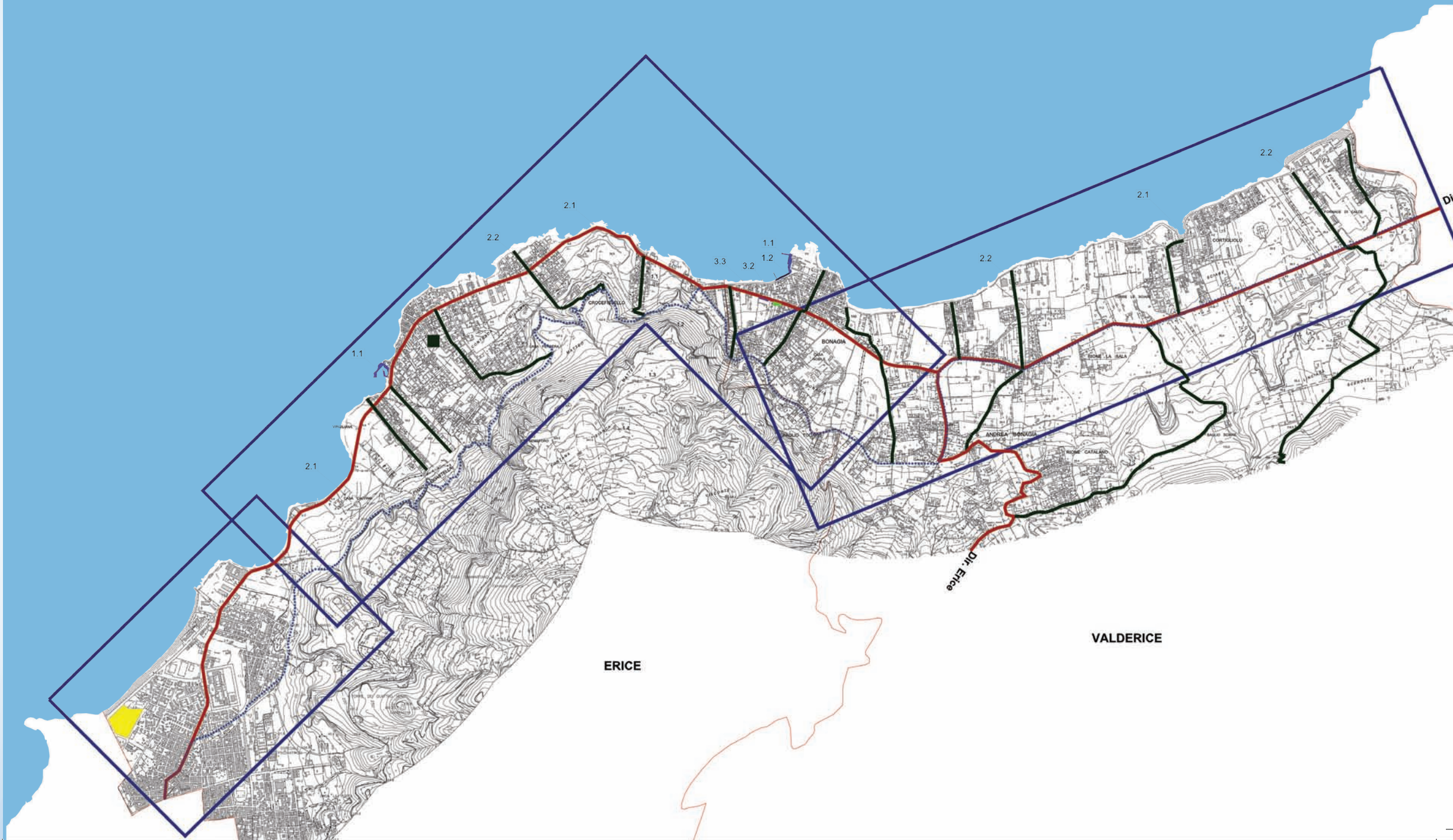
- Porto peschereccio (1.1) - Fishing port (1.1)
- Porto turistico (1.2) - Tourist port (1.2)

#### Sistema della mobilità - System of mobility

- Strada extraurbana di secondo livello (2.1)  
Second level extra urban roads (2.1)
- Viabilità di connessione waterfront-territorio (2.2)  
System of connecting roads between the waterfront and the area (2.2)

#### Servizi - Services

- Università (3.1) - University (3.1)
- Delegazione uffici comunali (3.2) - Council office buildings (3.2)
- Uffici regionali (3.3) - Regional offices (3.3)
- Presidi medico-sanitari (3.3) - Medical-health centres (3.3)



# TAV. 5.1 MAP 5.1

## Densità e cronologia dei tessuti

### Density and history of urban fabric

La presenza di alcuni beni isolati: bagli, mulini, tonnare, attesta insediamenti precedenti al XIX secolo e fino al 1860.

Gli insediamenti risalenti al 1945 sono assai limitati, mentre è evidente l'espansione edilizia dal dopoguerra fino ad oggi.

La densità demografica bassa nell'abitato di Pizzolungo rivela il fenomeno della seconda casa stagionale.

Il quartiere San Giuliano, ad alta densità demografica, è una delle aree più degradate del territorio di Erice a causa di pesanti interventi di edificazione che negli anni 60 hanno creato un quartiere popolare, ancora oggi privo dei servizi essenziali, con forti problematiche sociali economiche e culturali, tali da connotarlo come "quartiere ghetto".

L'area tuttavia è strettamente in relazione con lo sviluppo del territorio costiero in quanto nelle sue adiacenze si trovano una serie di strutture importanti quali l'università e la magnifica spiaggia, meta affollata di turisti nel periodo estivo.

*The presence of some isolated properties, rural courtyards, mills and tuna fisheries stations, are evidence of settlement before the 19th century and up until 1860. Settlements that date back to 1945 are very limited, while the building expansion from after the war until the present is clear.*

*The low demographic density in the village of Pizzolungo highlights the phenomenon of seasonal second homes. The area of San Giuliano, which has a high demographic density, is one of the most degraded areas in the Erice area, as a result of heavy building work in the '60s, which created a housing estate that is still without essential services today and has serious social, economic and cultural problems, so much so that it can be termed a "ghetto area".*

*However, this area is closely connected with the development of the coastal area as there are a series of important structures adjacent to it, like the university and the magnificent beach, crowded with tourists in the summer.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

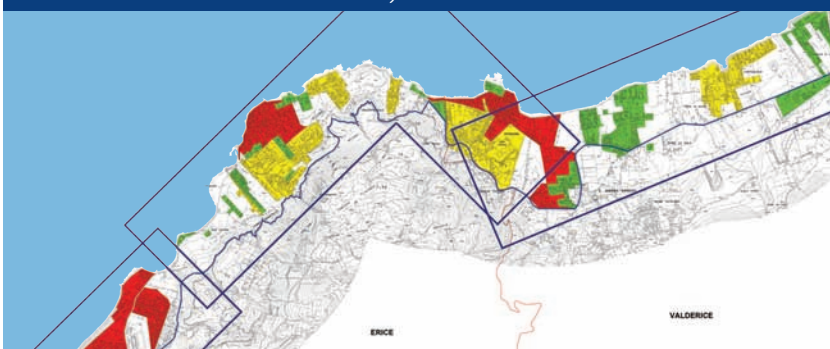
#### Cronologia dei tessuti urbani - History of the urban fabric

- Fino al XIX sec. (1.1) - Up to the 19th century (1.1)
- Fino al 1860 (1.2) - Up to 1860 (1.2)
- Fino al 1945 (1.3) - Up to 1945 (1.3)
- Fino al 1970 (1.4) - Up to 1970 (1.4)
- Attualità (1.5) - The present (1.5)

#### Assetto viario - Road structure

- Strade provinciali (3.1) - Provincial roads (3.1)
- Strade regionali (3.2) - Regional roads (3.2)

### Densità dei tessuti - Density of the urban fabric



#### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter in relation to the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

#### Densità dei tessuti urbani - Density of the urban fabric

- Densità alta - High density
- Densità media - Medium density
- Densità bassa - Low density



# TAV. 5.2 MAP 5.2

## Users e cronografia degli usi Users and chronology of uses

160

La modesta presenza di servizi in tutto il territorio, peraltro servito soltanto da attività stagionali, presenta poche eccezioni: la scuola materna nell'abitato di Bonagia, l'università e il campo sportivo nel cluster di San Giuliano. È evidente la carenza di strutture per i giovani, soprattutto per l'attività sportiva, nonché per i bambini, come per esempio aree verdi attrezzate. L'abitato di Pizzolungo manca poi di luoghi di aggregazione sociale, quali possono essere piazze o aree pubbliche, parchi e viali lungomare.

*There are only a few exceptions to the modest presence of services in the whole area, which are only seasonal in any case. These include: the nursery school in the village of Bonagia, and the university and the sports field in the cluster of San Giuliano.*

*The absence of structures for young people is clear, above all for sporting activities, and they are also lacking for children, like for example green areas with facilities.*

*The village of Pizzolungo has few places for social aggregation, for example squares or public areas, parks and seafront avenues.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine

*Identification of the field of investigation*

●●●● Perimetro di relazione del waterfront  
*Perimeter of relation of the waterfront*

□ Cluster identitari - *Identity clusters*

#### Categoria di utenti - *Category of users*

Bambini (1.1) - *Children (1.1)*

Giovani (1.2) - *Young people (1.2)*

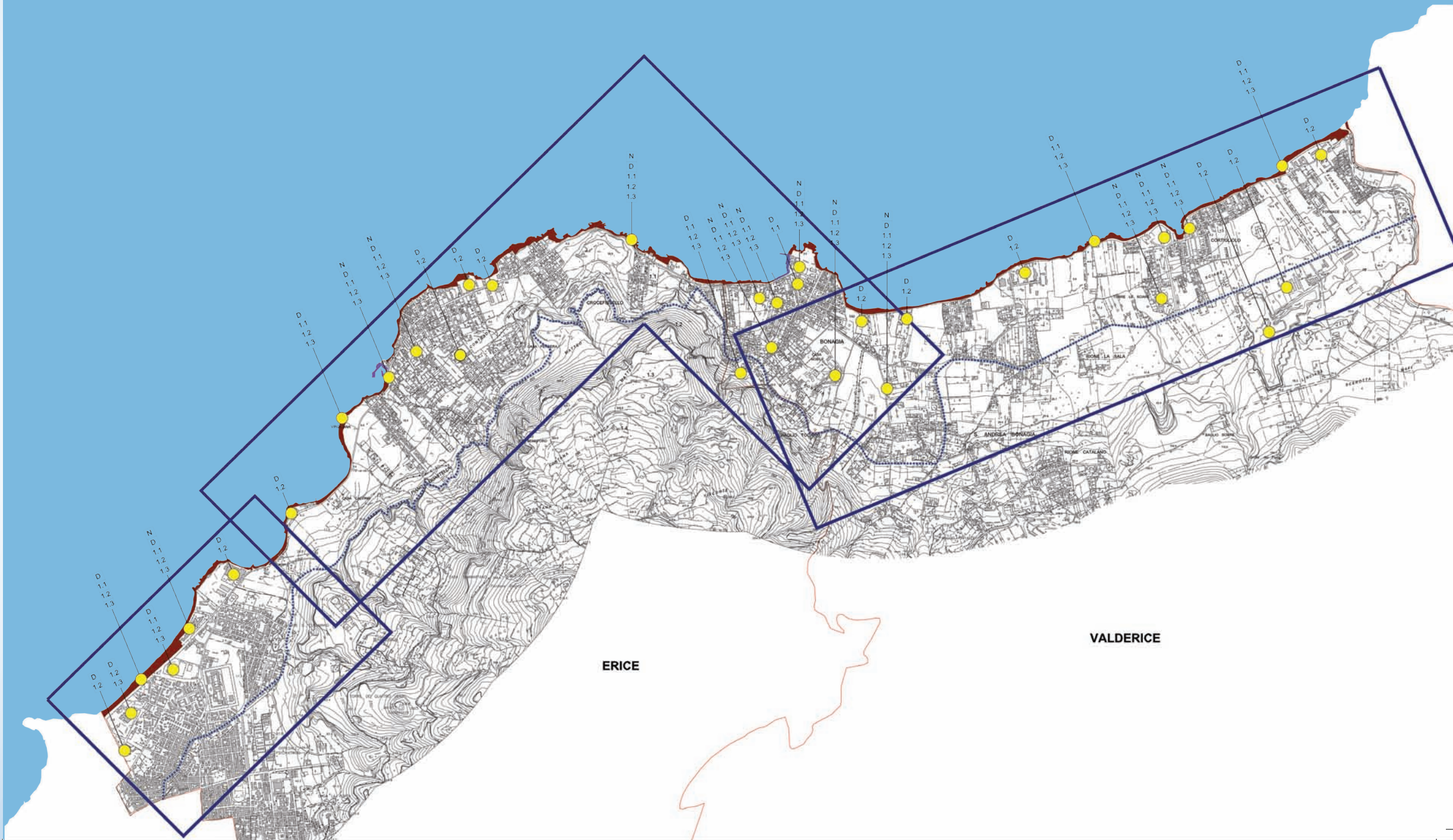
Anziani (1.3) - *Elderly people (1.3)*

#### Fascia oraria di uso - *Time of day of use*

Attività diurna (2.1) - *Daytime activities (2.1)*

Attività notturna (2.2) - *Night time activities (2.2)*





# TAV. 6.1 MAP 6.1

## Produzione e commercio

### Production and commerce

162

Le attività industriali o commerciali legate al waterfront benché poco sviluppate rimangono le più fiorenti e dinamiche dell'intero territorio.

Alla tonnara di San Cusumano, forse unico esempio di attività industriale, si affianca una serie di attività commerciali legate alla fruizione del mare come: lidi balneari, strutture ricettive, ristoranti, circoli nautici e alberghi.

Nell'area non sono presenti porti commerciali o industriali e pertanto mancano le attività normalmente correlate alle funzioni portuali.

Il porticciolo di Bonagia si segnala comunque per l'attività di flottiglia peschereccia di piccola stazza che mantiene viva la tradizione ed il commercio legato alla pesca.

Il resto delle attività industriali presenti, in gran parte segherie, non sono in relazione agli usi del waterfront e rappresentano ormai realtà obsolete in via di dismissione.

*Although not very developed, the industrial or commercial activities connected with the waterfront are still the most flourishing and dynamic in the entire area.*

*At the tuna fishing station of San Cusumano, perhaps a unique example of industrial activity, there are a series of commercial activities connected with the use of the sea, such as bathing beaches, hospitality structures, restaurants, boating clubs and hotels.*

*There are no industrial or commercial ports in the area and the activities normally associated with the functions of a port are also missing.*

*The small harbour of Bonagia, however, has a little fishing fleet made up of small vessels, which keeps the tradition and the commerce related to fishing alive.*

*The other industrial activities present, mainly stone cutting, are not related to the use of the waterfront and now represent an obsolete reality that is being abandoned.*

#### LEGENDA *legend*

##### Identificazione del campo di indagine

*Identification of the field of investigation*

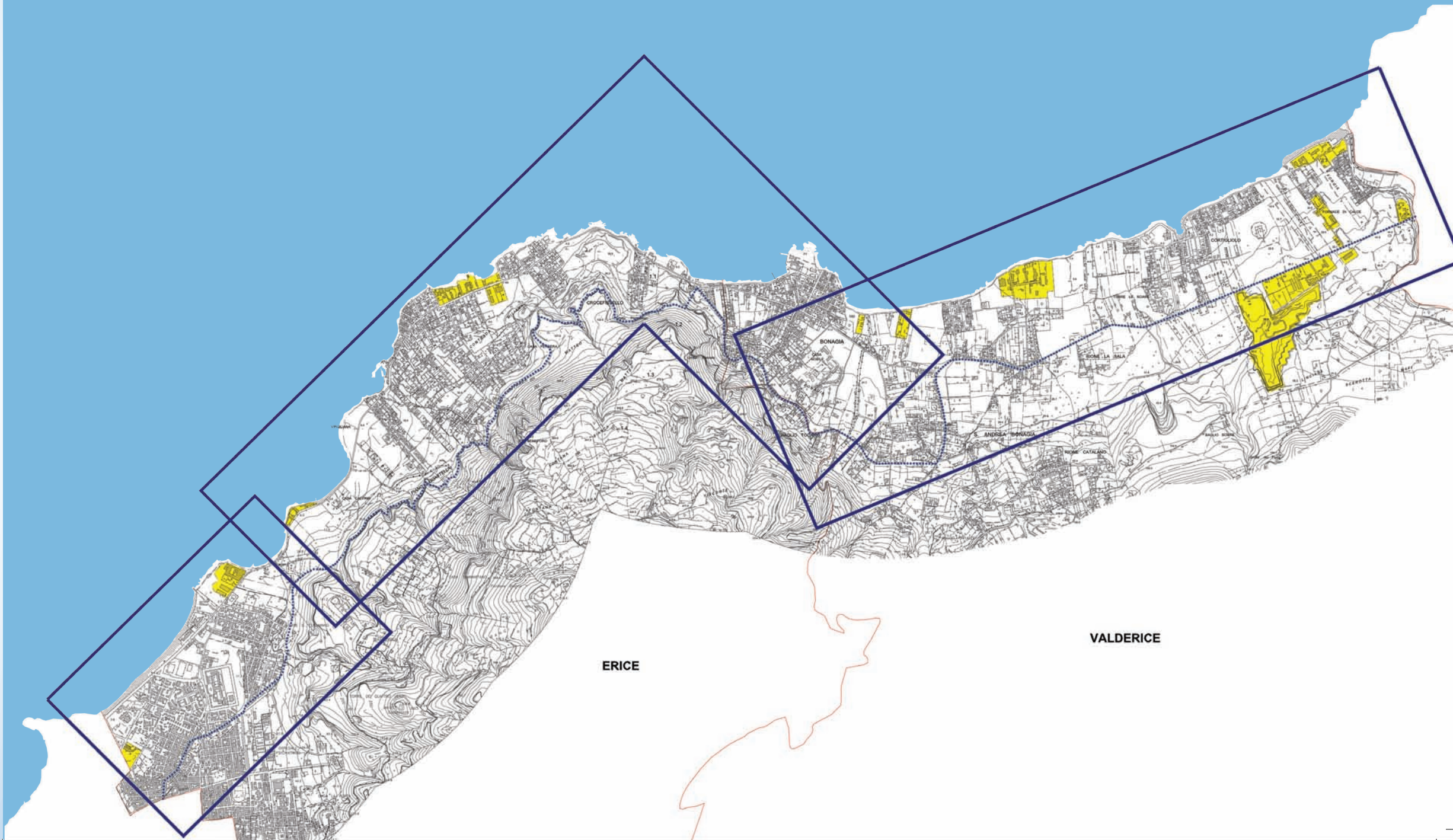
●●●● Perimetro di relazione del waterfront  
*Perimeter of relation of the waterfront*

□ Cluster identitari - *Identity clusters*

##### Attività produttive e commerciali

*Productive and commercial activities*

■ Industria - *Industry*



ERICE

VALDERICE

# TAV. 6.2 MAP 6.2

## Turismo e nautica

### Tourism and boating

164

Turismo e nautica sono le realtà più promettenti che si sviluppano nel territorio, come testimonia il progressivo aumento dell'offerta di posti barca nel porto di Bonagia e di posti letto nelle strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere. Rimane il limite dell'apertura ai soli mesi estivi, ma l'attivazione di nuove strutture extralberghiere spesso, ha già significato il recupero e la salvaguardia di numerosi bagli ed edifici di interesse storico ed artistico, altrimenti destinati al degrado e all'abbandono. Tra tutti il restauro, avvenuto nel 1992, della tonnara di Bonagia, oggi importante complesso turistico 4 stelle con oltre 100 camere.

*Tourism and boating are the most promising activities that are returning to the area, as demonstrated by the progressive increase in the number of mooring spaces in the port of Bonagia, and of rooms in hotels and other hospitality structures.*

*The limitation of seasonal opening remains, but the activation of new hospitality structures has often meant the redevelopment and protection of numerous rural courtyards and buildings of historic and artistic interest, which would otherwise have been destined to decay and abandonment.*

*The restoration in 1992 of the tuna fishing station of Bonagia is of particular interest. Today it is an important 4 star tourist complex with more than 100 rooms.*

#### LEGENDA *legend*

##### Identificazione del campo di indagine

*Identification of the field of investigation*

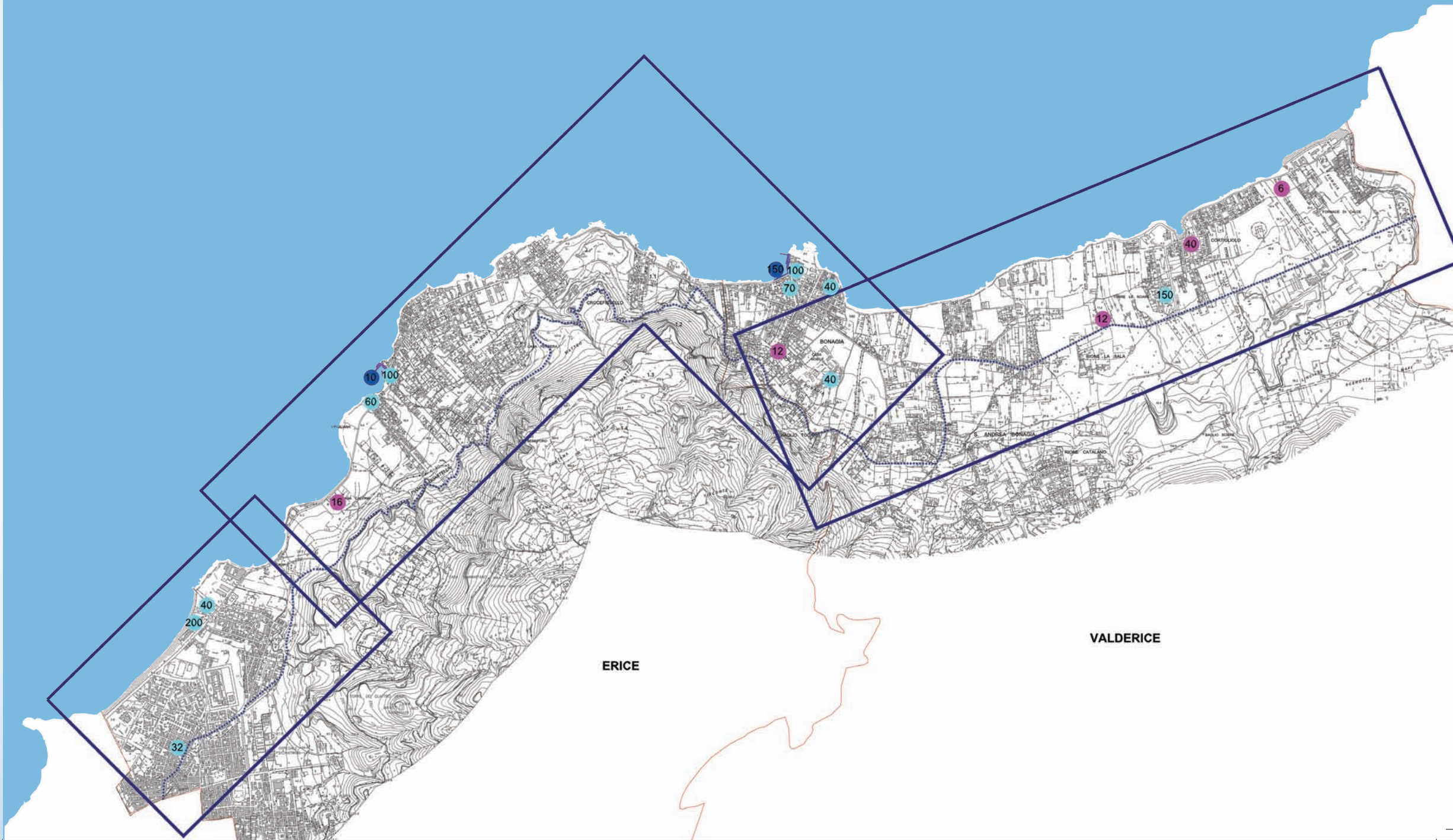
- Perimetro di relazione del waterfront  
*Perimeter of relation of the waterfront*
- Cluster identitari - *Identity clusters*

##### Porti turistici - *Tourist ports*

- n. Porto turistico con N posti barca - *Tourist port with N of mooring spaces*

##### Strutture alberghiere - *Hotels*

- n. Strutture alberghiere - *Hotels*
- n. Strutture extralberghiere - *Other hospitality structures*



# TAV. 7.1 MAP 7.1

## Vincoli, trasformazioni in atto ed attori

### Constraints, transformations underway and actors

166

I fondali del Golfo di Custonaci e vaste aree del monte San Giuliano sono stati inseriti nella rete ecologica "Natura 2000", principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità, quindi in caso di trasformazioni all'interno o in aree vicine bisognerà procedere a valutazione d'incidenza. L'area è interessata inoltre da vincoli nazionali e vincoli regionali, come le fasce di rispetto dell'area boschiva, le fasce di rispetto dei canali, i vincoli idrogeologici, etc. In questo scenario vincolistico le amministrazioni comunali di Erice e Valderice sono i principali attori delle trasformazioni trascorse e in atto. La linea di confine tra i comuni di Erice e Valderice divide la fascia costiera che di conseguenza è regolata da due diversi PRG. Gli indirizzi dettati da questi due strumenti di pianificazione convergono, in gran parte, verso politiche di sviluppo comuni: il recupero delle cave abbandonate, la riconversione delle segherie, l'aumento dei servizi, la sistemazione di aree a parcheggio, la realizzazione di aree verdi attrezzate e non, nonché programmi di completamento di aree residenziali. L'attuale pianificazione non guarda soltanto al raggiungimento della dotazione di servizi indicati dal D.M. 2/4/1968,

n. 1444, ma anche a politiche di sviluppo del territorio in relazione al Waterfront. Il Comune di Erice si segnala per la pianificazione di una nuova viabilità arretrata rispetto alla costa, la realizzazione di un vasto parco urbano che si richiama alla tradizione virgiliana nonché per la realizzazione di ampie aree verdi lungo la fascia costiera. Nel Comune di Valderice, l'aspetto più importante è rappresentato dalla pianificazione del nuovo porto turistico.

*The seabed of the Gulf of Custonaci and large areas of Monte San Giuliano have been included in the ecological network "Nature 2000", which is the main tool of the European Union for the conservation of biodiversity. It is therefore necessary to proceed with an evaluation of the impact of any transformations within the area or in neighbouring areas. The area is also affected by national and regional constraints, like the wooded area zones, the sea area zones, the hydro-geological constraints etc. In this scenario of constraints the main actors in the transformations in action, as well as those that have already been carried out, are the Council Administrations of Erice and Valderice. The border line between the councils of Erice and Valderice divides the coastal belt, which is consequently regulated by two different PRGs. The objectives dictated by these two planning authorities are largely directed towards common policies of development: the reclamation of abandoned quarries; the conversion of stone cutting facilities; improving services; provision of car parking areas; the creation of green spaces, with or without facilities; completion programmes for residential areas. Current planning does not only look at reaching the provision of services set out by the Ministerial Decree 2/4/1968 n. 1444, but also at policies of development for the area in relation to the waterfront. Erice Council has distinguished itself with its planning of a large urban park commemorating the tradition of Virgil and the creation of wide green spaces along the coastal belt. The most important aspect for the Council of Valderice is the planning of the new tourist port.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine - Identification of the field of investigation

●●● Perimetro di relazione del waterfront - Perimeter of relation of the waterfront

□ Cluster identitari - Identity clusters

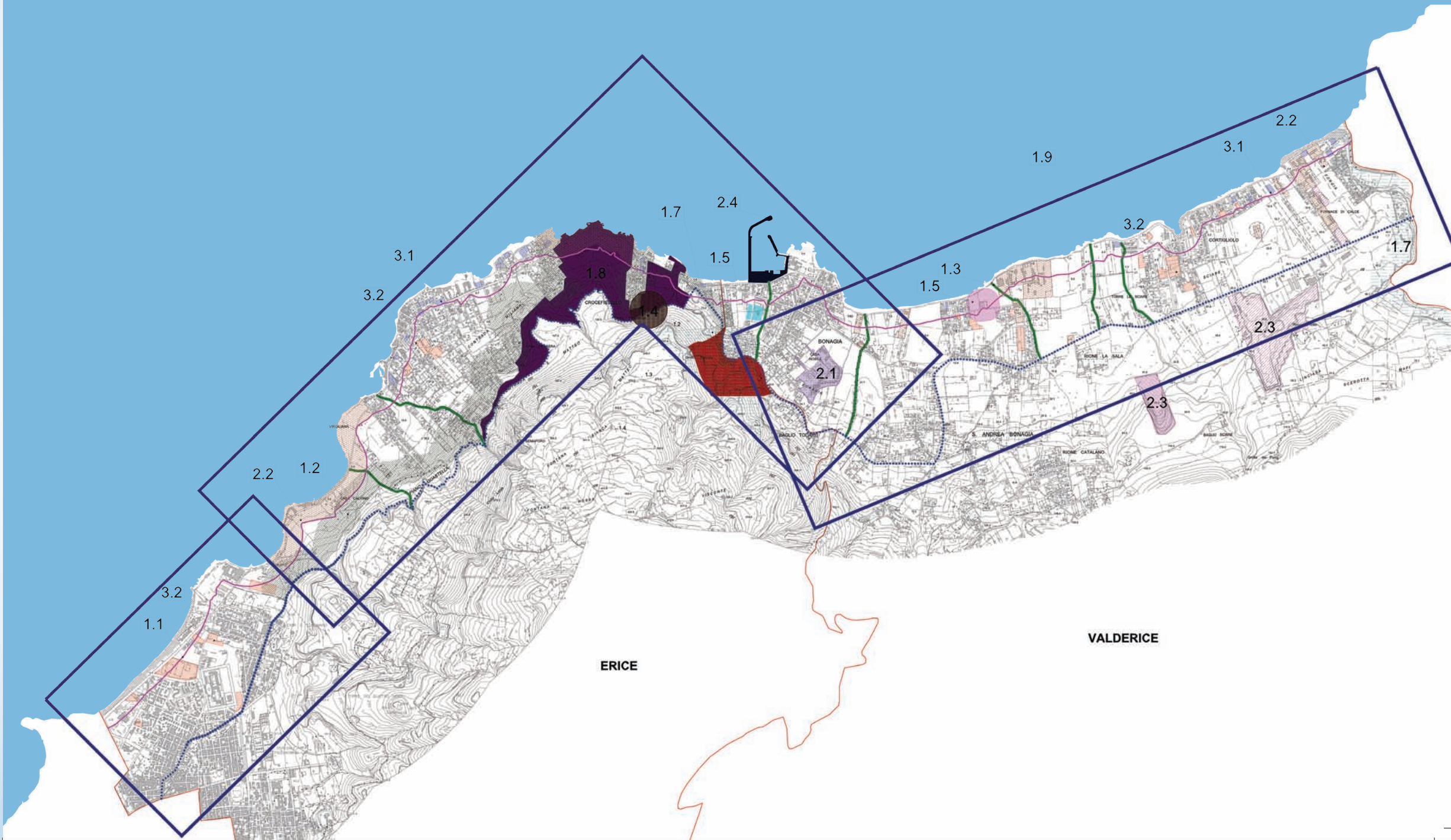
C Attori per livello - Actors by level

#### Vincoli - Constraints

- PAESAGGISTICO - LANDSCAPE
- Fascia di rispetto Lg Galasso n. 431/75 (1.1)  
Lg Galasso zone n. 431/75 (1.1)
- Fascia di rispetto limite area boschiva L.R. n. 13 del 1999 art. 3 comma 9 (1.2)  
Wooded area zone L.R. n. 13 of 1999 art. 3 paragraph 9 (1.2)
- Fascia di rispetto limite canali R.D. n. 523 del 27/07/1904 (1.3)  
Sea area zone R.D. n. 523 of 27/07/1904 (1.3)
- Vincolo archeologico (1.4)  
Archaeological constraint (1.4)
- Inedificabilità 3 livello - rif. art. 46 L.R. 27/'86 (1.5)  
Ineligibility for building development level 3 - ref. art. 46 L.R. 27/'86 (1.5)
- Architettonico L. n. 1150/42 (1.6)  
Architectural L. n. 1150/42 (1.6)
- Vincolo idrogeologico art. 1 capo 1 R.D. n. 3267 del 30/12/1923 (1.7)  
Hydro-geological constraint art. 1 paragraph 1 R.D. n. 3267 of 30/12/1923 (1.7)
- Aree SIC - Natura 2000\_ITA 010010\_Monte S. Giuliano (1.8)  
SIC Areas -Nature 2000\_ITA 010010\_Monte S. Giuliano (1.8)
- Aree SIC - Natura 2000\_ITA 010025\_Fondali del Golfo di Custonaci (1.9)  
SIC Areas -Nature 2000\_ITA 010025\_Seabed of the Gulf of Custonaci (1.9)

#### Trasformazioni in corso - Transformations underway

- AMBIENTE - ENVIRONMENT
- Programma integrato edilizia residenziale (2.1)  
Integrated residential building plan 2.1
- Recupero ex cave e riconversione segherie (2.2)  
Reclamation of ex quarries and conversion of stone cutting facilities (2.2)
- Recupero aree degradate (2.3)  
Reclamation of degraded areas (2.3)
- Approdo turistico rif. P.R.D. del Porto D.D. n. 624 DRU 9/11/2001 (2.4)  
Tourist berthing ref. P.R.D. del Porto D.D. n. 624 DRU 9/11/2001 (2.4)
- DOTAZIONE DI SERVIZI - PROVISION OF SERVICES
- Parcheggi fruitori mare art. 12 L.R. 37/'85 (3.1)  
Car parking for user of the sea art. 12 L.R. 37/'85 (3.1)
- Servizi comunali (3.2)  
Council services (3.2)
- Aree servizi approdo turistico (3.3)  
Tourist berthing (3.3)



# TAV. 7.2 MAP7.2

## Pressione, rischi e compatibilità delle scelte Pressures, risks and compatibility of choices

168

Gli attuali strumenti urbanistici segnano un' inversione di tendenza rispetto al passato in direzione di una nuova consapevolezza del valore dell'ambiente naturale, della sua vulnerabilità, e quindi della necessità della sua tutela e salvaguardia e di uno sviluppo legato non più ad una anonima industrializzazione ma alle opportunità legate al turismo. Un eventuale insuccesso dell'attuale politica urbanistica rischia di sclerotizzare indefinitamente tutta la fascia costiera e perdere le occasioni di sviluppo.

*Current urban planning instruments show a reverse in past tendencies, in the direction of a new awareness of the natural environment, its vulnerability, and therefore its protection, and development that is no longer linked to anonymous industrialization, but rather to tourism. If the current planning policy does not work, there is a risk that the coastal belt will become rigid in an undefined way and opportunities for development will be lost.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Perimetro di relazione del waterfront  
Perimeter of relation of the waterfront
- Cluster identitari - Identity clusters

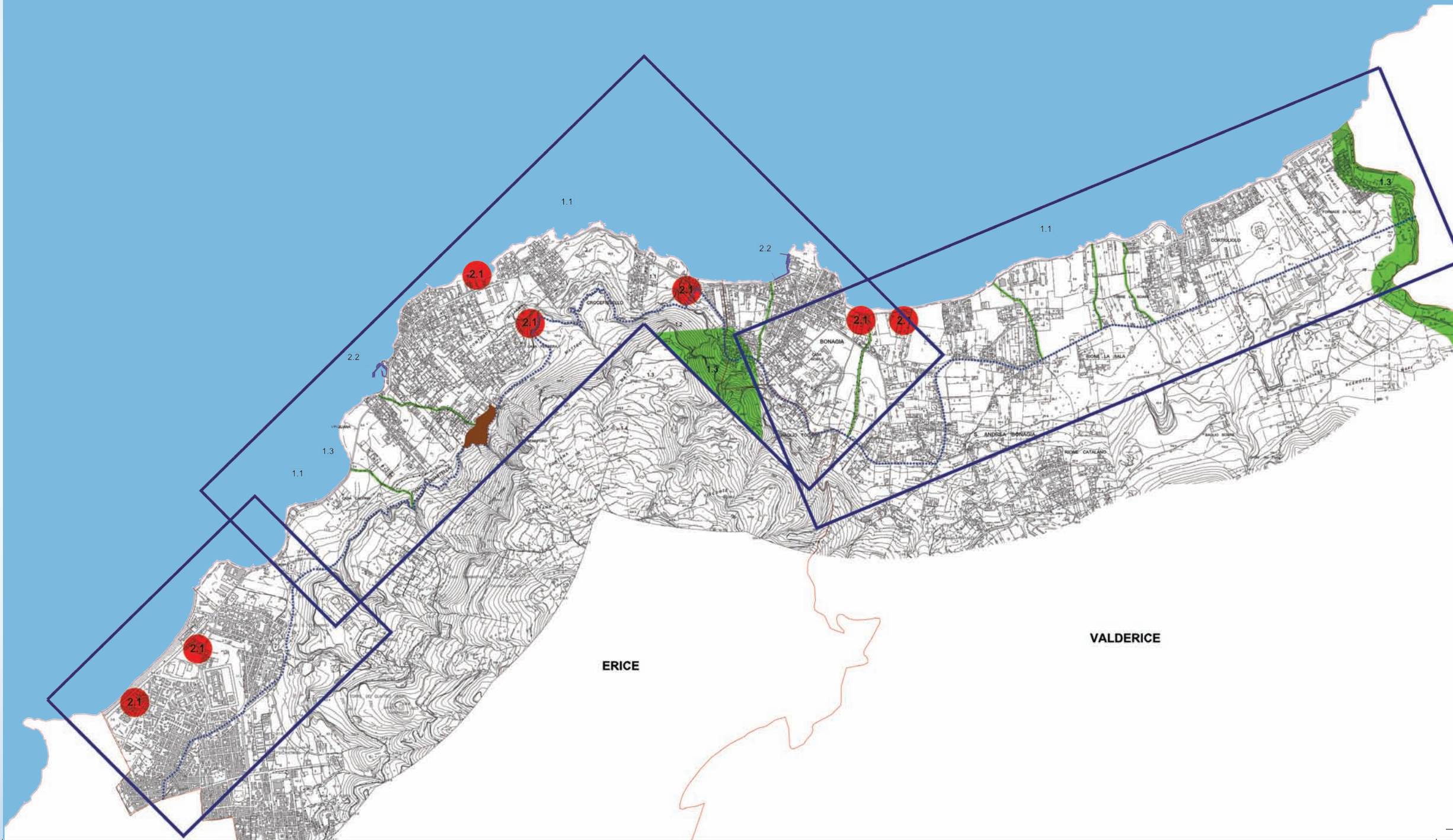
#### Zone di vulnerabilità - Zones of vulnerability

- Spiagge in arretramento (1.1) - Receding beaches (1.1)
- Aree a rischio frane (1.2) - Areas at risk of landslides (1.2)
- Aree di vulnerabilità idrogeologica (1.3)  
Areas of hydro-geological vulnerability (1.3)

#### Zone di pericolosità - Danger zones

- Aree dismesse (2.1) - Abandoned areas (2.1)
- Aree portuali (2.2) - Port areas (2.2)





## Politiche di tutela e valorizzazione della costa Trapani nord: scenario di progetto

A causa delle trasformazioni subite nel passato, i nuovi PRG agiscono in un contesto difficile in cui la capacità di carico del territorio è sicuramente già stata eguagliata se non, sicuramente in alcune zone, superata. In alcuni casi, una ulteriore pressione antropica, anche minima, può produrre situazioni critiche sulle componenti ambientali, senza riuscire a ingenerare processi di sviluppo virtuosi legati alla valorizzazione delle aree costiere. La pianificazione del territorio si muove in ristretti margini di manovra che non consente errori. I rischi legati ad azioni insufficienti o solamente poco incisive o addirittura errate rischiano di accentuare gli aspetti negativi riscontrati sul territorio.

Il quartiere di San Giuliano con la sua sede universitaria deve essere messo in relazione con il suo ambiente naturale costituito dalla spiaggia e dal sistema litorale, restituendo a questo il giusto respiro. Da quartiere ghetto a quartiere votato all'ambiente ed al turismo. L'abitato di Pizzolungo deve recuperare la sua identità culturale in relazione alla tradizione virgiliana (finora espressa solamente dalla toponomastica stradale) ed al rapporto con il mare e con il patrimonio ambientale naturale del monte San Giuliano.

Da paese delle seconde case a paese albergo. Le segherie devono restituire l'area costiera occupata per consentire una rinaturalizzazione dei luoghi ante operam (antecedentemente l'insediamento di tali strutture industriali) e quindi una riconversione delle stesse aree per fini turistici.

Le pianure a coltivi di Bonagia, insieme al suo patrimonio culturale architettonico rappresentato delle ville e dei bagli, deve essere tutelato da una ulteriore progressiva espansione edilizia. La progettazione del porto di Bonagia deve pensare ad un porto "liquido" e non

"rigido" come abbiamo definito un porto in costante relazione identitaria e culturale con tutta la popolazione e non soltanto con l'utente del mezzo nautico. In tale contesto risulta essenziale porre in essere attente politiche di sviluppo legate al waterfront non già considerando tale i pochi metri tra la strada provinciale e la linea del bagnasciuga o la fascia dei 150 metri ma l'intero territorio che con esso si trova naturalmente in relazione.

### Rocco Ricevuto

Esperto tecnico-scientifico esterno  
Provincia Regionale di Trapani  
*External technical scientific specialist*  
*Regional Province of Trapani*

## Policies for the protection and development of the north Trapani coast: project scenario

*As a result of past transformations, the new PRGs are acting in a difficult context in which the capacity of the land has already been reached, and in some areas certainly exceeded. In some cases, even a minimum amount of pressure from human activity may cause a critical situation for the environmental components, without managing to generate a process of virtuous development of the coastal areas. Planning in the area has very little margin for error. Insufficient action or action that lacks incision, or planning that is actually mistaken, risks worsening the negative aspects that can already be seen in the area.*

*The area of San Giuliano with its university must be placed in the context of its natural environment, which consists of the beach and the coastal system, and given back space to breathe. It must be transformed from a ghetto area into an area dedicated to the environment and tourism.*

*The village of Pizzolungo must get back its cultural identity in relation to the Virgil tradition (up to now only expressed in the place names), and in relation with the sea and the natural environmental heritage of Monte San Giuliano. It must be changed from a village of second homes into a village of hotels.*

*The stone cutting facilities must give back the coastal area that they have occupied to allow the sites to return to their natural state ante operam (before the industrial structures were built), so that these areas can be used for tourist purposes.*

*The cultivated plain of Bonagia, together with the architectural cultural heritage represented by the villas and rural courtyards, must be protected from further progressive building expansion. The planning of the port of Bonagia must aim for a "liquid" port and not a rigid one,*

*with a constant identity and cultural interaction with the population and not only with boat users.*

*In this context it is essential to put in place careful development policies connected to the waterfront, not considering this to be the few metres between the provincial road and the sea, or the 150m strip, but the whole area that naturally interacts with it*

# TAV. 8 MAP 8

## Scenario di progetto

### Project scenario

172

Il recupero del waterfront è una sfida che è possibile vincere. Sull'esempio di esperienze e modelli europei ed internazionali, la pianificazione del territorio deve quindi avviarsi verso progettazioni di qualità intese ad esaltare e rispettare l'identità culturale e ambientale dei luoghi. I soggetti attori, potranno in essere, di concerto tra loro, azioni incentrate verso politiche di sviluppo di:

- tutela della qualità del paesaggio e dell'ambiente costiero;
- valorizzazione del patrimonio culturale immateriale: la tradizione virgiliana;
- valorizzazione del patrimonio storico culturale ed ambientale;
- valorizzazione del turismo delle attività connesse con la fruizione del mare e della nautica da diporto;

Le strategie ed i tempi di attuazione dovranno essere attentamente valutati affinché siano tradotti in veri e propri piani di recupero i cui risultati, periodicamente monitorati, potranno figurarne l'avanzamento e la riuscita.

*The reclamation of the waterfront is a challenge that can be won. Following the example of european and international experiences and models, planning in the area must move towards high quality projects to enhance and respect the cultural and environmental identity of the places. The actors involved will work together to put policies into action to develop:*

- *the protection of the quality of the coastal landscape and environment;*
- *non material cultural heritage: the Virgil tradition;*
- *environmental and historic cultural heritage;*
- *tourism activities connected with the use of the sea and recreational boating.*

*The strategies and phases of action will have to be carefully evaluated so that they are translated into real reclamation plans, which will be periodically monitored, and whose results will be advancement and success.*

## LEGENDA *legend*

### Identificazione del campo di indagine

*Identification of the field of investigation*

- Perimetro di relazione del waterfront  
*Perimeter of relation of the waterfront*
- Cluster identitari - *Identity clusters*

### Politiche - *Policies*

- Salvaguardia della qualità del paesaggio e dell'ambiente costiero  
*Protecting the quality of the coastal landscape and environment*
- Valorizzazione del patrimonio culturale immateriale: la tradizione virgiliana  
*Development of non-material cultural heritage*
- Valorizzazione del patrimonio storico culturale ed ambientale  
*Development of environmental and historic cultural heritage*
- Valorizzazione del turismo, delle attività connesse alla fruizione del mare e della nautica da diporto  
*Development of tourism, activities connected with the use of the sea and recreational boating*

Sistemi difensivi con relazioni funzionali con il mare  
*Defensive systems with functional relations to the sea*

- ▲ Torri costiere - *Coastal towers*

### Patrimonio architettonico civile e residenziale storico

*Historic residential and civil architectural heritage*

- Ville - *Villas*
- Bagli e masserie - *Rural courtyards and farms*
- Edifici non residenziali storici - *Non-residential historic buildings*





# L'Atlante

della **Provincia di Palermo**

*The Atlas of the Province of Palermo*



Aspra (Bagheria), la Colonia Marina  
*Aspra (Bagheria), the Marine Colony*

Capo Zafferano, la vista del golfo dalla strada del faro  
*Capo Zafferano, the view of the gulf from the lighthouse road*





## Presentazione dei luoghi allo stato attuale

**Francesco Speciale**

Componente del Comitato di Pilotaggio e  
referente tecnico  
Provincia Regionale di Palermo  
*Member of the Steering Committee*  
*technical manager*  
*Regional Province of Palermo*

Il tratto di costa che si estende da Ficarazzi fino a Trabia, scelto dalla Amministrazione provinciale di Palermo quale scenario di analisi, contiene tutti i temi-problemi comuni alle coste antropizzate siciliane e più in generale mediterranee. Alla connaturata condizione dei luoghi, di indubbio valore paesaggistico e ambientale, si sono sovrapposti nel corso degli ultimi cinquant'anni, i mali endemici tipici dello sviluppo dei territori costieri urbani ed extra urbani siciliani.

Questi mali, certamente imputabili alla scarsa sensibilità ambientale che ha caratterizzato il (non) governo del territorio durante il periodo del boom economico, sono anche leggibili come l'esito della mancanza di uno strumento di pianificazione dei territori costieri realmente operativo ed ispirato ad una logica di condivisione e coordinamento delle scelte e delle politiche di tutela e sviluppo.

L'area di analisi, benchè omogenea dal punto di vista insediativo - essendo quasi interamente caratterizzata dal sistema lineare delle seconde case- presenta una grande varietà di condizioni ambientali-costiere.

Questa varietà ha comportato la suddivisione dell'area in 10 distinti cluster identitari, individuati e perimetrati in accordo con gli indirizzi delle linee guida per la redazione dell'Atlante e rappresentati nella apposita tavola.

Lungo questo tratto di costa si articolano tratti di spiaggia a tratti di costa rocciosa. In merito alle tipologie introdotte dalla metodologia BARE, si individua una maggiore frequenza di costa di tipo remote. L'inaccessibilità appare infatti come una delle principali peculiarità dell'area. Il sistema lineare delle seconde case si configura, infatti, come una vera e propria barriera alla percezione e alla fruizione del mare. Interi tratti di costa, seppur di rilevante valore

paesaggistico e ambientale, sono di fatto preclusi alla fruizione pubblica per assenza o effettiva difficoltà di accesso dalla litoranea che costituisce la spina dorsale infrastrutturale di tutto il sistema costiero. Questa condizione di inaccessibilità si è ripercossa nella scelta dell'ambito di definizione del "perimetro di relazione del waterfront" il quale, tranne che in corrispondenza dei centri abitati, difficilmente si estende ad aree dell'entroterra, limitandosi a comprendere unicamente la litoranea e l'edilizia costiera. A questa complessità del sistema insediativo, corrisponde, come accennato, una grande ricchezza sia del patrimonio culturale che comprende una gamma eterogenea di elementi di elevato valore testimoniale che abbracciano due millenni di storia, sia del patrimonio ambientale anch'esso variegato e composito. Il sito archeologico di Solunto; il sistema delle torri; le ville e i palazzi del bagherese, oltre alle testimonianze della cultura legata al mare, quali approdi e tonnare. Questa vastità e ricchezza patrimoniale appare tuttavia poco valorizzata. Come si evince dalle tavole dell'Atlante, si è deciso di approfondire l'analisi del tratto di costa corrispondente al territorio compreso tra San Nicola l'Arena e Trabia: questo infatti appare come paradigmatico di una condizione comune all'intera area di studio e esemplificativo delle criticità e dei valori riscontrabili in questa.

I due principali centri urbani del cluster di riferimento sono rappresentati dalla borgata marinara di San Nicola l'Arena e dal Comune di Trabia. Tra questi due poli si estende una costa caratterizzata da morfologie differenziate: partendo da Est questa si caratterizza per un andamento basso a ciottoli, le frazioni ghiaiose sono prevalenti in tutta la costa del cluster rispetto a quelle

sabbiose, essendo il litorale profondamente influenzato dalla presenza delle fumarie. In corrispondenza del centro abitato di Trabia la costa assume la morfologia di un promontorio roccioso che successivamente degrada nuovamente in un sistema basso e in questo caso prevalentemente sabbioso in direzione di San Nicola. Procedendo verso Ovest si viene a definire dapprima un tratto sabbioso in cui sorge il lido Vetrana. In direzione di San Nicola il litorale si assottiglia fino al porto turistico alla cui radice del molo di sottoflutto sorge la torre Maggiore del Castello, una antica torre di avvistamento attorno a cui si sviluppò nei secoli il borgo marinaro di San Nicola.

I recenti lavori di riqualificazione del porto di San Nicola hanno contribuito a riqualificare il porticciolo facendolo diventare un importante polo del diportismo. Questa differenziata condizione costiera è tuttavia accomunata dalla linearità e impenetrabilità del sistema residenziale costiero. Questo, quasi senza soluzioni di continuità, si estende lungo tutta la costa, comportando un'effettiva cesura percettiva e fisica tra la strada litoranea (SS 113) e il mare. Questa edificazione incontrollata del litorale ha progressivamente comportato evidenti fenomeni di arretramento dell'arenile.

Il cluster di analisi presenta, come accennato, tutte le criticità tipiche dell'area di analisi. Queste, in modo particolare, si riferiscono al tema dell'accessibilità e a quello della carenza di funzioni legate alla fruizione del mare. Le due criticità appaiono strettamente connesse tra loro dal momento che la quasi totale inaccessibilità pubblica della costa ha comportato un progressivo processo di privatizzazione dell'arenile, che, tranne in pochi casi, si caratterizza quasi sempre come uno spazio privato, utilizzato unicamente dai proprietari

delle retrostanti ville. Qui la costa appare quasi come proprietà di una collettività di (pochi) privati. Questa distanza rispetto ad una dimensione di uso collettivo del mare, questo lento processo di privatizzazione della costa hanno via via comportato una condizione di progressiva disgiunzione identitaria e funzionale tra costa ed entroterra. Qui il waterfront si limita ad essere una linea, non riuscendo più a riverberare le proprie peculiarità identitarie, paesaggistiche e ambientali nei termini di scambio osmotico tra costa ed entroterra che invece dovrebbero caratterizzare tutti i territori costieri. Il waterfront deve tornare ad essere considerato come una rete di luoghi, di funzioni, di innesti e di ricuciture, condizione in grado di riattribuire a questi luoghi il ruolo di territori di mare e non unicamente quello meramente geografico di territori sul mare. Questo processo di transizione, in grado di riattribuire la centralità del mare e della costa quali principali elementi identitari del territorio, non può che essere avviato da una vision comune e condivisa tra tutti gli attori istituzionali e non, in una logica sistemica ed integrata. Queste considerazioni trovano conferma dalla progressiva introduzione, nel corso degli ultimi anni, di nuovi strumenti e nuove strategie di pianificazione delle aree costiere urbane ed extra urbane. Si pensi ai nuovi Piani regolatori portuali o ai Piani di utilizzo del demanio marittimo di nuova generazione che prevedono la possibilità per comuni limitrofi di redigere un unico strumento condiviso.

Si pensi ancora alla definizione delle strategie GIZC che, al di là delle logiche giurisdizionali, si occupano di coordinare le politiche e le azioni di tutela e sviluppo di tutte le zone costiere europee.

## Presentation of the places as they are now

*The section of coastline that extends from Ficarazzi to Trabia, chosen by the Administration of the Province of Palermo as a scenario for analysis, contains all the types of problems associated with the Sicilian coast and more in general the Mediterranean coast. During the last fifty years, the endemic problems typical of the development of urban and extra urban coastal areas described in the preceding paragraphs have been superimposed onto the natural state of these places, which are undoubtedly important from an environmental and landscape point of view.*

*These problems, which are certainly due to the lack of environmental sensitivity characterised by the (non) government of the territory during the period of the economic boom, can also be seen as a result of the lack of a system of planning in coastal areas that really works, and that is inspired by a logic of sharing and coordination of the choices and policies of protection and development. The area being analysed has a large variety of coastal-environmental conditions, although it is homogenous from the settlement point of view, which is almost entirely characterised by a linear system of second homes. This variety has led to the subdivision of the area into 10 distinct identifying clusters, chosen and delineated in line with the editing guidelines of the Atlas and shown in the special table.*

*This section of coastline alternates between stretches of beach and stretches of rocky coast. With regard to the typologies introduced by the BARE methodology, a high frequency of remote type coastline can be identified. In fact, inaccessibility seems to be one of the main characteristics of the area. The linear system of second homes acts as a barrier to the perception and use of the sea. Entire stretches of coast are not available for*

*public use, even though they have significant landscape and environmental value, because they are difficult or impossible to access from the coast road, which is the infrastructural backbone of the whole coastal system. This inaccessibility has had repercussions on the choice of the definition of the "waterfront relation perimeter", which, except in relation to built-up areas, rarely extends inland and is limited to the coast road and buildings on the coast. As indicated, this complexity of the system of settlement corresponds to a great wealth of cultural heritage, including a diverse range of elements of historic value spanning two millennia, as well as environmental heritage, which is also very varied. The archaeological site of Solunto; the system of towers; the villas and palaces of Bagheria; the heritage of the culture related to the sea, like the harbours and tuna fishing ports. This vast wealth of heritage, however, seems to have been undervalued. As can be seen from the maps of the Atlas, an analysis of the stretch of coastline between San Nicola and Trabia was agreed upon, as this area appears to be a paradigm of the condition of the whole area being studied, and a perfect example of its critical points and its value. The two main urban centres in the cluster are the maritime village of San Nicola l'Arena and the Municipal District of Trabia. Between these two poles the coast is characterised by a diversified morphology. The eastern part is characterised by a low stretch of shingle. Gravelly sections are more prevalent than sandy ones all along the coast in the cluster, as the shoreline is profoundly influenced by the presence of torrential rivers. At the town of Trabia the morphology of the coast becomes a rocky promontory, which then becomes a low system that is mainly sandy as it continues towards San Nicola. Proceeding towards the West there is a sandy*

stretch, where the beach of Vetrana is situated. In the direction of San Nicola the coastline becomes narrower until it reaches the tourist port, where the Maggiore del Castello tower, an old watch tower around which the maritime village of San Nicola developed over the centuries, rises up from the wharf.

The recent redevelopment of the port of San Nicola has contributed to making it an important centre for pleasure boating. In spite of these varied conditions the linearity and impenetrability of the coastal residential system is common to the whole coastline. This residential system, which is almost unbroken, extends along the entire coastline, creating a physical and perceptive barrier between the coast road (SS 113) and the sea.

This uncontrolled building along the coast has caused a clear and progressive withdrawal of the sandy shore. As pointed out, the cluster being analysed has all the typical problems of the area being analysed, in particular those related to accessibility and the lack of use of the sea. The two problems seem closely related, as the almost total lack of public access to the coast has caused a progressive process of privatization of the beach, which is almost always a private space, used solely by the owners of the villas behind it. Here the coast almost seems to be the property of a group of (a few) private owners. This distance from a dimension of collective use of the sea, this slow process of privatisation, has led to a progressive separation of identity and function between the coast and inland areas. Here the waterfront has become no more than a line, no longer able to reflect the uniqueness of its identity, its landscapes and its environment in terms of osmotic exchange between the coast and inland areas, something that should be a characteristic of all coastal areas. The waterfront

must go back to being considered a network of places, functions, connections and re-establishments that are capable of giving these places back their role as sea areas, and not being simply geographically next to the sea. This process of transition to bring back the central role of the sea and the coast as the principal identifying elements of the area must necessarily start from a common vision shared between all the actors, institutional or otherwise, with a systemic and integrated logic. These considerations are confirmed by the progressive introduction of new systems and strategies for planning in urban and extra-urban coastal areas. Thought needs to be given to new regulatory plans for ports, or plans for the use of new generation publicly owned coastal land, which allow neighbouring councils to create a single shared regulatory system. The GIZC strategies, should be considered again. These deal with coordinating the policies and actions for protection and development of all the coastal areas of Europe.

Palermo, l'Area Marina Protetta di Capo Gallo e Isola delle Femmine vista da Barcarello  
*Palermo, the Protected Marine Area of Capo Gallo and Isola delle Femmine seen from Barcarello*



# TAV. 1.1 MAP 1.1

## Perimetro e profondità: i cluster identitari

### Perimeter and depth: the identity clusters

Come si evince dalla rappresentazione cartografica sono stati individuati 10 cluster: questi suddividono il territorio costiero prescelto in sistemi diffusi e sistemi urbani. Si è inoltre proceduto alla individuazione del perimetro di relazione del waterfront.

Questo raramente si estende a comprendere aree dell'entroterra.

Le relazioni funzionali e percettive dell'entroterra con la costa sono di fatto limitate dalla diffusione lineare del sistema delle seconde case che si estende lungo tutta la costa.

Relativamente alla classificazione BARE si è individuata una prevalenza di spiagge remote, stante proprio la sostanziale inaccessibilità del litorale.

Rare le spiagge attrezzate e quelle deputate al turismo balneare.

Prevale un processo di privatizzazione della costa.

Dal punto di vista pedologico prevale la costa rocciosa rispetto a quella sabbiosa e si individuano inoltre ampie porzioni caratterizzate da spiagge di ciottoli.

*As the map demonstrates, 10 clusters were identified, which divide the chosen coastal area into rural systems and urban systems. The perimeter in relation to the waterfront has also been identified. This rarely includes inland areas.*

*The functional and perceptive relation of the inland areas to the coast is in fact limited by the linear layout of the system of second homes that extends along the entire coastline.*

*In relation to the BARE classification, a prevalence of remote beaches was identified, owing to the substantial inaccessibility of the coastline.*

*Beaches with facilities and tourist beaches are rare.*




*A process of privatisation of the coast prevails.*

*From a geological point of view the coastline is more rocky than sandy, and there are also large sections of pebbly beach.*




#### LEGENDA *legend*

##### Identificazione del campo di indagine






*Identification of the area of research*

-  Cluster identitari - *Identity clusters*
-  Perimetro di relazione del waterfront  
*Relation perimeter of the waterfront*
-  Tessuti di relazione del waterfront  
*Fabric of relations of the waterfront*



##### Tipologia di porto - *Type of port*

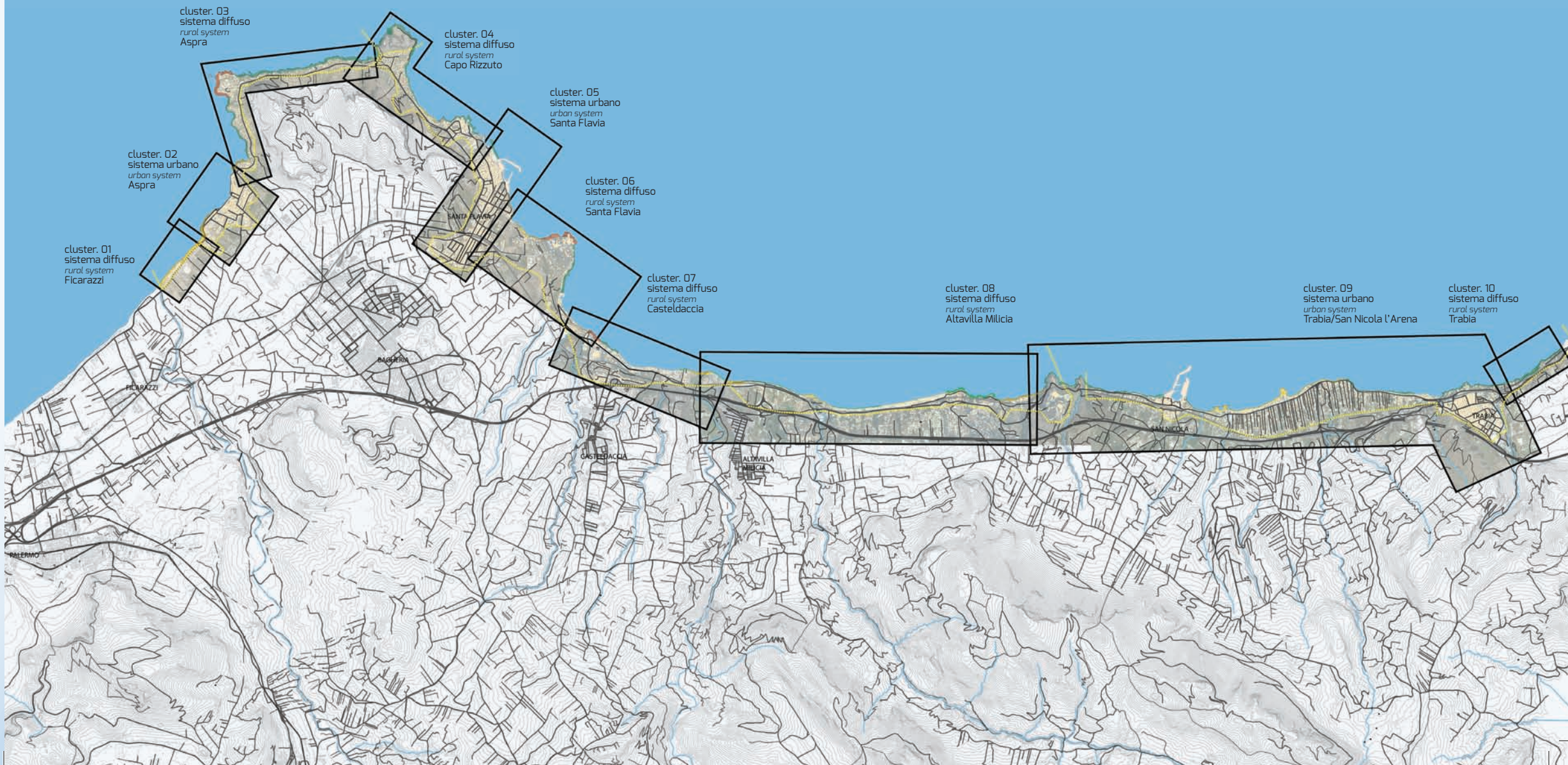
-  Porto liquido - *Liquid port*
-  Porto spugnoso - *Porous port*
-  Porto rigido - *Rigid port*

##### Tipologia Bare - *BARE typology*

-  Urban - *Urban*
-  Resort - *Resort*
-  Village - *Village*
-  Rural - *Rural*
-  Remote - *Remote*

##### Sistema costiero - *Coastal system*

-  Spiaggia - *Beach*
-  Costa rocciosa - *Rocky coast*



cluster. 01  
sistema diffuso  
rural system  
Ficarazzi

cluster. 02  
sistema urbano  
urban system  
Aspra

cluster. 03  
sistema diffuso  
rural system  
Aspra

cluster. 04  
sistema diffuso  
rural system  
Capo Rizzuto

cluster. 05  
sistema urbano  
urban system  
Santa Flavia

cluster. 06  
sistema diffuso  
rural system  
Santa Flavia

cluster. 07  
sistema diffuso  
rural system  
Casteldaccia

cluster. 08  
sistema diffuso  
rural system  
Altavilla Milicia

cluster. 09  
sistema urbano  
urban system  
Trabia/San Nicola l'Arena

cluster. 10  
sistema diffuso  
rural system  
Trabia

# TAV. 1.2 MAP 1.2

## Patrimoni Cultural and natural heritage

184

La tavola si riferisce all'ambito specifico di indagine, individuato nel tratto di costa compreso tra San Nicola l'Arena e Trabia.

L'area risulta caratterizzata da una grande varietà di elementi del patrimonio storico-culturale.

Questi comprendono torri, castelli, ville e palazzi.

Di particolare importanza la tonnara di San Nicola, un esempio di architettura storica produttiva attorno a cui si è sviluppato il borgo marinaro.

Relativamente alla individuazione del patrimonio culturale immateriale, degne di nota appaiono le processioni legate ad eventi religiosi organizzate a Trabia nonché le sagre del pesce e gli eventi di pesca turismo organizzate nella stagione estiva tra Trabia e San Nicola.

Inoltre appare rilevante l'organizzazione della fiera nautica che ormai da anni viene organizzata nel rinnovato porticciolo di San Nicola.

*This map refers to the specific area of investigation identified as the stretch of coast between San Nicola l'Arena and Trabia.*

*The area is characterised by a large variety of elements of socio-cultural heritage, including towers, castles, villas and palaces.*

*The tuna fishing port of San Nicola is an example of historical productive architecture, around which the marine village developed, and is of particular importance.*

*In relation to the identification of non material cultural heritage worth noting, there are the processions connected to religious events organised in Trabia, as well as the fish festivals and the tourist fishing events organised in the summer season in Trabia and San Nicola. The nautical fair, which has been organised for years in the redeveloped harbour of San Nicola, is also significant.*

### LEGENDA legend

#### Patrimonio culturale - Cultural heritage

##### PATRIMONIO ARCHEOLOGICO - ARCHAEOLOGICAL HERITAGE

 Siti di interesse archeologico - Sites of archaeological interest

##### ARCHITETTURA RESIDENZIALE - RESIDENTIAL ARCHITECTURE

 Tessuto urbano storico - Historical urban fabric

 Ville, palazzi - Villas, palaces

##### ARCHITETTURA RELIGIOSA - RELIGIOUS ARCHITECTURE

 Santuario, chiesa, cappella - Sanctuary, church, chapel

##### ARCHITETTURA DIFENSIVA - DEFENSIVE ARCHITECTURE

 Castello - Castle

 Porta - Gate

 Torre - Tower

##### ARCHITETTURA PRODUTTIVA - PRODUCTIVE ARCHITECTURE

 Tonnara - Tuna fishery

##### ALTRO - OTHER

 Fontane / abbeveratoi - Fountains / drinking troughs

#### Patrimonio culturale immateriale - Non-material cultural heritage

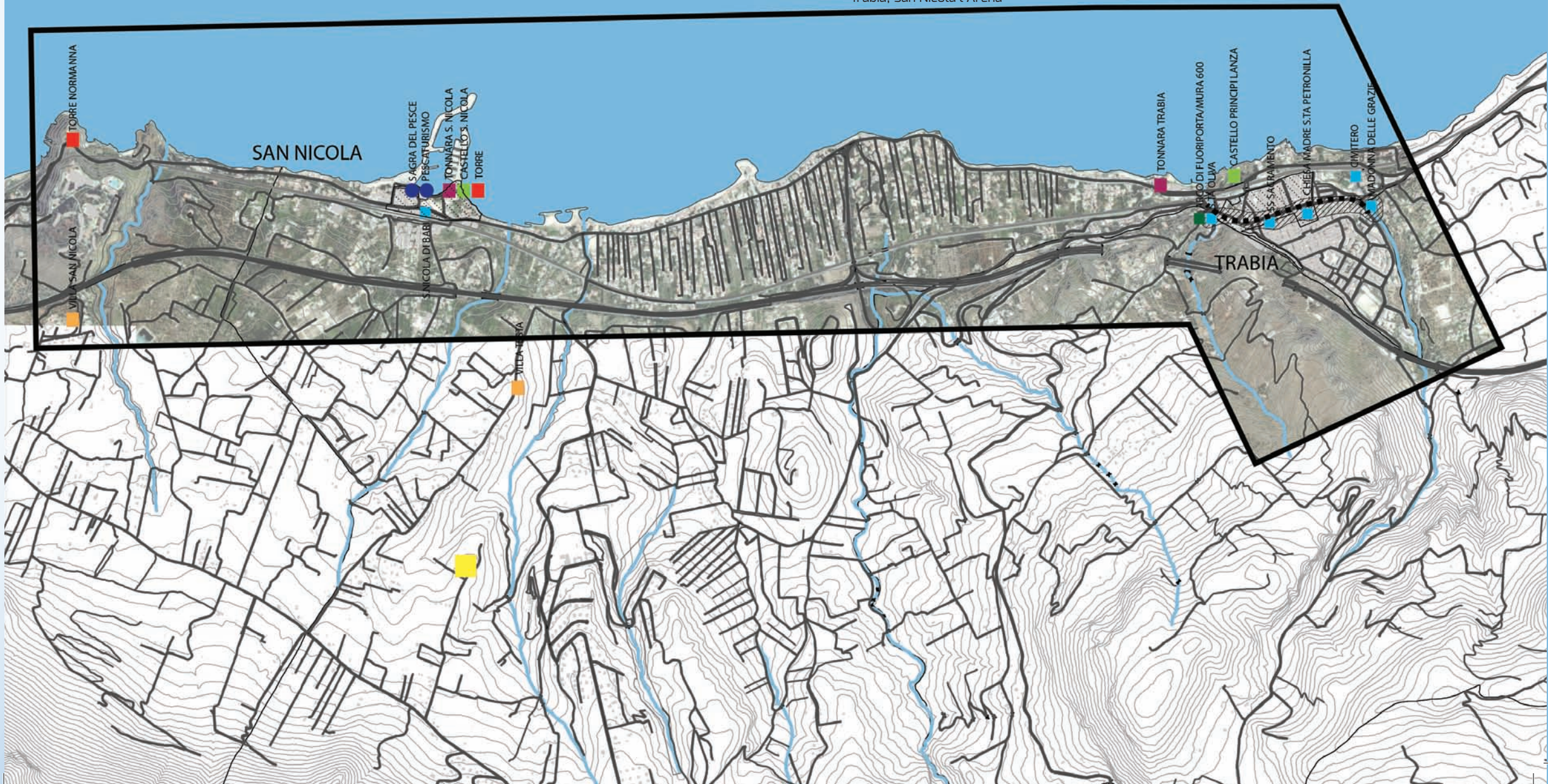
 Aree interessate da feste religiose  
Areas in which religious festivals take place

 Tradizioni legate al mare - Traditions related to the sea

 Percorsi processionali - Procession routes



Cluster. 09  
Sistema urbano - Urban system  
Trabia, San Nicola l'Arena



# TAV. 2.1 MAP 2.1

## Usi del suolo

### Land use

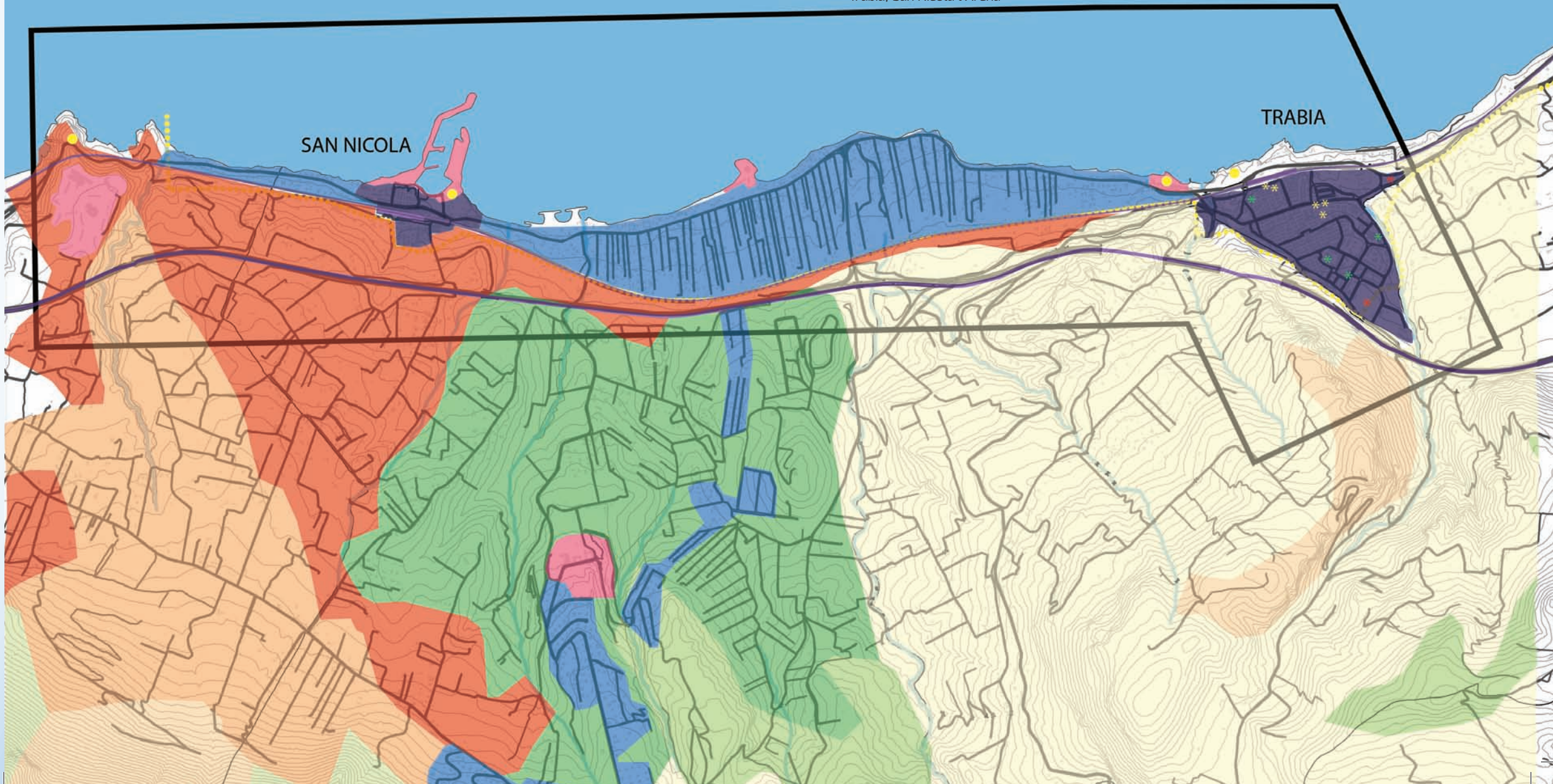
Il cluster specifico di indagine presenta un uso del suolo caratterizzato dal punto di vista agricolo dalla presenza delle tipiche colture mediterranee: agrumi; olive; seminativo e colture orticole. Caratterizza, inoltre, il territorio l'ampia diffusione di seconde case, specialmente nella porzione più prossima alla costa. Carenti i servizi pubblici deputati allo sport e al tempo libero. Le attività economiche principali sono legate all'agricoltura e al turismo.

*The specific cluster being investigated is characterised by a use of the soil characterised from an agricultural point of view by the presence of typical Mediterranean crops: citrus fruit; olives; arable land and vegetables. The area is also characterised by a large number of second homes, especially in the section nearest to the coast. Public services dedicated to sport and free time are lacking. The principal economic activities are related to agriculture and tourism.*

### LEGENDA *legend*

-  **Patrimonio culturale**  
*Cultural heritage*
- Patrimonio ambientale**  
*Environmental heritage*
-  Agrumeto - *Citrus plantation*
-  Oliveto - *Olive plantation*
-  Macchia e cespuglio - *Scrub and bushes*
-  Legnose agrarie miste - *Mixed forestry*
-  Sistema colturale e particellare complesso  
*Crops and complex parcels*
-  Seminativo, foraggiere, colture orticole  
*Arable, fodder, vegetables*
-  Aree parzialmente boscate - *Partially wooded areas*
-  Pascolo - *Pasture*
-  Residenza - *Residential*
-  Residenza / turismo - *Residential / Tourism*
-  Infrastrutture di commercio e trasporto  
*Commercial and transport infrastructure*
- Servizi e public utilities a scala urbana**  
*Services and public utilities on an urban scale*
-  Servizi municipali - *Municipal services*
-  Istruzione - *Education*
-  Sport - *Sport*
-  Attività produttive e commerciali  
*Commercial production activities*
-  Turismo e nautica - *Tourism and boating*

Cluster. 09  
Sistema urbano - *Urban system*  
Trabia, San Nicola l'Arena



# TAV. 2.2 MAP 2.2

## Servizi

### Services

188

Il sistema dei servizi culturali appare estremamente carente e limitato alla presenza a Trabia di una piccola biblioteca comunale. Anche le attrezzature sportive appaiono di scarsa entità e diffusione e comunque poco connesse alla presenza del mare. Maggiormente diffusa la presenza di hotel a cui, negli ultimi anni, si sono aggiunti numerosi b&b.

*The system of cultural services seems extremely lacking and is limited to a small public library in Trabia. There also seem to be very few sports facilities and in any case generally unconnected with the presence of the sea. Hotels are more common and in recent years numerous B&Bs have also opened.*

#### LEGENDA legend

##### Servizi culturali

*Cultural services*

 Biblioteca - Library

##### Servizi sport e tempo libero

*Sport and free-time services*

 Attrezzature sportive - Sports facilities

##### Servizi ricettività e turismo

*Hospitality and tourism services*

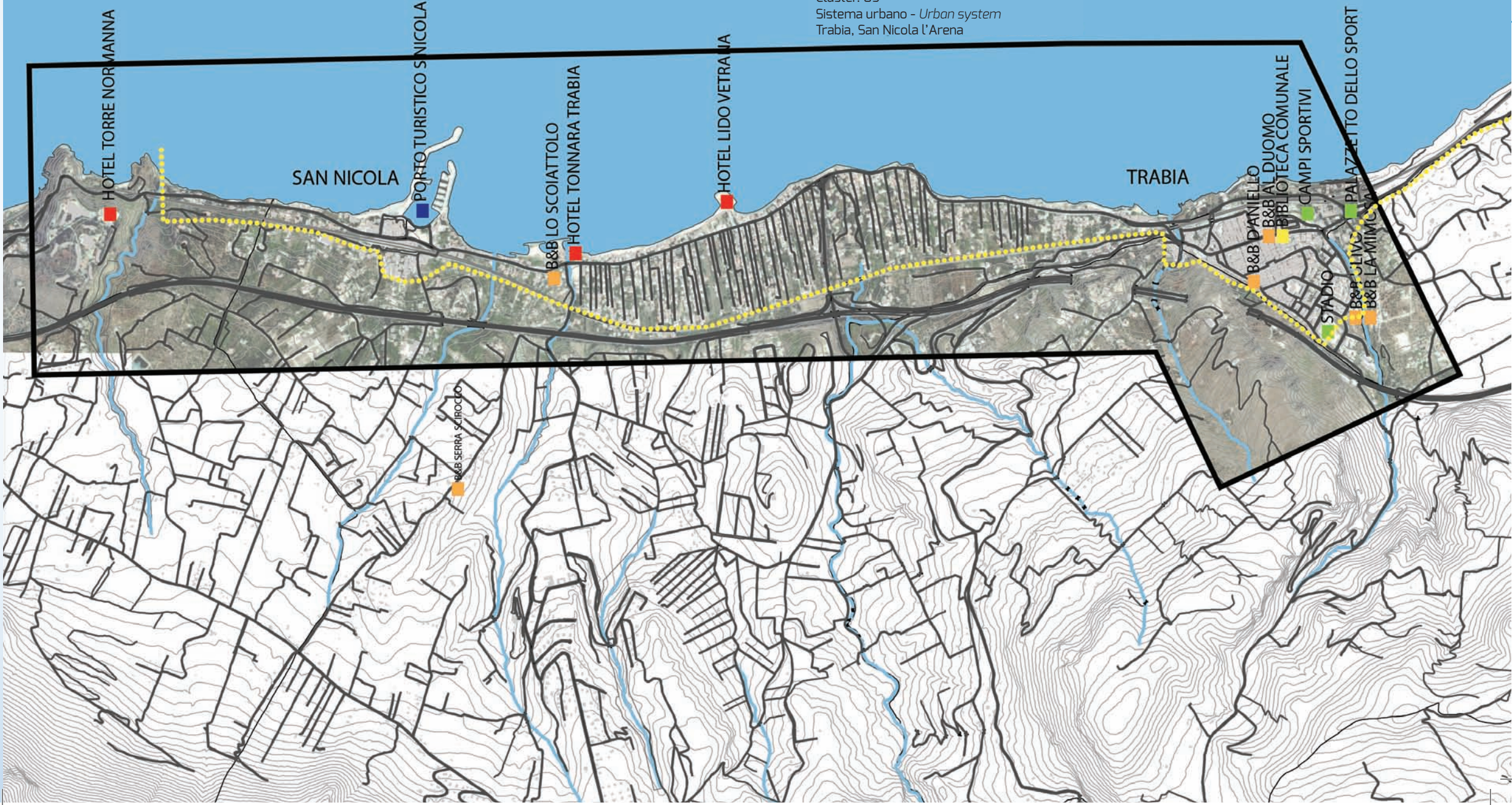
 Hotel

 B&B

##### Servizi alla nautica - Boating services



Cluster. 09  
Sistema urbano - Urban system  
Trabia, San Nicola l'Arena



# TAV. 3.2 MAP 3.2

## Rete ecologica e paesaggi costieri Ecological network and coastal landscapes

190

L'area di analisi è stata analizzata secondo quattro livelli di indagine:

- le componenti della rete ecologica;
- le componenti del paesaggio costiero;
- le componenti fisico-naturalistiche;
- le risorse sociali e simboliche.

Sono inoltre stati graficizzati i sistemi di relazione mare-mare e mare-interno.

L'area si caratterizza per la presenza dell'area protetta del monte Catalfano e dell'Aspra.

Il territorio prevalentemente urbanizzato si caratterizza per la presenza diffusa di aree agricole.

Il sistema puntuale delle torri costiere rappresenta uno degli elementi più evidenti e riconoscibili del patrimonio culturale identitario legato alla presenza del mare.

*This area was analysed on four different levels:*

- *components of the ecological network*
- *components of the coastal landscape*
- *physical/natural components*
- *social and symbolic resources.*

*The relational systems sea-sea and sea-inland are also shown.*

*The area is characterised by the presence of the protected area of Monte Catalfano and Aspra.*

*The mainly urbanised land is characterised by the widespread presence of agricultural areas.*

*The system of coastal towers at various points is one of the most obvious and recognisable elements of the heritage of cultural identity connected to the presence of the sea.*

### LEGENDA legend

#### Componenti della rete ecologica

*Components of the ecological network*

-  Aree protette - Protected areas
-  Ville e giardini storici - Historic gardens and villas
-  Corridoi ecologici reali o potenziali  
*Actual and potential ecological corridors*
-  Aree boscate - Wooded areas
-  Aree agricole - Agricultural areas
-  Aree naturali e semi naturali - Natural and semi-natural areas

#### Componenti del paesaggio costiero

*Components of the coastal landscape*





##### COMPONENTI STORICO-CULTURALI

*HISTORIC AND CULTURAL COMPONENTS*

-  Strutture urbane storiche - Historic urban structures
-  Porti storici - Historic ports
-  Intervisibilità funzionale tra edifici storici  
*Functional inter-visibility between historic buildings*
-  Strutture produttive storiche - Historic productive buildings
-  Torri costiere - Coastal towers

##### COMPONENTI FISICO NATURALISTICHE

*PHYSICAL / NATURAL COMPONENTS*



-  Spiagge - Beaches
-  Quinte naturali - Natural wings
-  Scogliere - Rocks
-  Aree agricole - Agricultural areas

##### RISORSE SOCIALI E SIMBOLICHE

*SOCIAL AND SYMBOLIC RESOURCES*

-  Eredità immateriali e identitarie - Non-material and identity patrimony

##### RELAZIONI - RELATIONS

-  Relazioni mare-mare - Sea-sea relations
-  Relazioni con l'interno - Relations with inland areas



# TAV. 4.1 MAP 4.1

## Infrastrutture, mobilità e flussi

### Infrastructures, mobility and movements

192

Le principali arterie di comunicazione viaria dell'area sono rappresentate dall'Autostrada e dalla SS 113. L'apertura dell'autostrada Palermo - Messina ha progressivamente comportato un decadimento della SS 113 a strada di collegamento intercomunale. Completa la dotazione infrastrutturale la presenza della linea ferroviaria e delle stazioni.

*The main arteries of communication in the area are the motorway and the main road SS 113. The opening of the Palermo - Messina motorway has caused a progressive decline of the SS 113, which has become a connecting road between different districts. There is also a railway line and some stations.*


#### LEGENDA legend

##### Sistema portuale - Port system

 Diporto - Recreation

##### Sistema della mobilità - Transport system

 Autostrada - Motorway

 Strada ad alta velocità - High velocity roads

 Viabilità di connessione waterfront-territorio  
Road network connecting the area with the waterfront

 Linea ferroviaria - Railway line

 Stazione ferroviaria - Railway station





# TAV. 4.2 MAP 4.2

## Accessibilità ai servizi

### Accessibility to services

194

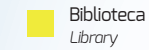
La tavola si riferisce al cluster di indagine specifica. In questa sono stati individuati i servizi culturali, dello sport e del tempo libero, della ricettività e del turismo e i servizi alla nautica. Per ciascun sistema di servizi individuati si sono individuati dei buffer a 300, 600 e 1000 m. Si evince la carenza dei servizi culturali che, per il comune di Trabia, si limitano alla presenza di una biblioteca.

*This map refers to the specific cluster of investigation in which cultural, sport, free-time, hospitality and tourist services, as well as boating services, are identified. For each system of services identified, buffers of 300, 600 and 1000m were identified. The lack of cultural services is clear. In the case of Trabia Council they are limited to one library.*

#### LEGENDA legend

##### Servizi culturali

Cultural services

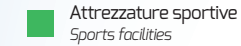


Biblioteca  
Library

Buffer 300 m, 600 m, 1000 m  
Buffer 300m, 600m, 1000m

##### Servizi sport e tempo libero

Sports and free-time services



Attrezzature sportive  
Sports facilities

Buffer 300 m, 600 m, 1000 m  
Buffer 300m, 600m, 1000m

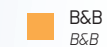
##### Servizi di ricettività e turismo

Hospitality and tourism services



Hotel  
Hotel

Buffer 300 m, 600 m, 1000 m  
Buffer 300m, 600m, 1000m



B&B  
B&B

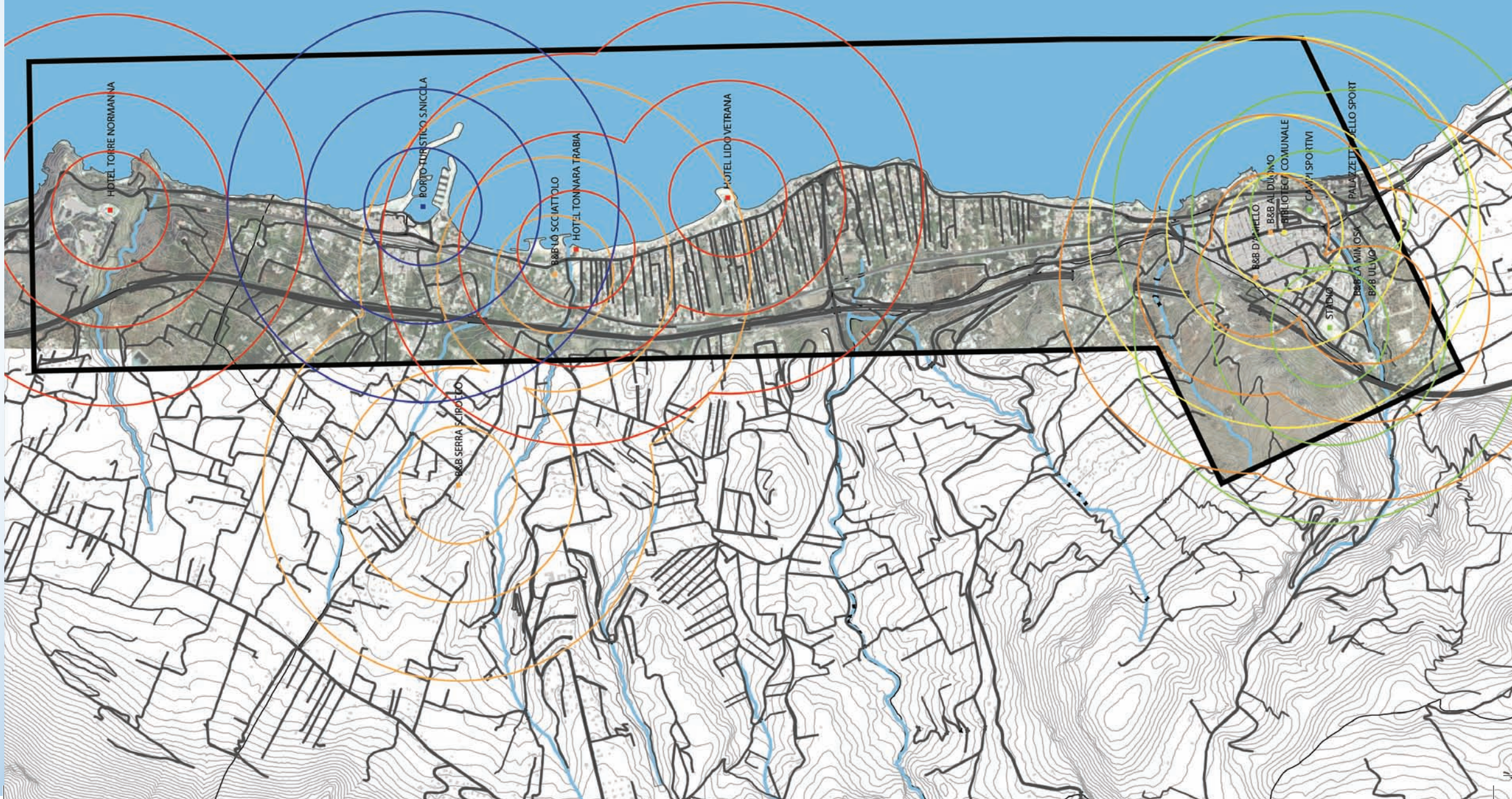
Buffer 300 m, 600 m, 1000 m  
Buffer 300m, 600m, 1000m

##### Servizi alla nautica

Services for boating



Buffer 300 m, 600 m, 1000 m  
Buffer 300m, 600m, 1000m



# TAV. 5.1 MAP 5.1

## Densità e cronologia dei tessuti urbani Density and chronology of urban fabric

196

La tavola sintetizza attraverso planimetrie storiche e ricostruzioni cartografiche l'evoluzione delle strutture urbane del territorio.

Si evince con evidenza il progressivo processo di urbanizzazione avviato in particolare tra gli anni '50 e gli anni '70.

Si notano inoltre l'introduzione della linea ferroviaria prima e successivamente dell'Autostrada.

*This table summarises the evolution of urban structures in the area through historical plans and cartographic reconstructions.*

*The progressive process of urbanisation can clearly be seen, particularly from the 50s to the 70s.*

*The introduction of the railway line first, and later the motorway, are also significant.*



800 - carta generale Sicilia  
800 - general map of Sicily



1850 - carta d'Italia  
1850 - map of Italy



1950



1970



1852 - topografica  
1852 - topographic



1930 - Provincia di Palermo  
1930 - Province of Palermo



1990



2000

# TAV. 6.2 MAP 6.2

## Turismo e nautica Tourism and boating

198



La tavola illustra per ciascuno dei porti il numero dei posti barca e il numero delle aziende presenti e a questo collegate. Inoltre la tavola suddivide le strutture alberghiere riportando per ciascuna struttura individuata il numero di posti letto.

*This map illustrates the number of mooring spaces for boats and the number of related businesses present. The map also shows individual hotels and the number of guests that each one can accommodate.*




### LEGENDA legend

#### Porti turistici - Tourist harbours

Classificazione in base al numero di posti barca  
Classification based on the number of mooring places

-  Santa Flavia - Porticello - Santa Flavia - Porticello
-  Trabia - San Nicola l'Arena - Trabia - San Nicola l'Arena

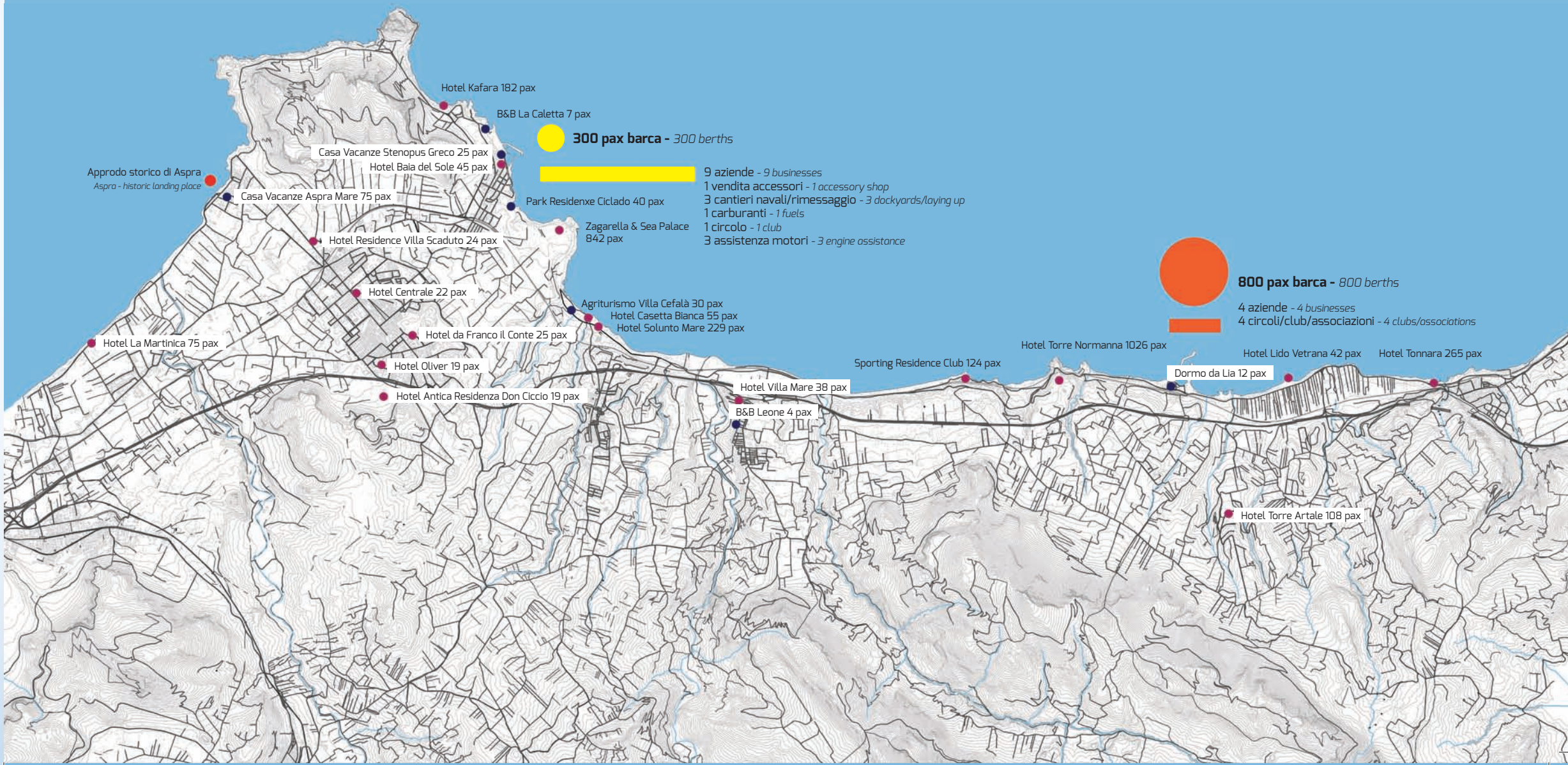
Classificazione in base al numero di aziende presenti  
Classification based on the number of companies present

-  Santa Flavia - Porticello - Santa Flavia - Porticello
-  Trabia - San Nicola l'Arena - Trabia - San Nicola l'Arena
-  Aspra - approdo storico, non classificato come porto  
Aspra - historic landing place, not classified as a port

#### Strutture alberghiere - Hotels

Numero di posti letto alberghieri ed extralberghieri  
Number of guests that can be accommodated in hotels  
and other types of accommodation

-  Strutture alberghiere - Hotels
-  Strutture extralberghiere - Hospitality structures other than hotels



Approdo storico di Aspra  
Aspra - historic landing place

Hotel Kafara 182 pax

B&B La Caletta 7 pax

Casa Vacanze Stenopus Greco 25 pax  
Hotel Baia del Sole 45 pax

Casa Vacanze Aspra Mare 75 pax

Park Residenxe Ciclado 40 pax

Zagarella & Sea Palace  
842 pax

Hotel Residence Villa Scaduto 24 pax

Hotel Centrale 22 pax

Agriturismo Villa Cefalà 30 pax  
Hotel Casetta Bianca 55 pax  
Hotel Solunto Mare 229 pax

Hotel La Martinica 75 pax

Hotel da Franco il Conte 25 pax

Hotel Oliver 19 pax

Hotel Antica Residenza Don Ciccio 19 pax

Hotel Villa Mare 38 pax

B&B Leone 4 pax

Sporting Residence Club 124 pax

Hotel Torre Normanna 1026 pax

Hotel Lido Vetrana 42 pax

Hotel Tonnara 265 pax

Dormo da Lia 12 pax

Hotel Torre Artale 108 pax

**300 pax barca - 300 berths**

- 9 aziende - 9 businesses
- 1 vendita accessori - 1 accessory shop
- 3 cantieri navali/rimessaggio - 3 dockyards/laying up
- 1 carburanti - 1 fuels
- 1 circolo - 1 club
- 3 assistenza motori - 3 engine assistance

**800 pax barca - 800 berths**

- 4 aziende - 4 businesses
- 4 circoli/club/associazioni - 4 clubs/associations

## Scenario tendenziale in atto

L'area di studio presenta un quadro tendenziale in atto estremamente eterogeneo e differenziato. Le agende strategiche delle varie amministrazioni comunali in relazione ai loro rispettivi tratti di costa appaiono spesso prive di una vision comune. Questa condizione è in parte da ritenersi come l'esito di una grande frammentazione dei soggetti istituzionali chiamati, in Italia, al governo della costa (Autorità portuali; Demanio; Comuni; Parchi; etc.) che comporta un potere decisionale eccessivamente distribuito sebbene mai realmente partecipato e attento alle reali esigenze delle comunità insediate. Una seconda considerazione, di ordine generale, riguarda la mancanza di un coordinamento pianificatorio e di programmazione tra i comuni costieri, ciascuno dei quali ha provveduto, nella piena legittimità, a individuare interventi di riqualificazione o di dotazione di servizi, unicamente all'interno della propria area di giurisdizione, senza tuttavia considerare il sistema costiero come un ambiente unitario, seppur dotato di peculiarità specifiche e di identità differenziate, che non possono essere limitate dai confini delle giurisdizioni comunali.

L'area di studio, a dispetto di una condizione di generalizzato degrado, è caratterizzata dalla presenza di una variegata gamma di vincoli che, oltre a quelli applicati ope legis, si estende a vincoli puntuali di natura archeologica e ambientale.

In termini generali possiamo osservare come la maggior parte degli interventi previsti si riferisca al potenziamento della portualità turistica.

Si prevedono infatti i potenziamenti dei porti di San Nicola, Santa Flavia e Aspra. Più limitate appaiono le previsioni di riqualificazione costiera che invece appaiono come le più urgenti emergenze da risolvere

in una ottica di riappropriazione dell'uso collettivo del mare.

Degno di nota il progetto di riqualificazione della foce della Milicia che prevede la realizzazione di un'area protetta a fruizione ciclo-pedonale.

Di rilevanza territoriale appaiono inoltre le previsioni per il Piano di gestione del SIC di Capo Zafferano nonché l'istituzione del Parco di cultura ambientale e centro di educazione ambientale di monte Catalfano. In questo versante si verrebbe a definire un sistema virtuoso di riqualificazione ambientale composito e articolato che dal monte Catalfano si estende verso ovest in direzione di Palermo, prevedendo al suo interno l'area costiera interessata dal modello di gestione ambientale Aspra coast; la riqualificazione ambientale litoranea Aspra Mongerbino; il potenziamento del porto di Aspra; la riqualificazione della costa tra Ficarazzi e Aspra fino al parco fluviale del fiume Eleuterio. Questo ambito costiero sarà inoltre arricchito dalla presenza di un sistema di piste ciclabili che lo connettano al centro abitato di Bagheria.

Gli altri interventi previsti appaiono invece ispirati ad una logica episodica piuttosto che sistemica e si limitano alle previsioni contenute nei piani triennali delle opere pubbliche delle varie amministrazioni comunali.

Le amministrazioni comunali con giurisdizione nel tratto di costa individuato stanno redigendo ciascuna i propri PUDM.

### Sebastiano Provenzano

Esperto tecnico-scientifico esterno  
Provincia Regionale di Palermo  
*External technical scientific specialist*  
*Regional Province of Palermo*



## Trend scenario

*The area being studied presents an extremely varied prospective scene in action. The strategic agendas of the various council administrations in relation to their respective stretches of coastline often seem to lack a common vision. This situation should partly be considered the result of a great fragmentation of the institutional bodies responsible for governing the coast in Italy (Port Authorities, State Lands, Councils, Parks etc.), which means that decision making powers are too widely distributed, but never really shared or attentive to the real needs of the local community.*

*A second consideration, of a general kind, regards the lack of planning coordination between the coastal councils, each of which has quite legitimately arranged for the identification of redevelopment programmes or the provision of services only within its own area of jurisdiction, without considering the coastal system as a single environment, with specific characteristics and varied identities that cannot be limited to the boundaries of council jurisdiction.*

*In spite of its general state of decay, the area being studied is characterised by the presence of a varied range of constraints, which, in addition to those applied ope legis, include precise constraints of an archaeological and environmental nature.*

*In general terms we can observe that most of the projects are related to the development of tourist ports. In fact, the development of the ports of San Nicola, Santa Flavia and Aspra are planned.*

*The plans for coastal redevelopment seem more limited, although this seems the most urgent emergency to resolve in the context of a return to collective use of the sea.*

*The redevelopment project for the mouth of the Milicia is*

*worth noting. The creation of a protected area for cyclists and pedestrians is planned here.*

*The implementation of the Management Plan of the SIC of Capo Zafferano as well as the establishment of the Monte Catalfano Environmental Learning Park and Environmental Education Centre are also important for the area.*

*The proposal is to create a virtuous system of well constructed and varied environmental redevelopment, which extends from Monte Calfano in a westerly direction towards Palermo, and includes the coastal area involved in the Aspra Coast environmental management model; the Aspra Mongerbino environmental coastal redevelopment; the development of the port of Aspra; the redevelopment of the coast between Ficarazzi and Aspra as far as the river park of the River Eleuterio. This area of coastline will also have a system of cycle paths connecting it to the town of Bagheria.*

*The other projects planned seem to be inspired by an episodic logic rather than a systemic one, and are limited to the provisions contained in the three-year plans for public works of the various council administrations.*

*The council administrations responsible for this stretch of coast are all drawing up their own PUDMs.*

# TAV. 7.1 MAP 7.1

## Vincoli, trasformazioni in atto e attori

### Constraints, transformations under way and actors

202

Il sistema dei vincoli agenti sull'area è stato suddiviso secondo le categorie idrogeologico, paesaggistico, archeologico e SIC e ZPS.

Sono inoltre state individuate le fasce di rispetto dalla costa. Inoltre per ciascun ambito locale-comunale, sono state definite le principali trasformazioni in atto suddivise per macro categoria.

*The system of constraints in operation in the area has been subdivided according to hydro-geological, landscape, archaeological SIC and ZPS categories.*




*The respective sections were also identified from the coast, and for each local/council area the main transformations in action were defined and subdivided into macro categories.*

#### LEGENDA *legend*

##### Vincolo - *Constraint*

-  Idrogeologico (PAI) - *Hydro-geological (PAI)*
-  Paesaggistico - *Landscape*
-  Fasce di rispetto - *Respective sections*
-  Archeologico - *Archaeological*
-  SIC - ZPS - *SIC ZPS*

##### Trasformazioni in corso - *Transformations in action*

-  Ambiente - *Environment*
-  Dotazione di servizi - *Provision of services*
-  Comune aderente al piano di sviluppo locale  
*Council adhering to the local development plan*

- Piano di gestione SIC Capo Zafferano
- Parco di cultura ambientale e centro di educazione ambientale Monte Catalfano
- Capo Zafferano SIC management plan
- Monte Catalfano Environmental Learning Park and Environmental Education Centre

Area costiera interessata dal modello di gestione ambientale "Aspracoast"  
Coastal area affected by the "Aspracoast" environmental management model

Riqualificazione e risanamento ambientale litoranea Aspra - Mongerbino per la fruizione del mare  
Aspra - Mongerbino coastal environmental redevelopment and reclamation for use of the sea

Porto turistico di Aspra e sistemazione degli spazi pedonali  
Aspra Tourist Port and layout of pedestrian spaces

Realizzazione percorsi ciclabili  
Creation of cycle paths

Riqualificazione costa tra Ficcarazzi e Aspra  
Redevelopment of the coast between Ficcarazzi and Aspra

Parco fluviale Fiume Eleuterio  
River park of the River Eleuterio

- Porto turistico di Santa Flavia
- Sistemazione degli spazi pedonali
- Riqualificazione Piano Stenditore
- Tourist port of Santa Flavia
- Layout of pedestrian spaces
- Stenditore Plan Redevelopment

Recupero naturalistico della linea di costa e dell'area del Fiume Milicia  
Naturalistic reclamation of the coastline and the area around the River Milicia

Area costiera interessata dal piano di utilizzo demanio marittimo  
Coastal area affected by the plan for the use of coastal land owned by the state

Ampliamento del porto turistico di San Nicola l'Arena  
Enlargement of the tourist part of San Nicola l'Arena

#### Aspra ambito locale comunale

- Economie urbane**
- Insediamenti produttivi
- Dotazione di servizi**
- Completamento dello stadio con realizzazione pista di atletica
- Aspra local council area*
- Urban economies**
- Productive allocation
- Provision of services**
- Completion of the stadium with athletics track

#### Bagheria ambito locale comunale

- Ambiente**
- Parco urbano c.da Monaco
  - Parco urbano di Villa Valguarnera
  - Parco fluviale fiume Eleuterio
- Fruizione culturale**
- Restauro Palazzo Branciforti Butera
  - Restauro Certosa di Palazzo Butera
  - Restauro Villa Cutò
- Economie urbane**
- Insediamenti produttivi in c.da Monaco
- Dotazione di servizi**
- Polo congressuale fieristico ex Mattatoio
- Inclusione sociale**
- Realizzazione cantieri culturali giovanili

*Bagheria local council area*

- Environment**
- Contrada Monaco urban park
  - Villa Valguarnera urban park
  - River park of the River Eleuterio
- Cultural use**
- Restoration of the Branciforti Butera Palace
  - Restoration of the Charterhouse of the Butera Palace
  - Restoration of Villa Cutò
- Urban economies**
- Productive allocations in Contrada Monaco
- Provision of services**
- Ex Mattatoio trade fair and congress centre
- Social Inclusion**
- Creation of young people's cultural area

#### Casteldaccia ambito locale comunale

- Dotazione di servizi**
- Realizzazione della piscina comunale
- Casteldaccia local council area*
- Provision of services**
- Creation of public swimming pool

# TAV. 7.2 MAP 7.2

## Pressioni, rischi e compatibilità delle scelte Pressures, risks and compatibility of choices

204

La tavola individua le aree di vulnerabilità geomorfologica e idrogeologica così per come individuate dal PAI. Inoltre sono stati definiti alcuni elementi ambientalmente pericolosi quali condotte sottomarine, collettori, etc.

*The map shows the areas of geomorphological and hydro-geological vulnerability as identified by the PAI. Some environmentally dangerous elements have also been identified, such as underwater pipes, sewers etc.*

### LEGENDA legend

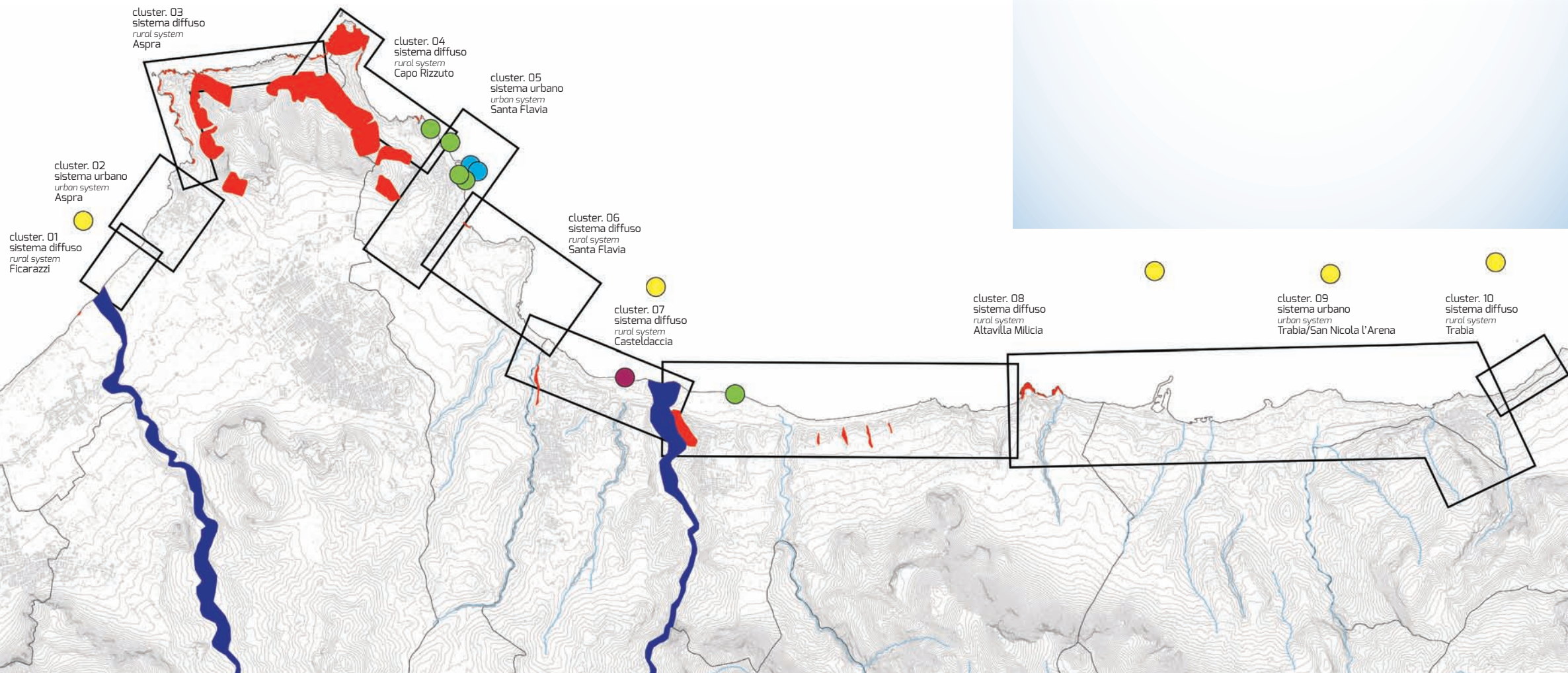
#### Zone di vulnerabilità - Zones of vulnerability

- Aree di vulnerabilità idrologica  
Areas of hydrological vulnerability
- Aree di vulnerabilità geomorfologica  
Areas of geomorphic vulnerability

#### Zone di pericolosità - Danger zones

##### SCARICHI A MARE - WASTE DISCHARGE INTO THE SEA

- Condotta sottomarina - Undersea pipe
- Collettore - Manifold
- Collettore circolare - Circular manifold
- Canaletta chiusa - Closed pipe



# Indirizzi progettuali

## Project aims

Sebastiano Provenzano

Esperto tecnico-scientifico esterno

Provincia Regionale di Palermo

*External technical scientific specialist*

*Regional Province of Palermo*

### Greenwaterfront: un meta-plan di indirizzo della pianificazione costiera intercomunale

Dalla analisi della mappa delle trasformazioni risulta evidente come non manchino le iniziative e i progetti, manca piuttosto un'attività di coordinamento della programmazione in grado di far emergere, per ciascun territorio costiero, specifici valori e potenzialità.

Manca un approccio in grado di coinvolgere più direttamente i portatori di interesse in una visione integrata e interscalare.

Lo scenario progettuale che si propone si fonda su quattro macro obiettivi declinati in più specifici dispositivi progettuali.

#### 1) Green infrastructure costiera

L'ipotesi di fondo del metaplan prevede la definizione di un asse attrezzato verde: una green infrastructure definita dalla implementazione e regolamentazione del verde costiero; dalla realizzazione di una infrastrutturazione leggera (piste ciclabili, aree di sosta veicolare; sistemi green di mobilità di massa, metromare, etc.); dalla diffusione di un approccio "green" alla realizzazione dei manufatti a servizio della balneazione; la previsione di isole ecologiche, etc. La green infrastructure, declinata con diversi caratteri in ragione del tratto di costa che attraversa, diviene la spina dorsale della nuova identità della costa.

Collegato alla green infrastructure, dovrà essere definito un sistema puntuale di accessi al mare, mediante la realizzazione di una apposita segnaletica; la predisposizione di opportune aree di sosta; la realizzazione di pedane, etc.

#### 2) Valorizzazione delle identità delle risorse marino-costiere: la creazione di un Patto di Costa tra i comuni

Appare indispensabile promuovere interventi in grado di valorizzare e meglio specificare le identità specifiche di ciascuno dei cluster individuati all'interno della macro area. Si propone la realizzazione di una carta degli usi del mare, in grado di differenziare le funzioni e i servizi da mettere al servizio della balneazione. La risorsa della pesca, ad esempio, deve essere potenziata a favore anche della sua capacità di attrarre turismo tematico. Le valenze paesaggistiche (Monte Catalfano e il suo parco di educazione ambientale) e storiche (il sistema delle ville bagheresi, il sistema delle torri, il sito archeologico di Solanto) devono essere messe a sistema in un'ottica di confederazione. Sull'esempio confederativo dei Patti di fiume si propone di istituire tra i comuni e gli operatori privati della macro area un Patto di Costa che adotta un sistema di regole condiviso in cui i criteri di utilità pubblica, sostenibilità economica e ambientale, intervengono per la ricerca di soluzioni efficaci alla riqualificazione della costa.

#### 3) Innovazione e differenziazione nei servizi alla balneazione: implementazione della Mixité funzionale

Appare prioritario avviare un processo di potenziamento e differenziazione dei servizi alla balneazione. In questo senso, dovrebbero essere incentivate attività imprenditoriali innovative legate ad esempio agli sport acquatici e ai servizi ai bagnanti. In grado anche di destagionalizzare il turismo e attrarre eventi di rilevanza internazionale (campionati di pesca, sci nautico, triathlon etc.). Inoltre, coerentemente con la filosofia della green

infrastrutture, gli stabilimenti e le strutture di supporto alla balneazione dovrebbero essere caratterizzati dal rispetto della massima compatibilità ambientale, utilizzando materiali e tecnologie ispirati al riciclo e alla precarietà e provvedendo autonomamente alla produzione di energia (fotovoltaico, minieolico). In questo senso appare prioritario promuovere l'attivazione di un consorzio che associ gli stabilimenti balneari e gli operatori del settore del macro cluster costiero.

#### **4) Coordinamento e armonizzazione della pianificazione costiera comunale**

Nell'ottica della costituzione di un Patto di Costa appare prioritario procedere ad una armonizzazione delle previsioni dei PUDM (Piani di utilizzo del demanio marittimo) di tutti i comuni della macro area, al fine di meglio indirizzare la programmazione, la richiesta di risorse e di finanziamenti.

Lo scenario progettuale prevede che l'ottenimento dei quattro macro obiettivi sia perseguibile attraverso una gamma articolata di politiche e azioni puntuali che debbano sottostare ad una unica visione comune. In questa fase di redazione del metaplan è stata individuata una serie di dispositivi progettuali, puntualmente localizzati nell'allegata cartografia di cui di seguito si dà una sintetica descrizione.

#### **RI.U. Riordino Urbano**

Con questo acronimo si intendono le aree sottoposte a riordino urbano. Il recente "Piano nazionale per la rigenerazione urbana sostenibile", proposto al Governo dal Consiglio Nazionale degli Architetti, potrebbe trovare in questi sistemi urbani costieri un esemplare campo di

sperimentazione.

Il riordino urbano comporta una serie integrata di azioni relative alla riqualificazione dello spazio pubblico e dell'edilizia esistente. Nelle aree sottoposte a questo dispositivo progettuale appare indispensabile procedere ad un processo di riqualificazione dell'esistente, un vero e proprio piano di riparazione dell'esistente che può essere declinato sotto varie forme: piano del colore; regolamentazione dell'arredo urbano; illuminazione pubblica; riqualificazione architettonica delle facciate. Questo dispositivo si applica ai centri urbani costieri con particolare riguardo agli spazi pubblici e alle cortine edilizie di waterfront.

#### **R.A.F. Riqualificazione ambientale di ambito fluviale**

Le aree sottoposte a R.A.F. sono quelle interessate da interventi di riqualificazione ambientale di ambito fluviale. Le foci dei fiumi e gli ambiti ad esse immediatamente adiacenti (150 m. dalle sponde) sono interessate da questo dispositivo. In queste aree devono essere implementati interventi di infrastrutturazione leggera quali piste ciclabili, sentieristica e piazzole attrezzate. Gli interventi in queste aree devono essere ispirati alla massima compatibilità ambientale e al restauro del paesaggio, al rispetto e alla tutela della biodiversità. Opera in tal senso il progetto di riqualificazione della foce della Milicia.

#### **P.U. Porti urbani**

Con questo acronimo si intendono le aree di interazione porto-città, come quelle in cui si dovrà manifestare fisicamente la permeabilità del porto alla città, in termini di funzioni e dotazione di spazi pubblici.

I piccoli porti di San Nicola, Santa Flavia e Aspra devono ulteriormente specializzare le loro peculiarità: San Nicola di porto turistico di rango locale, Santa Flavia e Aspra di porticcioli legati soprattutto alla tradizione della pesca. In tutti i casi, le previsioni progettuali di ampliamento che li interessano dovrebbero essere maggiormente concepite come l'occasione per definire un rinnovato legame tra i centri urbani e il mare piuttosto che come mere infrastrutture. In questo senso sarebbe auspicabile da parte delle Amministrazioni considerare sempre più il porto come parte integrante del logos urbano e non come enclave infrastrutturale disgiunta e separata.

#### **I.A.P. Implementazione accessibilità pubblica**

L'acronimo corrisponde al dispositivo progettuale chiamato a implementare, sotto forme diverse, l'accessibilità pubblica alla costa, garantendo medesime condizioni a tutte le tipologie di utenza. Questo agisce soprattutto in corrispondenza dei tratti di costa caratterizzati dalla proliferazione del sistema delle seconde case che, nei fatti, riduce gravemente l'accessibilità pubblica alla costa limitandola a pochi accessi, spesso impraticabili. Per questi ambiti, oltre che ad una apposita segnaletica, dovranno essere predisposti opportuni sistemi di accesso in ragione delle differenti condizioni orografiche (scale, rampe, montascale, ascensori, etc.). Oltre alla accessibilità costa-spiaggia, dovrà essere studiata nei contesti più problematici anche l'accessibilità spiaggia-mare, attraverso la predisposizione di pedane, zattere galleggianti, etc. Al nuovo sistema di accessi dovrà inoltre corrispondere la puntuale individuazione di piccole aree per la sosta veicolare.

#### **M.m. Metro mare**

La particolare condizione orografica, nonché il sistema lineare delle seconde case, comportano una effettiva difficoltà di accesso alle spiagge. A tal ragione si ritiene che possa essere proposta dal Patto di Costa l'istituzione di un servizio di metro mare che connetta i porticcioli di Aspra, San Nicola e Santa Flavia con le spiagge della macro area. In questo modo l'utente avrebbe modo di parcheggiare l'auto presso i porti e usufruire del servizio per recarsi più comodamente in spiaggia.

#### **P.L.C. Parco lineare costiero**

Spina dorsale di tutto il sistema costiero dovrebbe divenire un nuovo parco lineare. Le variegate condizioni orografiche e insediative che caratterizzano i trenta chilometri di costa impongono che il parco abbia caratterizzazioni e specificità differenti. In alcuni contesti si limiterà ad essere rappresentato da un filare di alberi, in altri potrà allargarsi a definire un boschetto attrezzato. Il parco lineare costiero ingloba l'area SIC di Monte Catalfano e idealmente l'area archeologica di Solunto definendo fisicamente una green line costiera.

#### **I.L. Infrastrutturazione leggera**

Nel rispetto della filosofia della green infrastructure che sta alla base del metaplan, si prevede di incentivare la realizzazione di un sistema di infrastrutturazione leggera. In primo luogo attraverso la realizzazione di una pista ciclabile costiera. A questo intervento si potrebbe associare la realizzazione di un servizio bus elettrico oltre al già citato sistema metro-mare.

### **I.N. Ingegneria naturalistica**

Il fenomeno della erosione costiera colpisce ampie zone della costa della macro area. Per queste si propone l'avvio di procedure sperimentali di ingegneria naturalistica per il ripascimento delle spiagge. Questo approccio, che prevede unicamente l'utilizzo di mezzi naturali, si è dimostrato di grande efficacia in analoghi contesti e vede l'Italia all'avanguardia. Si potrebbe a tal proposito trovare con l'AIPIN (Associazione nazionale per l'ingegneria naturalistica) la condivisione di un protocollo di accordo per trasformare l'intera costa in un grande laboratorio sperimentale di queste tecniche.

### **GREENWATERFRONT**

#### **A purpose-plan for the direction of coastal and inter-council planning**

*From an analysis of the map of transformations it is clear that there is no lack of initiatives and projects.*

*What is lacking is a system of planning coordination capable of bringing out the specific potential and merits of each coastal area.*

*An approach that is able to involve the interested parties more directly in an integrated vision between different layers is missing.*

*The scenario of the project proposed is based of four macro objectives divided into various project systems*

#### **1) Green coastal infrastructure**

*The hypothesis that the plan is based on involves the determining of a green infrastructure defined by the implementation and regulation of coastal green spaces, the creation of light infrastructure (cycle paths, car parks, green public transport etc.), the promotion of a green approach to the manufacture of bathing products, the creation of ecological islands etc.*

*The green infrastructure, which will have different characteristics depending on which stretch of the coast it crosses, will become the backbone of the new identity of the coast.*

*A system of access points to the sea will have to be defined, in connection with the green infrastructure, through the creation of a special system of signs, the provision of rest areas, the creation of platforms etc.*



## **2) Development of the identity of coastal-marine resources: the creation of a Coastal Pact between the councils**

*It seems essential to promote projects that can develop and better specify the specific identities of each of the individual clusters identified within the macro area. The creation of a map of uses of the sea, which can differentiate the functions and the services to be provided for bathing, is proposed. The resource of fishing, for example, must be developed in a way that favours its potential to attract themed tourism too. The presence of landscape features (Monte Catalfano and its environmental park) and historic features (the villas of Bagheria, the system of towers and the archaeological site of Solunto) must be placed in a system of federation. Following the example of the River Pacts, the establishment of a Coastal Pact between councils and private operators in the macro area is proposed. This pact will contain a system of shared rules, in which criteria of public utility and economic and environmental sustainability are adopted in order to find effective solutions for the redevelopment of the coast.*

## **3) Innovation and diversification in services for bathing: implementation of the functional Mix**

*Starting a process of development and diversification of services for bathing seems a priority. Innovative business activities related, for example, to water sports and services for bathers should be encouraged, including ones capable of attracting tourists in all seasons and events of international importance (fishing, water-skiing and triathlon competitions, etc.). Furthermore, in line with the philosophy of green infrastructures, structures and buildings for bathing*

*should be characterised by maximum respect for environmental compatibility, using materials and technologies inspired by recycling and energy self-sufficiency (solar power and mini wind turbines). It seems a priority to activate an organisation that brings together the bathing establishments and the businesses of the sector in the coastal macro cluster.*

## **4) Coordination and harmonization of Coastal Council Planning**

*With regard to the establishment of a Coastal Pact, it seems a priority to harmonize the expectations of the PUDMs (Plans for the Use of State Owned Land on the Coast) of all the councils in the macro area, in order to direct planning and the demand for resources and finance more effectively.*

*According to the project scenario, reaching the four macro objectives should be possible through a wide range of policies and actions that must be subject to a single common vision. In this phase of the drawing up of the plan, a series of project systems have been identified. Their location is precisely shown on the attached maps, which are briefly described below.*

### **RI.U Urban Reorganization**

*This acronym is used to represent the areas subject to Urban Reorganization. The recent "National Plan for Sustainable Urban Regeneration", proposed to the Government by the National Council of Architects, could find an exemplary field for experimentation in these coastal urban systems. Urban reorganization involves an integrated series of actions related to the redevelopment of public space and existing buildings. In the areas subject to this planning system it seems essential to proceed*

with a process of redevelopment of what is already there, a plan to repair existing structures that can be divided up in a variety of ways: a colour plan; improvement of the street furniture; public illumination; architectural redevelopment of facades. This system can be applied to coastal urban centres with particular reference to the public spaces and the curtain of buildings on the waterfront.

### **R.A.F. Environmental Redevelopment in the area of Rivers**

The areas subject to R.A.F. are affected by environmental redevelopment in the area of rivers.

The mouths of rivers and the areas immediately adjacent (150m from the banks) are subject to this system. In these areas light infrastructure must be put in place, such as cycle paths, footpaths and furnished areas.

The interventions in these areas must be inspired by maximum environmental compatibility, restoration of the landscape, and respect and protection of biodiversity. The redevelopment project of the mouth of the Milicia operates according to these criteria.

### **P.U. Urban Ports**

This acronym refers to the areas of port-city interaction, like those in which the permeability of the port to the city must be physically manifested in terms of functions and provision of public spaces.

The little ports of San Nicola, Santa Flavia and Aspra must further specialise their individual characteristics: San Nicola as a tourist port at a local level; Santa Flavia and Aspra as ports connected above all with the tradition of fishing. In all cases the project expectations of enlargement should be conceived more as an opportunity

to create a renewed link between the urban centres and the sea, rather than just infrastructure. In this context it would be desirable for the Administrations to consider the port more as an integral part of the urban situation and not as a separate and detached infrastructural enclave.

### **I.A.P. Implementation of Public Access**

This acronym corresponds to the planning system aimed at implementing public accessibility to the coast in different ways, guaranteeing the same conditions to all types of use. It is applicable above all along the stretches of coast characterised by the proliferation of the system of second homes, which in effect seriously reduce public accessibility to the coast, limiting it to a few points, which are often impracticable.

For these areas, as well as a special system of signposts, suitable systems for access should be provided depending on the different types of relief (steps, ramps, lifts, stair-lifts etc.). In the most problematic contexts, in addition to Coast-Beach accessibility, Beach-Sea accessibility will also have to be studied, in the form of the provision of platforms, floating rafts etc. Places for small car parking areas will also have to be identified as part of the new system of access.

### **M.m Sea Metro**

The particular relief conditions, as well as the linear system of second homes make accessing the beaches difficult. For this reason, it is thought that the Coastal Pact could propose the establishment of a sea metro service connecting the beaches in the macro area with the ports of Aspra, San Nicola and Santa Flavia. In this way users would be able to park their cars in the ports and use the service to get to the beach more comfortably.

### **P.L.C. Coastal Linear Park**

*A new linear park should become the backbone of the whole coastal system. The varied relief and settlement conditions along the thirty kilometres of coast mean that the park will need to have different characteristics in different places. In some contexts it will be no more than a line of trees, while in others it will be wide enough to become a wood with facilities.*

*The linear coastal park will include the SIC area of Monte Catalano, and ideally the archaeological area of Solunto, physically creating a green coastal line.*

### **I.L. Light Infrastructure**

*With regard to the philosophy of green infrastructure, which is at the heart of the plan, the creation of a system of light infrastructure will be incentivised, initially through the creation of a coastal cycle path. This could be linked to the creation of an electric bus service, in addition to the sea-metro system already mentioned.*

### **I.N. Naturalistic Engineering**

*The phenomenon of coastal erosion affects large areas of the coast in the macro area. For these areas an experimental procedure of naturalistic engineering to deposit sand on the beaches is proposed.*

*This approach, which involves only the use of natural means, has proved extremely effective in similar contexts, and Italy is at the forefront of the development of this technology.*

*An agreement could be made with the AIPIN (National Association for Naturalistic Engineering) to transform the entire coast into a huge experimental laboratory for these techniques.*

# TAV.8 MAP 8

## Metaplan di indirizzo della pianificazione costiera Coastal planning





212

La tavola sulla base dei quattro macro obiettivi (Green infrastructure; Patto di costa; Mixità Funzionale; Armonizzazione PUDM) prevede l'individuazione di puntuali dispositivi progettuali per la cui spiegazione si rimanda all'apposito capitolo contenuto nel testo.

*This map is based on the four macro objectives (Green infrastructure; Coastal Pact; Functional Mixità; PUDM Harmonization) and the identification of precise planning systems which are explained precisely in the special chapter contained in this text.*

### LEGENDA legend

#### Macro obiettivi - Macro objectives

-  1. Green infrastructure - Green infrastructure
-  2. Patto di costa - Coastal pact
-  3. Mixità funzionale - Functional mixità
-  4. Armonizzatore P.U.D.M. - P.U.D.M. harmonizer

#### Dispositivi progettuali - Planning systems

-  **RAF** Riqualificazione ambientale fluviale  
Environmental Redevelopment in the area of Rivers
-  **PU** Porto urbano - Urban Ports
-  **RU** Riordino urbano - Urban Reorganization
-  **IAP** Implementazione accessibilità pubblica  
Implementation of Public Access
-  **IN** Ingegneria naturalistica - Naturalistic Engineering
-  **PLC** Parco lineare costiero - Coastal Linear Park
-  **IL** Infrastrutturazione leggera - Light Infrastructure
-  **MM** Metromare - Sea Metro



- Piano do gestione SIC Capo Zafferano
- Parco di cultura ambientale e centro di educazione ambientale Monte Cofano
- Capo Zafferano SIC management plan
- Monte Catalano Environmental Learning Park and Environmental Education Centre

- Porto turistico di Santa Flavia
- Sistemazione degli spazi pedonali
- Riqualificazione Piano Stenditore
- Tourist port of Santa Flavia
- Layout of pedestrian spaces
- Stenditore Plan Redevelopment

Riqualificazione e risanamento ambientale litoranea Aspra Mongerbino per la fruizione del mare  
Aspra - Mongerbino coastal environmental redevelopment and reclamation for use of the sea

Porto turistico di Aspra e sistemazione degli spazi pedonali  
Aspra Tourist Port and layout of pedestrian spaces

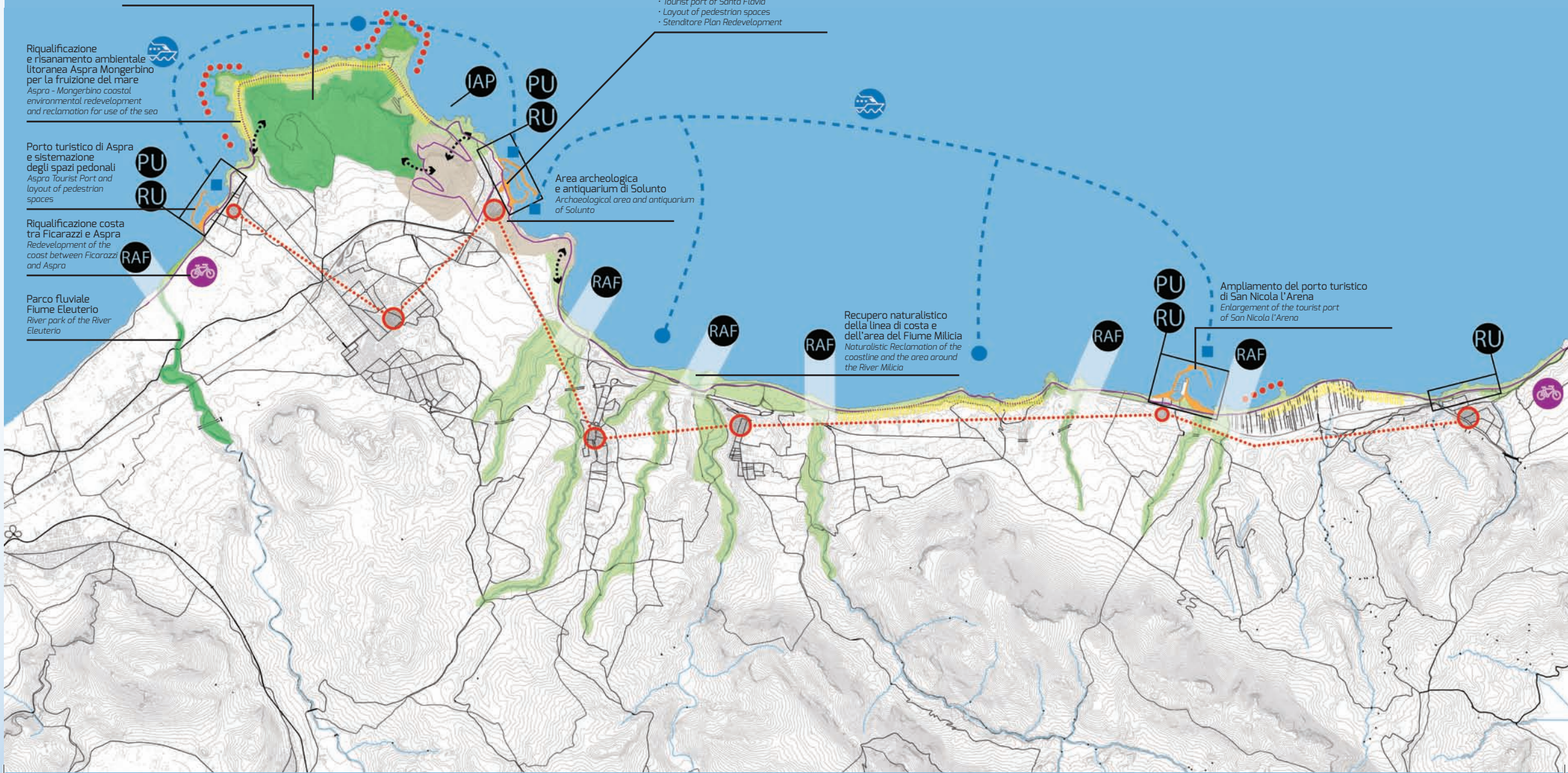
Riqualificazione costa tra Ficarazzi e Aspra  
Redevelopment of the coast between Ficarazzi and Aspra

Parco fluviale Fiume Eleuterio  
River park of the River Eleuterio

Area archeologica e antiquarium di Solunto  
Archaeological area and antiquarium of Solunto

Recupero naturalistico della linea di costa e dell'area del Fiume Milicia  
Naturalistic Reclamation of the coastline and the area around the River Milicia

Ampliamento del porto turistico di San Nicola l'Arena  
Enlargement of the tourist part of San Nicola l'Arena





# L'Atlante del Comune di Palermo



*The Atlas of Palermo*



Palermo, la spiaggia dell'Arenella  
e la tonnara Bordonaro  
*Palermo, the beach of Arenella and the  
Bordonaro tuna fishery*

Palermo, costa sud  
Palermo, southern coast





## Presentazione dei luoghi

### Sergio Marinaro

Funzionario tecnico del servizio traffico ex OPCM,  
Esperto tecnico interno  
Comune di Palermo  
*Technical Officer of the Traffic Service former OPCM,  
Internal technical specialist  
Palermo City Council*

Costa, fascia costiera, marina, linea di costa, fronte a mare e di recente... "waterfront". Domani, chissà cosa! Queste denominazioni si sono succedute ovvero hanno convissuto negli anni, nel prosieguo della formazione di strumenti urbanistici che, a qualsiasi livello, abbiano avuto come interesse/obiettivo principale quello di studiare, capire ed interpretare le relazioni di una città di mare con il proprio mare.

Certo è che le città prospicienti il mare, o meglio "sul mare", vivono il rapporto con questa "entità" in maniera di sicuro differente una dall'altra, secondo le proprie "matrici" climatiche, naturalistico-paesaggistiche, antropico-storiche, economico-commerciali; Amsterdam è diversa da Genova, Barcellona è diversa da Messina, La Valletta è diversa da Palermo... o no?

Possiamo affermare che l'obiettivo di una progettazione urbanistico-territoriale in ambito waterfront è quello di rendere fluida e costante l'interdipendenza della città con la propria riva, con la propria costa, e ravvivare le retrovie costiere offrendo "luoghi diversi" che abbiano la suscettività di possibili "utilizzazioni diverse" consentendo una vivacità urbana, costante durante tutto l'anno.

Attraverso alcune tavole di analisi in cartografia a scala 1/25000 per tutta la città ed in particolare in scala 1/10000 per la costa-sud di Palermo, si ha una vision del relativo waterfront che chiede di essere ridisegnato nell'ottica del policentrismo urbano attraverso la realizzazione di nuove opportunità (turistiche, economiche, culturali, commerciali, urbane) legate in vario modo al mare.

È possibile, così, promuovere lo sviluppo della città in termini di creatività e di innovazione, dando spazio

a centri economici e turistici che promuovano la città a livello sovranazionale, proponendo aree che fungano da incubatori creativi per le imprese ma anche per i cittadini, non trascurando comunque l'aspetto sociale attraverso l'attivazione di politiche volte a favorire l'inclusione e la coesione sociale. In questa ottica, l'Amministrazione punta a riqualificare l'intera area (costa-sud), attualmente sottoutilizzata, per trasformarla in nuovo polo di attrazione sia in termini strutturali (ad esempio con il potenziamento delle scuole, dei sottoservizi, ecc.) sia come polo di attrazione per attività marinare legate al tempo libero nonché proporla come nuovo e alternativo centro di ulteriori percorsi culturali e turistici della città di Palermo.

Si ringrazia particolarmente Nicolò Di Matteo  
per il supporto nelle attività di ricerca  
nella realizzazione della cartografia.  
*We would like to especially thank Nicolò Di Matteo  
for the support in the research activities  
and in the development of the cartography.*

## A presentation of the locations

218

*Coast, coastal stretch, marine, coastline, in front of the sea, and recently ... "waterfront". Tomorrow, who knows! Over the years, these designations have followed one another or have coexisted in the development of urban planning tools, which have had, as their principal objectives, the study, understanding and interpretation of the relationships that a city by the sea has with its sea. What is certain is that the relationship that each city that overlooks the sea, or better still, is "on the sea", has with this "entity" is clearly different, according to their climatic, natural-landscape, anthropic-historical, economic and trade "matrixes"; Amsterdam and Genoa are different, Barcelona and Messina are different, Valletta and Palermo are different ... or are they?*

*We can confirm that the objective of an urban-territorial plan in a waterfront environment is to render the city's interdependence with its own shore, with its coast, smooth and constant, and revive areas behind the shoreline by offering "different places" that are susceptible to possible "different uses" for an urban flare which lasts throughout the year.*

*Through cartographic tables of analysis at scale 1/25000 for the whole city, and in particular at scale 1/10000 for the southern coast of Palermo, one has a vision of a waterfront that begs to be redesigned from the perspective of urban polycentricism through the creation of new opportunities (tourist, economic, cultural, commercial, urban) connected in various ways to the sea. This way it is possible to promote the development of the city in terms of creativity and innovation, giving space to economic and tourist centres that promote the city at a supranational level, suggesting areas that serve as creative incubators not only for businesses but also for citizens, while not neglecting the social aspect through*

*the implementation of policies to encourage inclusion and social cohesion.*

*In this context, the Administration aims to redevelop the entire area (southern coast), currently underutilized and to transform it into a new attraction in both structural terms (for example with the upgrading of schools, subservices, etc.) and as a centre of attraction for maritime activities related to leisure, and promoting it (the area) as a new and alternative centre of cultural tours and city sightseeing of Palermo.*

Figure 1.2.3.4

Cartografie fornite dagli archivi del Servizio Urbanistica del Comune di Palermo: fanno comprendere lo sviluppo del tessuto urbano della costa-sud dall'inizio del XX secolo agli anni '70 del medesimo periodo.

Figures 1.2.3.4

Maps from the archives of Urban Planning Service of the City of Palermo show us how the south coastal urban fabric developed from the beginning of the twentieth century to the 1970s.



Figura 1. Cartografia della Legione dei Carabinieri - 1916  
 Figure 1. Legion of Police Maps - 1916



Figura 2. Cartografia I.R.T.A. - 1956  
 Figure 2. I.R.T.A. Maps - 1956



Figura 3. Cartografia I.R.T.A. - 1956  
 Figure 3. I.R.T.A. Maps - 1956



Figura 4. Cartografia S.A.S. - 1973  
 Figure 4. S.A.S. Maps - 1973

# TAV. 1.1 MAP 1.1

## Perimetro e profondità: i cluster identitari

### Perimeter and depth: the identity clusters

220

Nell'ambito del territorio costiero del waterfront di Palermo, sono state individuate alcune macro-aree, raggruppate in clusters o gruppi, che rappresentano in generale quelle aree della città che hanno (o potrebbero avere) un "potenziale" rapporto tra il mare e l'hinterland cittadino. La scala di rappresentazione di 1/25000 potrebbe fare supporre una profondità di questo hinterland/waterfront forse eccessiva, ma si intuisce che questa profondità può (e dovrebbe) essere tanto più estesa e profonda quanto più le attività legate al mare dal punto di vista sociale, culturale, commerciale, ludico ecc. sono presenti e diffuse in tutto il territorio cittadino/comunale retrostante.

In funzione del rapporto mare-entroterra che si viene a generare, e/o che potenzialmente potrebbe esistere, la concezione spaziale del waterfront della costa sud (dalla foce del fiume Oreto al confine con il Comune di Ficarazzi) è da intendersi territorialmente labile e, pertanto, variabile. Per tale ragione si è individuata e denominata fascia costiera quella compresa tra la linea di costa o battigia e la via Messina Marine; questa striscia di territorio, di circa 300 m di profondità dalla battigia, è l'area di costa (cfr. D.L.G.S. 42/2004 art. 142 lett. a). A ridosso di questa fascia è stata individuata, inoltre, in funzione delle sue proprie caratteristiche intrinseche, un'area di retrovia urbana che, in atto, viene comunque influenzata direttamente o indirettamente dal waterfront principale. È evidente, in questo caso, che la lunghezza del waterfront, tutto così considerato, rappresenta una unità prevalente mentre la profondità di per sé esigua rappresenta il territorio da analizzare.

*In the coastal area of the waterfront of Palermo, some macro-areas have been identified and grouped into clusters that represent these areas of the city in general and have (or could have) a "potential" relationship between the sea and the inland areas of the city. The scale of 1/25000 might make the depth of this waterfront/inland area seem excessive, but one senses that this depth could (and should) be as deep and extended as the activities related to the sea from the social, cultural commercial, recreational etc. point of view are present and widespread in the city/council area behind it.*

*With regard to the sea-inland relationship that is being created, and/or could potentially exist, the spatial concept of the waterfront of the south coast (from the mouth of the River Oreto to the border with the Municipal District of Ficarazzi) is to be considered territorially transient and therefore variable. For this reason the strip of land between the coastline or shoreline and the road, Via Messina Marine has been identified as the coastal strip; this strip of land, about 300m deep from shoreline is the coast area (cp. D.L.G.S 42/2004 art. 142 letter a). Near this strip, an urban area behind has also been identified on the basis of its intrinsic characteristics. In effect, this strip is directly or indirectly influenced by the main waterfront. In this case it is clear that the length of the waterfront, all things considered, is greater, while the depth, which is narrow, represents the area to be analysed.*

### LEGENDA legend

#### Identificazione del campo di indagine

Identification of the field of investigation

- Cluster identitari - Identity clusters
- Perimetro di relazione del waterfront - Perimeter of relation of the waterfront
- Tessuti di relazione del waterfront - Fabric of relation of the waterfront

#### Tipologia di porto - Type of port

- Porto liquido - Liquid port
- Porto spugnoso - Porous port
- Porto rigido - Rigid port

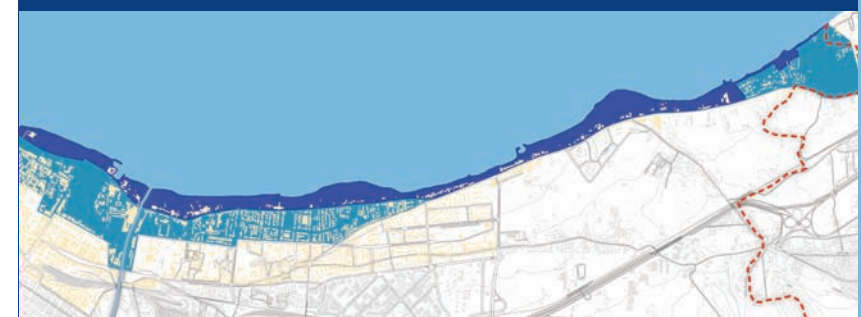
#### Tipologia Bare - BARE typology

- Urban - Urban
- Resort - Resort
- Village - Village
- Rural - Rural
- Remote - Remote

#### Sistema costiero - Coastal system

- Scogliera - Rocks
- Spiaggia - Beach
- Area in concessione - Area in concession

### Costa e retrovie - Coast and area behind



- Costa - Coast
- Retrovia urbano/costiero - Urban area behind
- Confine amministrativo - Administrative border
- Fiume Oreto - River Oreto



# TAV. 1.2 MAP 1.2

## Patrimonio culturale

### Cultural and natural heritage

222

Pur essendo considerata, almeno allo stato attuale, una periferia urbana, questo tratto di costa-sud ha una valenza paesaggistica e storica non indifferente che ancora oggi è possibile recuperare. Infatti sono stati individuati alcuni patrimoni culturali che fanno comprendere le relazioni antropiche con il territorio e le possibili relazioni con il waterfront. In particolare gli elementi storici e/o culturali individuati, utilizzati o no, abbandonati o ancora in buono stato d'uso, rappresentano ad ogni modo una funzione di "legante" tra l'area di costa ed il retrostante tessuto urbano.

*Although this stretch of the coast is considered a suburb, it has considerable landscape and historic value, which can still be recovered today. In fact some cultural heritage which allows the relation between human actions and the area, and possible relations with the waterfront to be understood has been identified. In particular, the historical and/or cultural elements identified, in use or otherwise, abandoned or still in good condition, have a "connecting" function between the coastal area and the urban fabric behind.*




#### LEGENDA *legend*

##### Principali componenti del patrimonio culturale urbano *Main components of the urban cultural heritage*





-  Tessuti di relazione del waterfront - *Fabric of relation of the waterfront*
-  Centro storico e tessuti storici - *Historic centre and historic fabric*
-  Borgate e nuclei storici - *Historic villages*
-  Aree di interesse archeologico - *Areas of archaeological interest*
-  Patrimonio archeologico - *Archaeological heritage*

##### Architettura difensiva - *Defensive architecture*



###### Sistemi difensivi - *Defensive systems*

-  Castello - *Castle*
-  Porte urbane - *Urban ports*
-  Mura - *Walls*






###### Sistemi difensivi in relazione funzionale col mare *Defensive systems in functional relation to the sea*

-  Castello - *Castle*
-  Porte urbane - *Urban ports*
-  Mura - *Walls*
-  Torri costiere - *Coastal towers*

##### Architettura religiosa - *Religious architecture*

-  Chiese - *Churches*
-  Monasteri - *Monasteries*

##### Architettura residenziale - *Residential architecture*

-  Palazzi - *Palaces*
-  Ville - *Villas*
-  Teatri - *Theatres*
-  Ospedali - *Hospitals*
-  Edifici non residenziali storici - *Non residential historic buildings*

##### Spazi pubblici e relative componenti

###### *Public spaces and related components*

-  Giardino storico - *Historic gardens*
-  Fontane - *Fountains*
-  Monumenti - *Monuments*
-  Confine amministrativo - *Administrative borders*
-  Fiume Oreto - *River Oreto*



# TAV. 2.1 MAP 2.1

## Usi del suolo Land use

224

L'area oggetto di studio si diparte, fondamentalmente, dalla foce del fiume Oreto. Quella a nord della foce e, quindi dall'asse del fiume, è densamente antropizzata ed urbanizzata (di fatto siamo quasi al confine con la "città storica") ove è presente una notevole quantità e molteplicità di servizi quali: un magnifico giardino pubblico settecentesco "Villa Giulia" collocato al confine con la Kalsa (antico quartiere di origine araba sito tra via Lincoln, il Foro Italico e adiacente l'Orto Botanico); l'area verde del Foro Italico prospiciente il mare; musei, biblioteche, archivi storici, teatri e centri espositivi.





Di contro, l'area a sud della foce del fiume Oreto diventa, quasi per "incanto" totalmente diversa dalla precedente, ma con la connotazione del degrado urbano. In essa sono presenti macro-aree in disuso, una spiaggia non attrezzata e quindi non utilizzata dai cittadini, un'edilizia non qualificata ed altro ancora. Tuttavia, è ancora possibile identificare un'area residenziale in relazione con il waterfront, sviluppatasi negli anni in maniera per lo più spontanea e, pertanto senza un "filo conduttore" programmatico.

*The area being studied starts from the mouth of the River Oreto. The area to the north of the mouth is densely populated and urbanised (in fact, we are almost on the edge of the "historic city") and there are a considerable number of different services, like: a magnificent eighteenth century public garden "Villa Giulia", located at the edge of the Kalsa (an old quarter of Arab origin situated between Via Lincoln, the Foro Italico and the Botanical Gardens); the green area of the Foro Italico, which looks out over the sea; museums, libraries, historic archives, theatres and exhibition centres.*







*The area to the south of the mouth of the River Oreto, on the other hand, as if by "magic", becomes completely different from the first, with the characteristics of urban decay. There are macro-areas in disuse, a beach with no facilities and therefore unused, poor quality building and more. However, it is still possible to identify a residential area in relation with the waterfront, which has developed over the years in a more or less spontaneous way and therefore without a planning "thread" to guide it.*

### LEGENDA legend

#### Patrimonio ambientale - Environmental heritage

-  Alveo fluviale - Riverbed
-  Verde pubblico - Public green space
-  Aree in disuso e/o adibite a verde  
Disused areas and/or areas assigned as green
-  Spiaggia non attrezzata - Beach without facilities

#### Patrimonio culturale - Cultural heritage

-  Musei - Museums
-  Biblioteche - Library
-  Archivi storici - Historical archives
-  Teatri - Theatres
-  Centri espositivi - Exhibition centres
-  Principali emergenze architettoniche  
Main architectural emergencies

#### Servizi e strutture di supporto alle attività culturali Service and support structures for cultural activities

##### FORMAZIONE SUPERIORE E RICERCA - HIGHER EDUCATION AND RESEARCH

-  Università - Centri universitari di via Archirafi  
University - via Archirafi University Centres

#### Patrimonio residenziale - Residential heritage

-  Resistenza in relazione con il waterfront  
Resistance in relation to the waterfront




#### Servizi e public utilities di scala urbana Services and public utilities at an urban level

-  Aree adibite ad attività sportive - Areas dedicated to sports activities
-  Strutture ospedaliere - Hospitals
-  Strutture alberghiere - Hotels
-  Fermate della linea metropolitana - Stops on the metropolitan railway line

#### Attività produttive e commerciali - Productive and commercial activities

-  Aree industriali - Industrial areas

#### Turismo e nautica - Tourism and boating

-  Nautica da diporto - Recreational boating
-  Confine amministrativo - Administrative border
-  Fiume Oreto - River Oreto





# TAV. 2.2 MAP 2.2

## Servizi Services

226

Da una "lettura" del territorio, sia "in situ" che analitico-cartografica, si evince l'assenza o meglio l'esigua presenza di adeguati servizi, a qualsiasi livello, nell'area oggetto di studio. Questa constatazione permette di ipotizzare che la medesima area possa essere suscettibile di futuro sviluppo che, in particolare, possa riguardare le attività del terziario. La via Messina Marine che attraversa in pieno la fascia di waterfront considerato, pur essendo un "passaggio obbligato" per entrare nella città dalla SS 113, costituisce ancora oggi una sorta di "nastro" da attraversare subito e senza sosta ed in atto non favorisce la sedimentazione di attività socio-culturali, economiche e/o di svago di media/grande entità. La presenza di servizi per la collettività è esigua e tra questi si possono elencare: il padiglione espositivo Kal's Art allocato nell'ex Deposito delle Locomotive (fino al 1953 era la stazione terminale della linea ferrata a scartamento ridotto Palermo - Corleone); due strutture alberghiere; una biblioteca ed alcune sale cinematografiche, queste ultime allocate all'interno di un imponente centro commerciale di recente realizzazione.



*The absence or rather the scarcity of adequate services at every level in the area being studied can be seen by "reading" the area, both "in situ" and through the analysis of maps. This observation leads to the hypothesis that the area may be susceptible to future development, particularly with regard to tertiary activities. The road Via Messina Marine, which fully crosses the waterfront being considered, is still today a sort of "strip" to be crossed immediately without stopping, although it is the only way to enter the city from the main road SS 113. It does not encourage the establishment of socio-cultural, economic and/or recreational activities of large/medium size. There are few services for the community, but those that exist include: the Kal's Art exhibition pavilion located in the ex Locomotive Depot (until 1953 it was the last station on the Palermo-Corleone narrow gauge railway line); two hotels; a library; a cinema. The cinema is located within an imposing shopping centre that has recently been built.*

### LEGENDA legend




#### Servizi culturali - Cultural services

-  Musei - Museum
-  Biblioteche - Library
-  Archivi storici - Historical archives
-  Teatri - Theatres
-  Centri espositivi - Exhibition centres

#### Servizi ricreativi - Recreational services

-  Cinema - Cinemas
-  Locali notturni - Nightclubs

#### Servizi ricettivi e turismo - Hospitality and tourism services

-  Strutture alberghiere - Hotels
-  Confine amministrativo - Administrative border
-  Fiume Oreto - River Oreto



# TAV. 3.1 MAP 3.1

## Aree risorsa ed aree dismesse

### Resource areas and abandoned areas

228



Nel sito oggetto di interesse sono presenti alcune aree dismesse che un tempo rappresentavano la parte industriale della città; ne fanno parte anche fabbricati industriali di proprietà pubblica, risalenti anche alla seconda metà dell'ottocento, che oggi sono per lo più abbandonati o degradati.

Dette aree, dunque, potrebbero essere ri-utilizzate per insediare nuove realtà urbane ed economiche; nello specifico alcune di esse, nella prospettiva di una moderna concezione di riuso-restauro, potrebbero essere testimonianza di una archeologia industriale, come per esempio le ex fabbriche di laterizi che hanno, a loro volta, un concreto ed immediato rapporto con il waterfront.




Un altro esempio, fra i tanti, di notevole impatto e di particolare pregio sono le strutture in acciaio degli ex gasometri comunali che potrebbero essere riutilizzate come insediamento polivalente, vista anche la loro prossimità alla linea di costa.

*In the site being looked at there are some abandoned areas that were once the industrial parts of the city; these also include industrial buildings that are public property, which date back to the second half of the 19th century, and which are today mostly abandoned or derelict. These areas could be re-used for new urban and economic realities; specifically, some of them could become a testimony to industrial archaeology, from the point of view of the modern concept of re-use/restoration, like for example the ex brick factories, which have a concrete and immediate relation with the waterfront. Another example, among many, of considerable impact and particular value are the steel structures of the ex municipal gasometers, which could be reused as a multipurpose centre, given their proximity to the coastline.*







### LEGENDA legend

Tipologia - Typology  Uso attuale - Current use  
Proprietà - Ownership  Epoca di costruzione - Era of construction


#### Tipologia - Typology

-  Fabbrica - Factory
-  Magazzino - Warehouse
-  Servizio Generale - General service

#### Uso attuale - Current use

-  Residenza - Residential
-  Servizio - Service
-  Industria - Industrial
-  Commercio - Commercial
-  Magazzino - Warehouse
-  Nessuno - None

#### Proprietà - Ownership

-  Pubblica - Public
-  Privata - Private

#### Epoca di costruzione - Era of construction

-  Prima del 1860 - Before 1860
-  1860 - 1891
-  1892 - 1915
-  Dopo il 1915 - After 1915


#### Aree dismesse - Abandoned areas

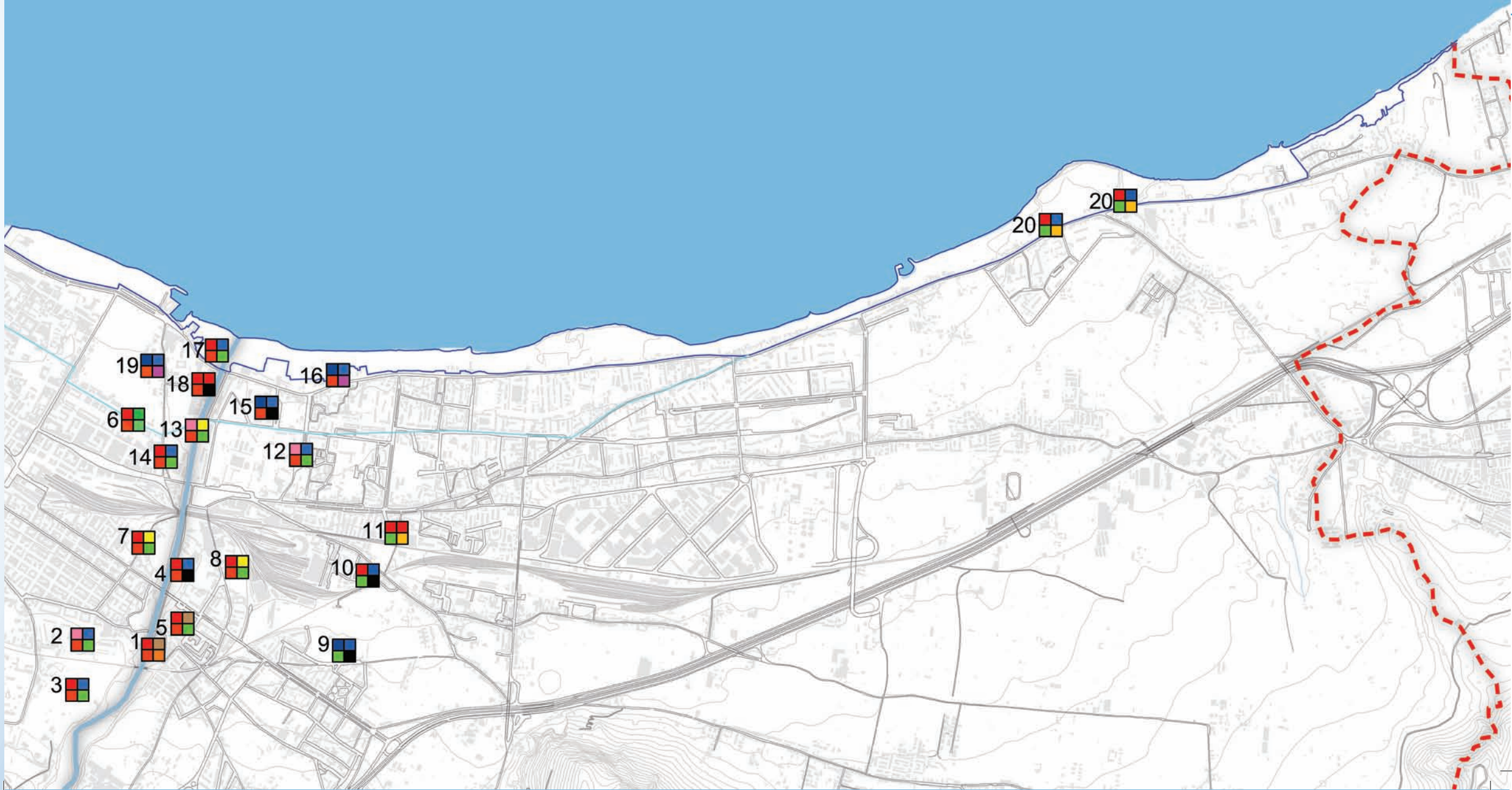
- |   |  |
|---|--|
| 1 Cartiere Guadagna<br>Guadagna Paper Factories       | 10 Molitura frumento - Flour mill                  |
| 2 Conceria Guadagna - Guadagna Tannery                | 12 Conceria Manno - Manno Tannery                  |
| 3 Fabbrica mattoni Guadagna<br>Guadagna Brick Factory | 13 Fonderia Randazzo - Randazzo Foundry            |
| 4 Industria alimentare - Food industry                | 14 Pastifici Riuniti<br>Associated Pasta factories |
| 5 Arredi Sorima - Sorima Furniture                    | 15 Macello - Slaughterhouse                        |
| 6 Saponificio La Gumina<br>La Gumina Soap Factory     | 16 Vetreria Caruso - Caruso Glassworks             |
| 7 Opificio - Factory                                  | 17 Fonderia Gallo - Gallo Foundry                  |
| 8 Opificio Pzza Scaffa - Pzza Scaffa Factory          | 18 Ex Industria Coalma - Ex Coalma Factory         |
| 9 Lavatoio - Wash House                               | 19 Gasometro - Gasometer                           |
|   | 20 Fabbrica laterizi Puleo<br>Puleo Brick Factory  |

#### Aree in dismissione - Abandoned areas

- 11 Fabbrica conserviera Contorno - Contorno Food Preserving Factory

 Confine amministrativo - Administrative border

 Fiume Oreto - River Oreto



# TAV. 3.2 MAP 3.2

## Rete ecologica e paesaggi costieri Ecological network and coastal landscapes

230

In merito all'aspetto paesaggistico ed ecologico costiero, è emerso uno scenario interessante ed abbastanza virtuoso con potenzialità non indifferenti. Nella considerazione che trattasi, nel caso della costa-sud, di una zona poco valorizzata dal dopoguerra ad oggi, sono stati riscontrati due sistemi.













Un primo sistema è caratterizzato da alcuni elementi emergenti dal punto di vista naturalistico e che ancora oggi delineano quello che si può definire il naturale skyline costiero di Palermo (si vedano i monti di Monreale, di Belmonte Mezzagno e Monte Grifone contrapposti alle riserve naturali orientate di Capo Gallo e di Monte Pellegrino); il secondo sistema, dall'Oreto fino al confine amministrativo con i Comuni di Altofonte e Monreale, è caratterizzato da un evidente degrado ambientale e socio-economico.

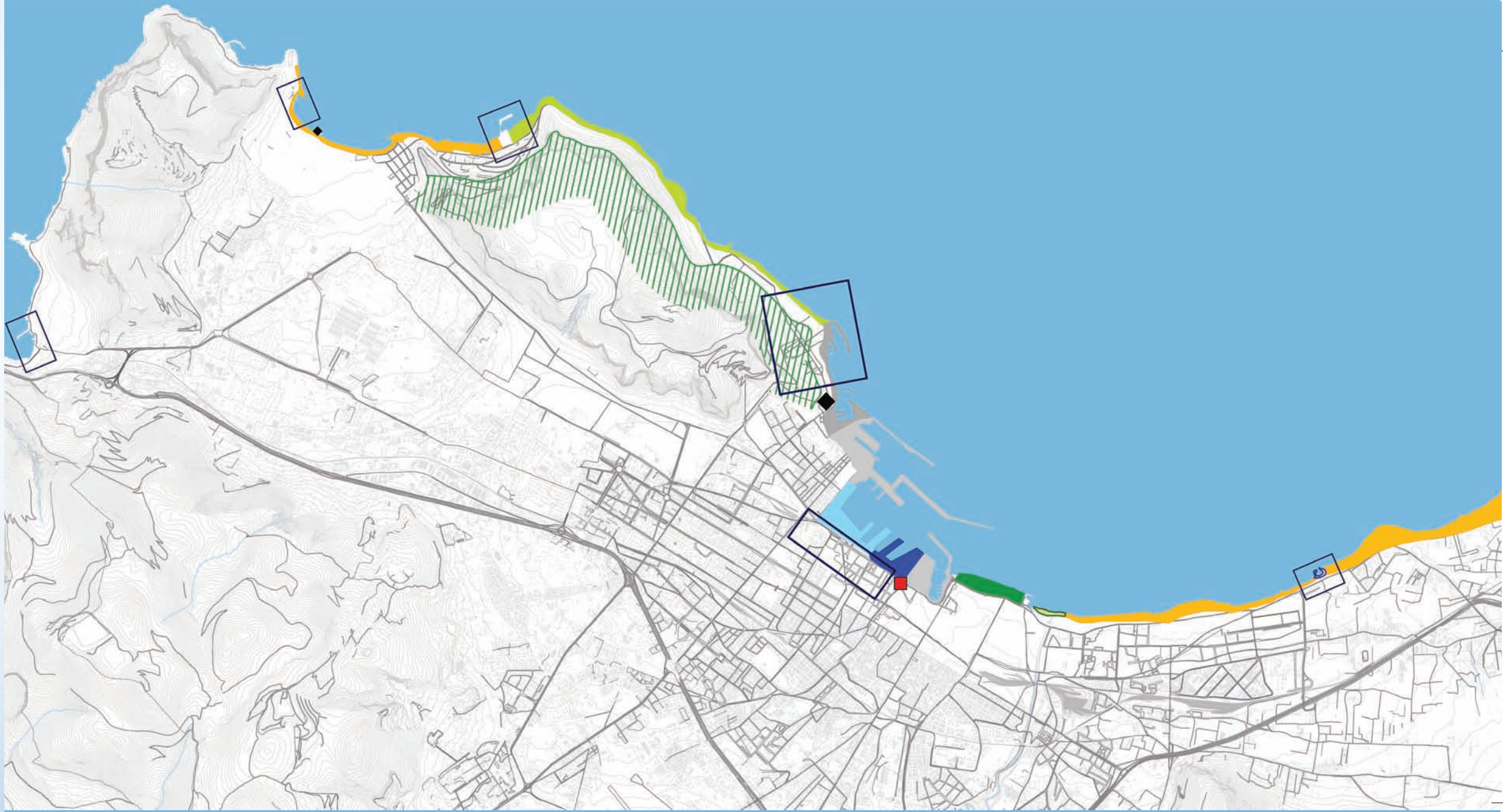
Infatti, la attuale Amministrazione nei confronti di questa parte dell'entroterra cittadino sta volgendo una particolare attenzione e sta programmando un adeguato potenziamento della stessa anche nei "rapporti con il mare"; questo potrebbe rivelarsi come volano per una più approfondita e puntuale rivalutazione di tutta la costa-sud palermitana.

*With regard to the coastal landscape and ecological aspect, an interesting and quite virtuous scenario has emerged, with considerable potential. Two systems can be identified in an area in the southern section of coastline, which has seen little development since the end of the war.*

*The first system is characterised by naturalistic elements that still outline the natural coastal skyline of Palermo today (the mountains of Monreale, Belmonte Mezzagno and Monte Grifone can be seen opposite the nature reserves of Capo Gallo and Monte Pellegrino); the second system, from the River Oreto to the administrative border with the neighbouring Municipal District, is characterised by obvious socio-economic and environmental decay. In fact, the current administration is paying particular attention to this part of the city and is planning suitable development for it with regard to its "relations with the sea", among other things; this could become a catalyst for a thorough and precise re-evaluation of the whole coastline of south Palermo.*

### LEGENDA legend

-  Parchi e giardini - Parks and gardens
-  Foce fiume - River mouth
-  Spiaggia - Beach
-  Scogliera - Rock
-  Porto storico - Historic port
-  Porto croceristico - Cruise ship port
-  Porto commerciale - Commercial port
-  Porto cantieristico - Ship building port
-  Quinte naturali - Natural wings
-  Luoghi della lotta alla mafia - Places in the struggle against the Mafia
-  Edifici storici - Historic buildings
-  Strutture urbane storiche - Historic urban structures



# TAV. 4.1 MAP 4.1

## Infrastrutture, mobilità e flussi Infrastructures, mobility and movements

232

Proseguendo nella “lettura” di questo specifico territorio oggetto di analisi si evince, ancora una volta, l’assenza di servizi infrastrutturali inerenti la mobilità, rispetto il resto della città.

All’area si accede tramite la SS 113 provenendo da Ficarazzi o tramite l’autostrada A 19 provenendo da via Emiro Giafar. È presente una stazione della metropolitana nella zona di Brancaccio a servizio dell’area industriale.

L’asse principale del waterfront è caratterizzato da un imponente traffico commerciale, costituito dai mezzi pesanti, provenienti dall’autostrada e/o dalla SS 113, che si recano al porto per l’imbarco, sito molto più a nord della foce del fiume Oreto.

Come eccezione ad una generale “decadenza” dell’area interessata, nella via Messina Marine è presente una pista ciclabile che, collegandosi con la via Archirafi e la via Lincoln, si snoda lungo l’area verde del waterfront in prossimità di via Foro Italico.

Inoltre le cartografie relative ai flussi e alla viabilità di connessione (fornite dal Servizio Mobilità Urbana del Comune di Palermo), oltre a riportare la recente tessitura urbana e viaria, fanno comprendere il rapporto tra il waterfront e il territorio immediatamente retrostante, sia per quanto riguarda la connessione viaria sia per quanto attiene al servizio di trasporto pubblico offerto che è suscettibile di miglioramento e potenziamento.

*Continuing with the “reading” of this area, once again, the absence of infrastructural services related to mobility can be seen, compared with the rest of the city. The area is accessible via the SS 113 road from Ficarazzi or via the A 19 motorway from Via Emiro Giafar. There is a metropolitan railway station at Brancaccio serving the industrial area.*

*The principal axis of the waterfront is characterised by heavy commercial traffic, consisting of lorries coming from the motorway and/or the SS 113 and going to the port for embarkation, which is situated much further north of the mouth of the River Oreto.*

*As an exception to the general “decay” in the area, there is a cycle lane in Via Messina Marine, which connects with the Via Archirafi and the Via Lincoln, and winds its way along the green area of the waterfront near Via Foro Italico.*

*Furthermore, the maps related to the flow of traffic and the state of the connecting roads (provided by the Urban Mobility Service of the Council of Palermo) demonstrate the relationship between the waterfront and the area immediately behind it, both from the point of view of road connections and public transport services, which could be improved and developed. It also shows the recent urban fabric and roads.*

### LEGENDA legend

- Autostrada - Motorway
- Linea metropolitana - Metropolitan railway line
- Strade ad alta velocità - High speed roads
- Fermata della metropolitana - Metropolitan railway stations
- Ferrovie - Railways
- Anello ferroviario - Railway link
- Stazione ferroviaria - Railway station
- Piste ciclabili - Cycle lanes
- Diporto - Recreation
- Porto croceristico - Cruise ship port
- Porto commerciale - Commercial port
- Porto cantieristico - Ship building port

### Viabilità di connessione dell’area System of connecting roads in the area







- Viabilità di connessione  
System of connecting roads
- Waterfront  
Waterfront
- Retrovia urbano/costiero  
Urban/coastal area behind

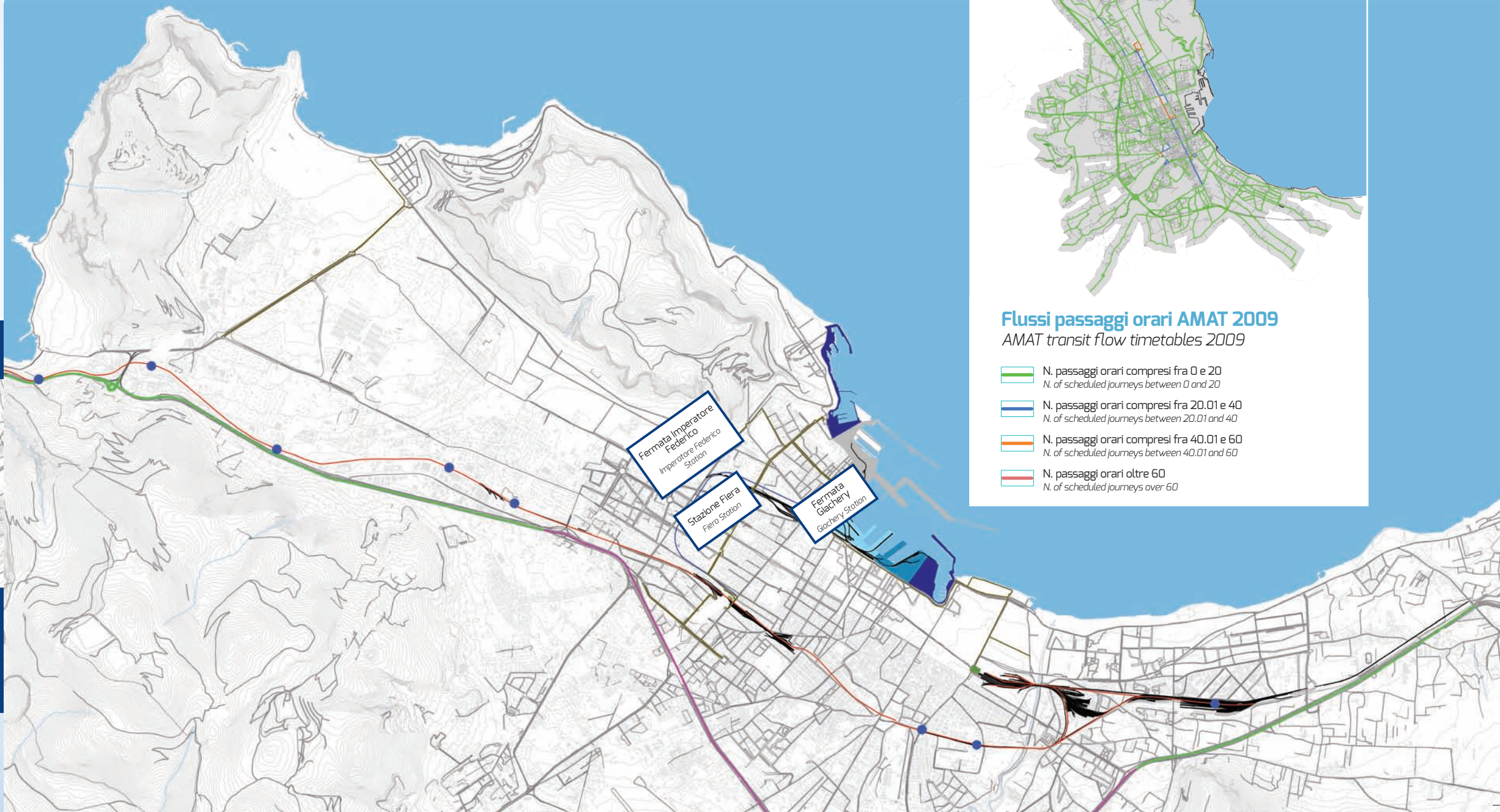




### Flussi passaggi orari AMAT 2009

AMAT transit flow timetables 2009

-  N. passaggi orari compresi fra 0 e 20  
N. of scheduled journeys between 0 and 20
-  N. passaggi orari compresi fra 20,01 e 40  
N. of scheduled journeys between 20.01 and 40
-  N. passaggi orari compresi fra 40,01 e 60  
N. of scheduled journeys between 40.01 and 60
-  N. passaggi orari oltre 60  
N. of scheduled journeys over 60



# TAV. 4.2 MAP 4.2

## Accessibilità ai servizi

### Accessibility to services

234

La possibilità e la relativa facilità di accedere alla notevole quantità di servizi esistenti, è ottimale nell'area a nord della foce dell'Oreto, ovvero nel centro storico e nell'immediato "cuore" cittadino; al contrario a sud di detto limite i servizi sono quasi inesistenti a parte due strutture alberghiere ed alcune sale cinematografiche che fanno parte di un grande centro commerciale.





Tuttavia, si evidenzia che essendo via Messina Marine un'arteria principale "passante" attraverso l'intera area in esame, questa è servita in modo ampiamente sufficiente dal servizio di trasporto pubblico urbano. Infine, con la simbologia grafica adottata nell'elaborato in argomento si è evidenziata l'accessibilità rispetto il limite di m 300, di m 600 e di m 1000 dai servizi presi in esame (cinema, alberghi, ristoranti, ecc.) ed ancora, si può notare lo "squilibrio" quantitativo di servizi (ed attrazioni) tra le due zone, ove il fiume Oreto rappresenta una definita e concreta "linea di confine".

*The opportunity to have access to the considerable number of existing services is excellent in the area to the north of the mouth of the River Oreto, that is in the historic centre and in the "heart" of the city, and it is relatively easy to do so. On the other hand, to the south of the mouth of the Oreto services are almost non-existent, apart from a few cinema screens, which are part of a big shopping centre.*

*However, as Via Messina Marine is a principal artery which "passes" through the entire area, it is well served by urban public transport.*

*Finally, with the graphic symbols adopted in this report, the accessibility of the services being examined (cinemas, hotels, restaurants etc.) has been shown in relation to distances of 300m, 600m and 1000m, and once again an imbalance in the quantity of services (and attractions) between the two areas can be seen. The River Oreto represents a definite and very real "border line".*



#### LEGENDA legend

-  Servizi di trasporto urbano - Urban transport services
-  Accessibilità ai servizi a 300m - Accessibility to services at 300m
-  Accessibilità ai servizi a 600m - Accessibility to services at 600m
-  Accessibilità ai servizi a 1000m - Accessibility to services at 1000m

#### Servizi culturali - Cultural services

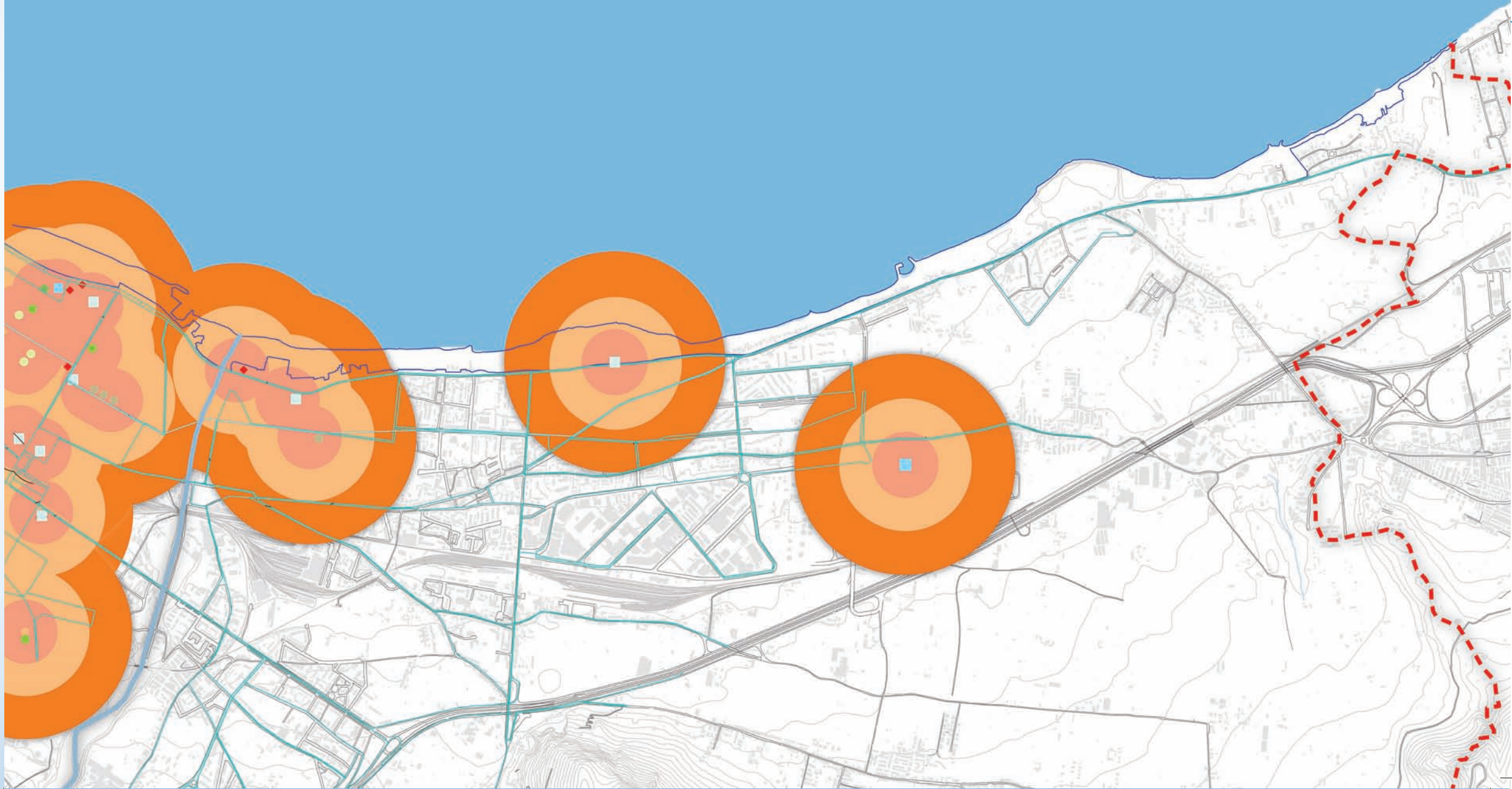
-  Musei - Museums
-  Biblioteche - Libraries
-  Archivi storici - Historic archives
-  Teatri - Theatres
-  Centri espositivi - Exhibition centres

#### Servizi ricreativi - Recreational services

-  Cinema - Cinemas
-  Locali notturni - Nightclubs

#### Servizi ricettività e turismo - Hospitality and tourism services

-  Strutture alberghiere - Hotels



# TAV. 5.1 MAP 5.1






## Densità e cronologia dei tessuti Density and chronology of the urban fabric

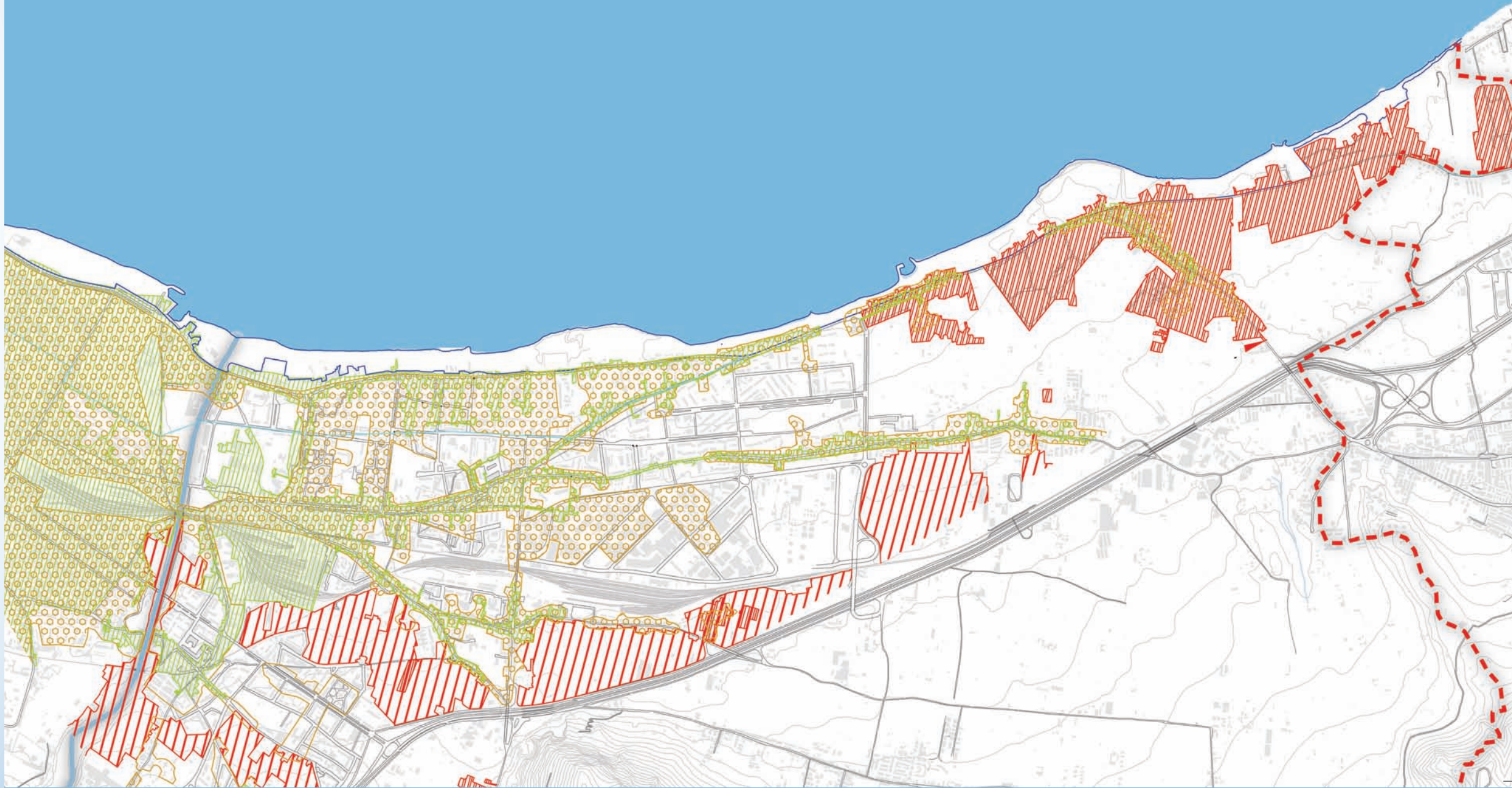
236

Per la realizzazione di questa tavola di analisi si è proceduto alla sovrapposizione dei poligoni, forniti dal Servizio Statistica dell'Amministrazione Comunale, rispettivamente coincidenti con la planimetria dell'edificato risalente al 1939, con la planimetria relativa ai Centri Edificati adottati con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 2602 del 20.07.1972 e le planimetrie ufficiali delle zone edificate al 2007. Dalla sovrapposizione di queste planimetrie "storiche", si intuisce che l'edificato risalente al 1939 si sviluppava lungo due assi principali: quello di via Messina Marine e quello di Corso dei Mille, costituendo essi stessi gli "assi delle borgate". Dal 1972 si è concretizzata l'antropizzazione all'interno del retrovia del waterfront dovuta all'espansione edilizia selvaggia; dunque il prodotto è di un edificato tra il popolare e lo speculativo. Infine, nel 2007 l'espansione edilizia riguardava l'intero limite della Circonvallazione esterna che attraversa in lungo l'intera città e collega i due assi autostradali di Messina/Catania e di Mazara del Vallo/Trapani.

*In order to draw up this table the superimposition of polygons was used. The polygons were provided by the Statistical Service of the Council Administration and correspond with maps going back to 1939, maps of the Built-up Centres adopted with Council Deliberation n. 2602 of 20.07.1972 and the official maps of the built-up areas in 2007. Superimposing these "historic" maps shows that building going back to 1939 developed along two main axes: Via Messina Marine and Corso dei Mille, which were the "axes of the suburbs". Since 1972 the development of the area inland from the waterfront has taken place as a result of uncontrolled building expansion; it is therefore the product of a combination of housing estates and speculative building. Finally, in 2007 the building expansion pushed towards the edge of the external "circular" road that crosses the whole length of the city and connects the two motorway axes of Messina/Catania and Mazara del Vallo/Trapani.*

### LEGENDA legend

-  Zone edificate al 1939  
Built up area in 1939
-  Centri Edificati. Delibera di C.C. n.2602 del 20/07/1972  
Built up areas. Deliberation of C.C. n. 2602 of 20/07/1972
-  Zone edificate al 2007  
Built up area in 2007
-  Confine amministrativo  
Administrative border
-  Fiume Oreto  
River Oreto



# TAV. 5.2 MAP 5.2

## Users e cronografia degli usi

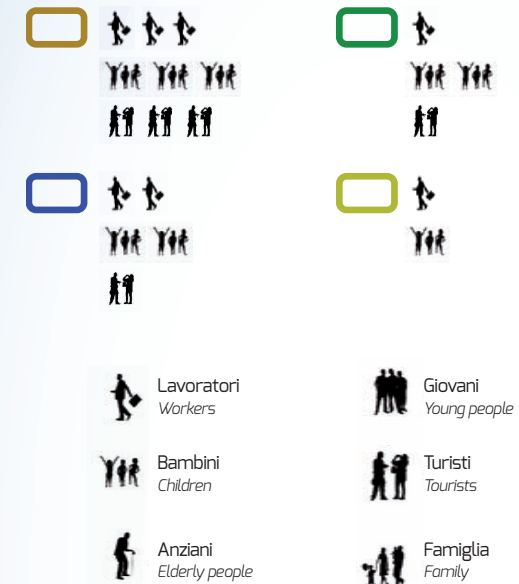
### Users and chronology of uses

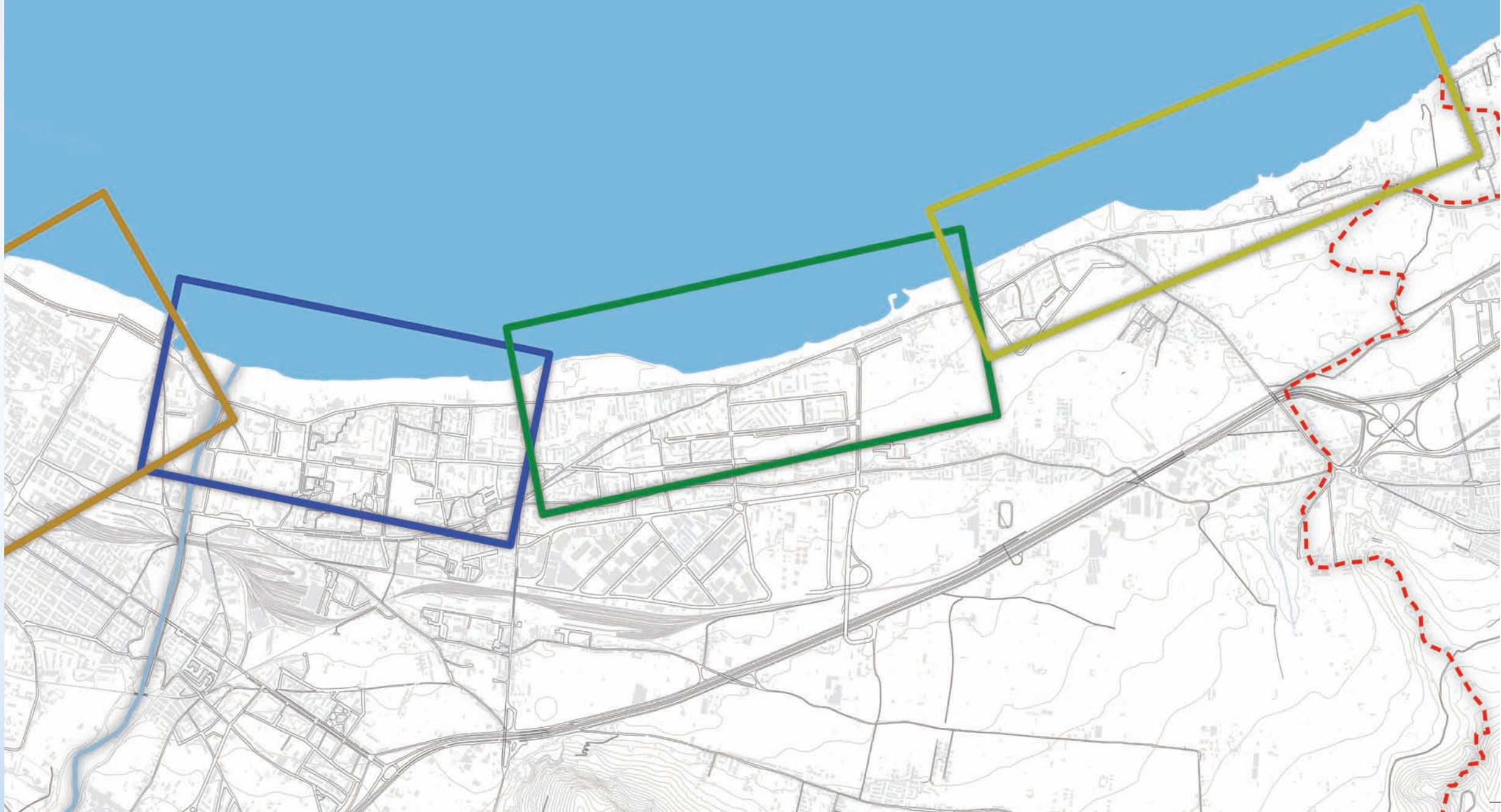
L'indagine propedeutica e preliminare alla definizione di questa tavola è legata alla carenza, per non dire "totale assenza", di servizi. Questo aspetto, allo stato attuale "negativo", fa della costa-sud un'area a carattere prevalentemente residenziale-intensivo periferico, comportando un vero e proprio fenomeno migratorio, soprattutto della popolazione più giovane, verso quelle parti della città più ricche di servizi e di "attrazioni" sia dal punto di vista dello svago che, soprattutto, dal punto di vista economico. Ad accentuare questo fenomeno di migrazione sociale ed economica è la forte presenza di un'area industriale "decadente" che, oltre a provocare in toto un disagio ambientale, non favorisce l'appetibilità verso questi quartieri e rappresenta un elemento di cesura tra gli stessi.

*The preliminary and preparatory investigation for the definition of this table is linked to the lack, if not "total absence", of services. This "negative" aspect makes the southern area of the coastline a predominantly residential-intensive periphery area, which has actually lead to a migratory phenomenon, above all of the younger population, towards the parts of the city that have more services and "attractions", both from an entertainment point of view and above all from an economic one.*

*This phenomenon of social migration is accentuated by the presence of a "derelict" industrial area, which as well as causing environmental problems, does not make these areas attractive and represents a barrier between them.*

#### LEGENDA legend





# TAV. 6.1 MAP 6.1

## Produzione e commercio

### Production and commerce

240

Sulla base dei dati resi disponibili dallo Sportello Unico per le Attività Produttive del Comune di Palermo, attraverso la rappresentazione grafica viene schematizzata nella tavola l'attività commerciale nell'area interessata.

Tralasciando la presenza di una discreta quantità di piccoli esercizi commerciali che, in parte, hanno la caratteristica della "volatilità" temporale, si è riportata quella attività commerciale costituita per lo più da medie imprese e da due grandi centri commerciali. Questi ultimi, molto prossimi alla grande viabilità (Circonvallazione esterna), sono tuttavia abbastanza distanti dalla costa-sud oggetto di studio, ma si consideri che una virtuosa analisi dei fabbisogni infrastrutturali (accessibilità stradale, nuovi servizi, ecc.) nonché della loro "concretizzazione" potrebbe ridurre le distanze relazionali con il waterfront, dal punto di vista commerciale, sociale, turistico.

*On the basis of this data, made available by the Single Counter for Productive Activities of Palermo City Council, the commercial activity in the area is shown in this table through graphical representation. Leaving out the reasonable number of small businesses, which, in part, have the characteristic of temporal "volatility", the commercial activity that mainly consists of medium size businesses and two big shopping centres is shown. These shopping centres are very close to main roads (the external circular road), but fairly distant from the coastal area of the south being studied. However, it should be considered that a virtuous analysis of infrastructural needs (road accessibility, new services etc.), as well as their implementation, could reduce the relational distance from the waterfront, from a commercial, social and tourist point of view, and from many other points of view as well.*

#### LEGENDA legend

- Attività commerciali all'ingrosso - Wholesale commercial activities
- Grande distribuzione organizzata - Large scale organised distribution
- Fabbrica conserviera Contorno - Contorno food packaging factory

N	Utente - User	Indirizzo - Address
1	F. & C. alimentari S.r.l.	Via Portella della Ginestra 17-17/A
2	A.G.S. Moda 2 di Taormina Anna Maria	Via Messina Marine 449/D
3	Bellomare Antonino	Via Diaz Armando
4	Centro commerciale Forum Palermo	Via F. Pecoraino SNC frazione Roccella
5	Crea Cucine Arredi S.a.s. di Liliana	Via Messina Marine 323
6	D'Alia Eugenio	Via Messina Marine 317
7	Euro Casa di Semprevivo Clementina	Via Enrico Mattei 11
8	F.lli Abbate & C. S.r.l.	Viale 27 Maggio 10
9	F.lli Giaconia di Giaconia Vincenzo & C. S.r.l.	Via Cappello Salvatore 2-6/A-B
10	GS S.p.a.	Via Diaz Armando
11	Idea Verde di Scaduto Domenico	Via Messina Marine 28-30
12	IGC Interglobal Corporation S.r.l.	Via Amedeo D'Aosta 9
13	IGC Interglobal Corporation S.r.l.	Via Messina Marine 449/E/F/G/H
14	La Perla S.r.l.	Via Messina Marine 91
15	Leroy Merlin Italia S.r.l.	Via Laudicina Antonio
16	Maxima	Via Messina Marine 1-1/A
17	Meridi S.r.l.	Via Messina Marine 449
18	Meridi S.r.l.	Via Federico Orsi Ferrari
19	Mobili e arredi Sucameli S.r.l.	Viale dei Picciotti 5/B
20	Piccola Società Cooperativa	Via Diaz Armando
21	Punto convenienza	Via Diaz Armando 28-30-34-36





# TAV. 6.2 MAP 6.2

## Turismo e nautica

### Tourism and boating

242

La fruizione balneare e/o da diporto di questo tratto di fascia costiera analizzata è interdetta da alcune ordinanze; questa interdizione alla fruizione da parte della cittadinanza è causata dal progressivo inquinamento perpetuato/perpetrato dal dopoguerra ad oggi, con un picco concretizzatosi nel corso degli ultimi venti anni.







Lungo la costa sono presenti piccole aree che, adeguatamente rivalutate e potenziate, potrebbero divenire di rilevante interesse turistico/economico, ma oggi sono abbandonate e, spesso, sede di discariche abusive a cielo aperto.

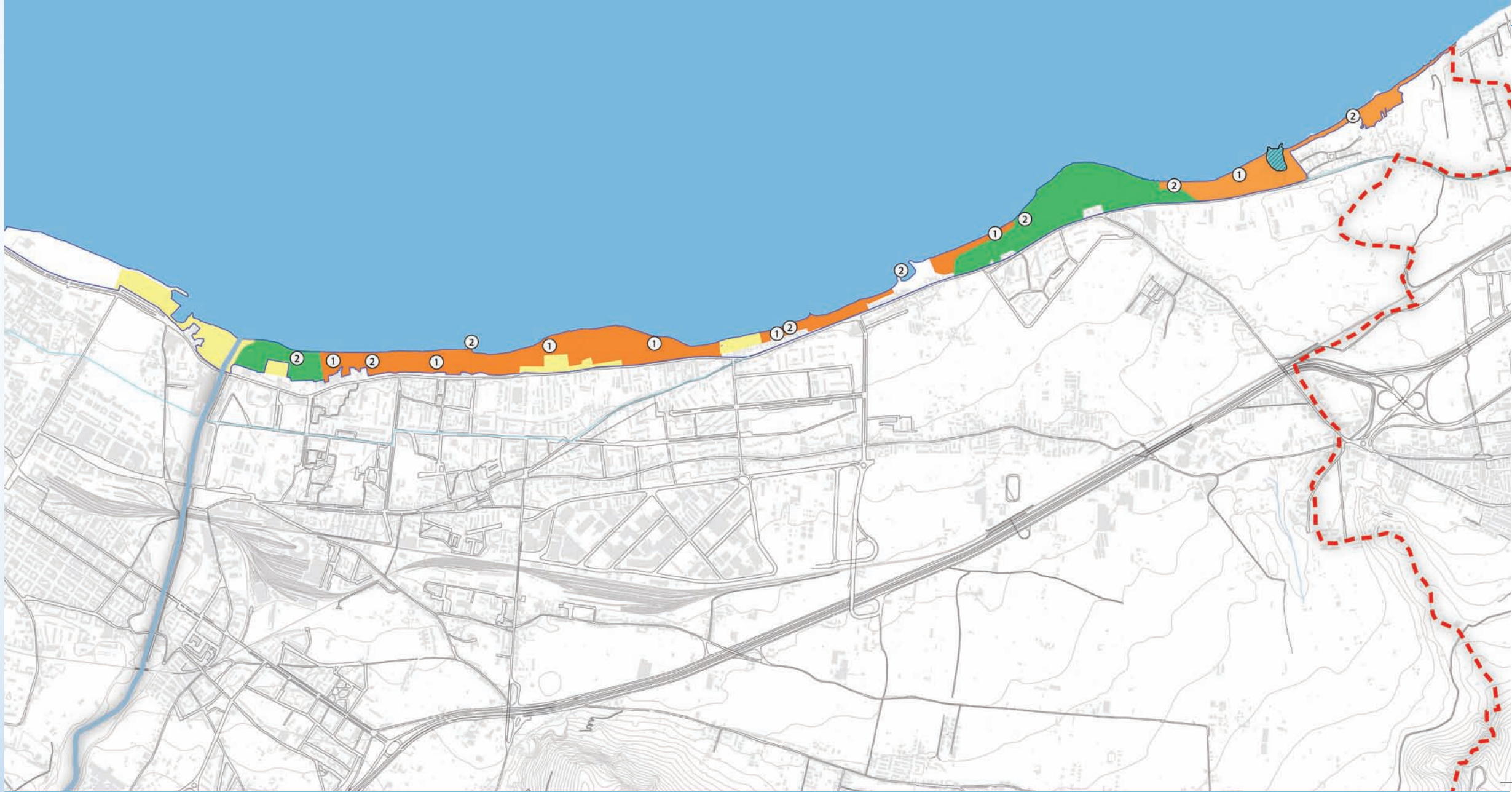
Il degrado sia del territorio che delle acque marine non permettono in assoluto la balneazione, tuttavia l'Amministrazione Comunale ha predisposto un Piano di Utilizzazione del Demanio Marittimo che, allo stato attuale, è in itinere.

*The bathing and recreational use of this stretch of coastline is prohibited by various orders; this prohibition of its use by citizens is the result of progressive pollution that has taken place since the war, with a peak concentrated in the course of the last twenty years. Along the coast there are little areas that could be of considerable tourist/economic interest if they were adequately re-evaluated and developed, but today they are abandoned and often the site of unauthorised open-air rubbish dumps.*

*The decay of both the land and the sea water does not allow bathing at all. However, the Council Administration has prepared a Plan for the Use of Maritime Public Property, which is currently underway.*

#### LEGENDA legend

-  Superficie ex demanio trazzerale consegnata al Comune di Palermo per l'accesso al litorale per la pubblica fruizione del mare (D.A. 18/04/1985)  
*Area that was previously property of the state, handed over to Palermo City Council for access to the coastline for public use of the sea (D.A. 18/04/1985)*
-  Lotti di rilevante interesse naturalistico  
*Land of important naturalistic interest*
-  Lotti per la fruizione della costa a scopo ricreativo non balneabile  
*Land for the use of the coast for non-bathing recreational use*
-  Impianti tecnologici - *Technological facilities*
- ① Ordinanza Capitaneria di Porto di Palermo n. 39/09 del 30/04/09. Disciplina sulla sicurezza delle attività balneari  
*Order of the Port Authority of Palermo n. 39/09 of 30/04/09. Regulation of the safety of bathing activities*
- ② Ordinanza Dirigenziale Servizio Igiene e Sanità Comune di Palermo n. 227/15 del 21/04/09. Inquinamento permanente  
*Management Order of the Health and Hygiene Service of Palermo City Council*
-  Confine amministrativo - *Administrative border*
-  Alveo fluviale - *Riverbed*



## Trasformazioni in atto e progetti già attivati sulla costa sud del Comune di Palermo

Gli studi e le tendenze dell'urbanistica più recenti ci prospettano il futuro delle città di mare sempre più dinamico, in maniera che esse siano sempre più "collegate in rete" tra loro; questo non solo da un punto di vista meramente elettronico, ma principalmente come concretizzazione di un pensiero dinamico-positivo, di un messaggio sociale-aggregativo, di una futuribilità per così dire prossima, se non immediata. Come già qualcuno le chiama, le città-porto potrebbero divenire città-porta; una porta aperta verso le trasformazioni materiali ed immateriali, verso la competitività e la vitalità, verso il protagonismo creativo. Nello specifico del nostro studio, appare evidente che i luoghi e le aree, che a pieno titolo possono definirsi "waterfront urbani", sono potenzialmente soggetti a tramutarsi in veri e propri "tesori", in vere e proprie "risorse", nel senso interpretativo più esteso possibile. Troppe volte abbiamo detto e/o sentito dire che Palermo è una "città di mare senza mare", che Palermo è una "città sul mare ma questo è negato ai cittadini" e che "la via Messina Marine attraversa uno dei quartieri tra i più disagiati della città". Dobbiamo cambiare rotta. È ovvio, però, che nella realtà, per cambiare rotta si deve "passare" attraverso una pianificazione e gestione del territorio lungimirante, tanto a lungo termine che a breve termine; infatti questa Amministrazione oltre ad avere in programmazione un nuovo Piano Regolatore Generale della città che vedrà, in particolare, tutto il waterfront sempre più protagonista, sta ponendo attenzione alla costa-sud con progetti "mirati" e prodromici per la riqualificazione di questa parte di territorio. Tra i principali interventi possiamo annoverare: in via Messina Marine la rete fognaria a sistema separato e con impianto di sollevamento per razionalizzare gli scarichi fognari lungo il tratto di costa

che si diparte dalla foce del fiume Oreto fino a piazza Sperone; in prossimità del confine con il Comune di Ficarazzi è prevista la eliminazione degli scarichi nel porto con adduzione delle acque nel depuratore di Acqua dei Corsari intervenendo, quindi, in una consistente parte della città. Inoltre, il recente Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo prevede, nelle more del disinquinamento delle acque marine, il rilascio di autorizzazioni demaniali per usi diversi dalla balneazione. Questo è un chiaro segno di concreto dinamismo programmatico per la città, da parte degli attuali organi di governo cittadino. Ancora, preme evidenziare che gli interessi volti alla fattibilità di un parco lungo il fiume Oreto possono tornare utili sia per la questione ambientale legata al fiume stesso ed alla sua foce sia per l'eventuale "ricaduta" nel caso di concretizzazione, proprio nella parte di costa-sud oggetto di studio che, di riflesso, porterebbero ad un positivo "rilancio" di tanti aspetti; uno su tutti è quello sociale, ma non è superfluo evidenziare l'aspetto culturale- turistico-economico legato, appunto, al mare. Questi interventi puntiformi, che possiamo considerare microazioni, s'innestano nelle più lungimiranti macroazioni pianificatorie che sono in linea con i recenti sviluppi e studi verso le cosiddette smart cities che mettono in evidenza temi nevralgici quali: la sostenibilità ambientale, la mobilità, la questione sociale, la governance; temi che, calati nella realtà territoriale palermitana centrano in pieno le questioni e le problematiche emerse nella fase di analisi effettuata. Questo nell'ottica di una corretta programmazione che, attraverso azioni di bonifica delle acque, di riqualificazione della costa, di incentivazione della cultura e del turismo culturale, può condurre la città di Palermo a divenire nel 2019 "Capitale Europea della Cultura".

### Sergio Marinaro

Funzionario tecnico del servizio traffico ex OPCM,  
Esperto tecnico interno  
Comune di Palermo  
*Technical Officer of the Traffic Service former OPCM,  
Internal technical specialist  
Palermo City Council*

## Transformations and projects already underway on the south coast of Palermo

*The latest studies and urban trends show us an increasingly dynamic future for the city by the sea, increasingly "Networked", not only from a purely electronic point of view, but as the expression of a positive-dynamic thought, a message of social aggregation, a future near so to speak, if not immediate. The port-cities, as they are already known by some, could become gateway cities; an open door towards tangible and intangible transformations, towards competitiveness and vitality, towards creative protagonism. Our studies clearly showed that the places and the areas that can be defined as "urban waterfronts", are potentially subject to transformations, from real "treasures" to real "resources" in the broadest possible sense of the word. Too many times we have said and / or heard that Palermo is "city by the sea without the sea", which means that Palermo is "a city by a sea which is denied to its residents", and that "Messina Marine runs through one of the most deprived neighbourhoods of the city". We must change direction. It is obvious, however, that to change direction, you must "turn" to forward-looking planning and management for the territory, both in the short term and the long term; this Administration as well as a having new General Regulatory Plan for the city in the works that will give the waterfront an increasingly important role, has also turned its attention to the south coast with "targeted" and preparatory projects for the redevelopment of this part of the territory. Among the most important measures worth mentioning are: a separated drainage system with a lifting system to streamline waste pipes along the stretch of coastline that starts from the mouth of the river Oreto to Piazza Sperone and the elimination of waste in the industrial port near the border with Ficarazzi with the addition of water in*

*the treatment plant at Acqua dei Corsari. These are measures that affect a substantial part of the city. Furthermore, the recent Plan of Use for the State Owned Marineland, for the clean up of the marine waters, included the issuing of permits for government uses other than bathing. This is a clear sign of concrete and dynamic planning for the city from the current Local Authority. It should be stressed that interest aimed at the feasibility of a park along the river Oreto will come in handy from the point of view of the environmental issues linked with the river and the river mouth, and an eventual "relapse" in its realisation in the part of the south coast which is the object of this study could, as a consequence, lead to a positive "re-launch" of many aspects; one is the social aspect, but it would not be superfluous to highlight the cultural-tourist-economic aspect connected to the sea. These measures, which we can consider as micro-actions, are inserted into the most far-sighted planning macro-actions that are in line with recent developments and studies of the so-called smart cities that highlight crucial themes such as sustainability, the environment, mobility, the social question, governance ... and more; issues which fall into the territorial reality of Palermo and pinpoint the issues and questions raised during the study. This is with a view to correct planning that, through measures of water reclamation, redevelopment of the coast, incentives for culture and cultural tourism, could lead to the city of Palermo being named the 2019 "European Capital of Culture."*

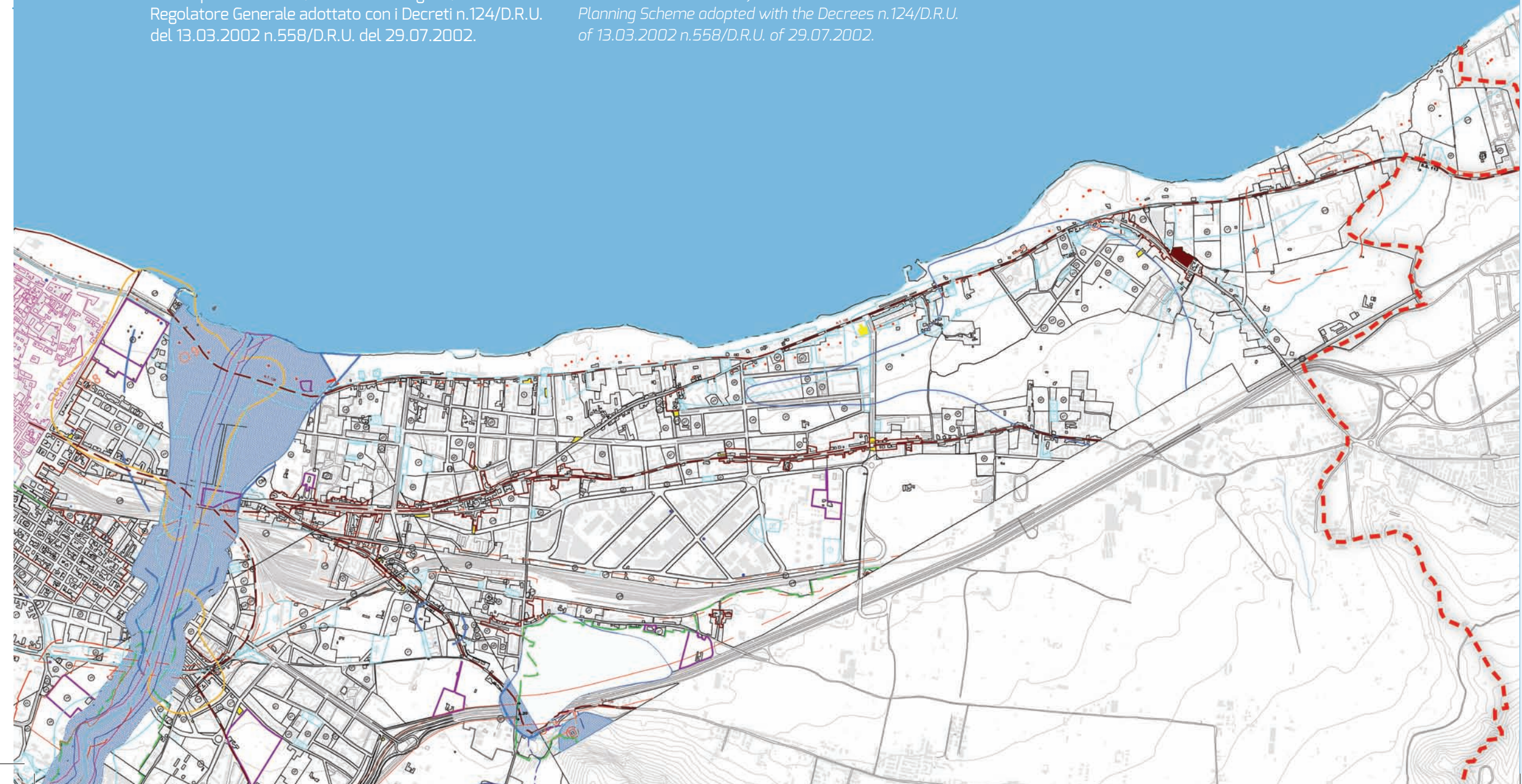
# Tav. 7.1 a MAP 7.1 a

## Vincoli e trasformazioni. Vincoli di P.R.G.

### Constraints and transformations. P.R.G. (General Town Planning Scheme) constraints


















Sono riportati i vincoli, attualmente vigenti, del Piano Regolatore Generale adottato con i Decreti n.124/D.R.U. del 13.03.2002 n.558/D.R.U. del 29.07.2002.











*The constraints, currently in force, of the General Town Planning Scheme adopted with the Decrees n.124/D.R.U. of 13.03.2002 n.558/D.R.U. of 29.07.2002.*



## LEGENDA *legend*




### Regime vincolistico - System of constraints











-  **Riserva naturale orientata - Oriented nature reserve**
-  Zona A / Riserva - Zona A / Reserve
-  Zona B / Preriserva - Zona B / Pre-reserve
-  Zona B1 / Preriserva - Zona B1 / Pre-reserve
-  **Vincoli di tutela e salvaguardia e fasce di rispetto**  
*Constraints protection and belts*
-  Aree boscate naturali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)  
*Natural wooded areas (agricultural and forestry study in line with LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 and D.P. 28/06/00)*
-  Aree boscate artificiali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)  
*Artificial wooded areas (agricultural and forestry study in line with LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 and D.P. 28/06/00)*
-  Fascia di rispetto delle aree boscate naturali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)  
*Belt of natural wooded areas (agricultural and forestry study in line with LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 and D.P. 28/06/00)*
-  Fascia di rispetto delle aree boscate artificiali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)  
*Belt of artificial wooded areas (agricultural and forestry study in line with LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 and D.P. 28/06/00)*
-  Vincolo idrogeologico R.D.L. n. 3267 del 30/12/23  
*Hydro-geological constraint R.D.L. n. 3267 of 30/12/23*
-  Vincolo di inedificabilità nella fascia dei 150m dalla battigia  
L.R. n. 15/91 art. 2 comma 3  
*Identifiability constraint in the 150m from the shoreline belt L.R. n. 15/91 art. 2 comma 3*
-  Vincolo paesaggistico - D.L. n. 490/99 art. 146 ex legge 431/85  
*Landscape constraint - D.L. n. 490/99 art. 146 ex legge 431/85*
-  Vincolo paesaggistico - D.L. n. 490/99 art. 139 ex legge 1497/39  
*Landscape constraint - D.L. n. 490/99 art. 139 ex legge 1497/39*
-  Fascia di rispetto dal depuratore - L.R. n. 27 del 15/05/86 art. 46  
*Belt surrounding purification plant - L.R. n. 27 del 15/05/86 art. 46*
-  Fascia di rispetto cimiteriale L. 983 del 17/10/57 art. 1  
*Cemetery belt L. 983 del 17/10/57 art. 1*
-  Vincolo aeroportuale (legge n. 58 del 04/02/63 art. 714 (715 bis)  
*Airport constraint (legge n. 58 del 04/02/63 art. 714 (715 bis)*
-  Decreto universale di Monte Pellegrino USL Civici (nota RAL 1856 del 2/09/86)  
*Universal decree of Monte Pellegrino Civic USLs (nota RAL 1856 del 2/09/86)*

-  Aree archeologiche ed immobili di interesse storico - monumentale, vincolati ai sensi dell'ex legge n. 1089/39  
*Archaeological areas and properties of historic-monumental interest, constrained in line with law n. 1089/39*
-  Aree di interesse archeologico, ex legge n. 1089/39, integrate con nota Soprintendenza BB CC AA n. 1732/ del 9/04/02  
*Areas of archaeological interest, ex law n. 1089/39, integrated with Superintendency note BB CC AA n. 1732/ del 9/04/02*
-  Regie trazzere di cui alla nota dell'Ufficio Speciale per le Trazzere prot. n. 1473 del 26/03/02  
*Pathways directive as set out in the note of the Special Pathways Office prot. n. 1473 del 26/03/02*
-  Siti d'importanza comunitaria di cui alla nota dell'Assessorato Territorio Ambiente n. 75 del 16/05/02  
*Sites of community importance as set out in the note of the Council Office for Land and Environment n. 75 del 16/05/02*
-  Siti fossiliferi e di interesse speleologico e/o paleontologico (L.R. n. 77/80) di cui alla nota della Soprintendenza BB CC AA n. 4346 del 22/05/02  
*Fossil sites and sites of speleological and/or paleontological interest (L.R. n. 77/80) as set out in the note of the Superintendency BB CC AA n. 4346 del 22/05/02*
-  Siti - Sites
-  Grotte - Caves
-  Fascia di rispetto della ferrovia - D.P. n. 753 del 11/07/80  
*Railway belt - D.P. n. 753 del 11/07/80*
-  Fascia di rispetto delle sedi stradali - secondo il nuovo codice della strada  
*Road belts - according to the new roads code*
-  Perimetro cave attive di coltivazione e fascia di rispetto  
*Active quarry perimeters of cultivation and belt*

### Vincoli Genio Civile e fasce di rispetto

*Civil Engineers' constraints and belts*

-  Aree interdette all'uso edificatorio e/o urbanistico per presenza: fenomeni di frana per crollo, scivolamento e ribaltamento di masse lapidee carbonatiche; coni alluvionali e di detrito, colate di fango e detriti; aree interessate da inondazioni e alluvionamenti di particolare gravità  
*Areas where building and urbanisation are prohibited because of the presence of: landslides caused by collapse, sliding and overturning of masses of carbonate rocks; alluvial and debris cones, mud and debris slides; areas affected by particularly serious flooding*
-  Pozzi acqua potabile e fascia di rispetto nella quale non è consentita alcuna antropizzazione  
*Drinking water wells and belts where no human activity affecting the natural environment is allowed*
-  Pozzi acqua non potabile  
*Wells with undrinkable water*

-  Aree di pericolosità di cui al D.A.R.T.A. 4 luglio 2000 "Piano per l'Assetto idrogeologico straordinario". Rischio idraulico frana molto elevato  
*Dangerous areas as set out in the D.A.R.T.A. 4 July 2000 "Plan for the extraordinary hydro-geological structure". Very high hydraulic risk*
-  Aree di pericolosità di cui al D.A.R.T.A. 4 luglio 2000 "Piano per l'Assetto idrogeologico straordinario". Rischio idraulico molto elevato  
*Dangerous areas as set out in the D.A.R.T.A. 4 July 2000 "Plan for the extraordinary hydro-geological structure". Very high hydraulic risk*
-  Corsi d'acqua. Fascia di rispetto a 50 metri dall'alveo\*  
*Watercourses. 50m belt from the riverbed\**
-  Corsi d'acqua interrati  
*Filled-in Watercourses*
-  Aree caratterizzate da: cave storiche "a fossa"; cedimenti e ribassamenti del suolo, sprofondamenti, crolli per la presenza di cavità sotterranee antropiche\*  
*Areas characterised by: historic "trench" quarries; failure and lowering of the ground, subsidence, collapses because of the presence of man-made underground cavities\**
-  Aree interessate da inondazioni e alluvionamenti\*  
*Areas affected by flooding\**
-  Aree con presenza di falde acquifere subaffioranti o a piccola profondità\*  
*Areas with water tables appearing under the surface or at a small depth\**
-  Aree con ristagni d'acqua e allagamenti per substrato argilloso, zone depresse\*  
*Areas with stagnant water and floods because of a clayey substratum, depressed areas\**
-  Aree caratterizzate dalla presenza di "Qanat"\*  
*Areas characterised by the presence of "Qanat"\**
-  Faglie e Sovrascorrimenti. Fasce di rispetto 30m  
*Faults and Thrusts. 30m belt*

\*Aree in cui le successive fasi attuative, regolate da piani attuativi sono subordinate a specifici studi di carattere geognostico e/o idrologico e idrogeologico.  
*\*Areas in which the subsequent phases of fulfilment, regulated by fulfilment plans, are subordinate to specific studies of a geognostic and/or hydrological and hydro-geological kind.*

-  **Confine amministrativo - Administrative border**
-  **Fiume Oreto - River Oreto**

# Tav. 7.1 b MAP 7.1 b

## Vincoli, trasformazioni in atto e attori. Piano strategico Constraints, transformations underway and actors. Strategic plan

Lo scopo principale di questo elaborato è quello di mettere in evidenza alcune questioni riguardanti le azioni previste dal "Piano Strategico" nel waterfront palermitano. In particolare queste azioni rivestono un carattere importante nella previsione di potenziare la città di Palermo come centro nevralgico di scambio commerciale, culturale e turistico.

Pur non avendo carattere di legge o norma da applicare, tale Piano possiede in maniera programmatica e futuribile un forte carattere di sviluppo, orientato ai risultati (sulla base degli strumenti urbanistici vigenti) e flessibile nel tempo, ossia soggetto a modifiche in funzione dei cambiamenti endogeni ed esogeni della città stessa.

*The main aim of this table is to highlight some issues regarding the actions set out in the "Strategic Plan" in the waterfront of Palermo. In particular, these actions have an important role in developing the city of Palermo as a nerve centre of commercial, cultural and tourist exchange.*

*Although it does not have the characteristics of laws or regulations to be applied, this plan has a strong feasible and programmatic developmental character, aimed at achieving results (on the basis of the town planning regulations in force) and it is flexible over time, that is subject to modifications on the basis of endogenous and exogenous changes in the city itself.*

### LEGENDA *legend*

#### Dotazione di servizi - *Provision of services*



Porto commerciale di Palermo - potenziamento del sistema logistico e creazione della piattaforma portuale tirreno occidentale in connessione col porto di Termini Imerese  
*Commercial port of Palermo - development of the logistic system and creation of the western Tyrrhenian port platform in connection with Termini Imerese*



Incremento e sostegno alle attività e pesca-turismo  
*Increase and support of the activities of fishing-tourism*



Polo sportivo  
*Sporting attraction*

#### Ambiente - *Environment*



Porto industriale - *Industrial port*



Porto commerciale e Roll On/Roll Off (Ro-Ro)  
*Commercial and Roll On/Roll Off (Ro-Ro) port*



Area crociere e servizi alla città porto  
*Cruise ship area services for the city port*



Porti turistici e servizi alla nautica da diporto  
*Tourist ports and services for boating and recreation*



Parchi urbani - *Urban parks*



Parco urbano del fiume Oreto - *Urban park of the River Oreto*



Azioni di recupero della costa per la balneazione  
*Actions of reclamation of the coast for bathing*



Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini costieri  
*Actions for the protection and reclamation of the marine coastline*

#### Fruizione culturale - *Cultural use*



Azioni a supporto di attività di ricerca legate al mare  
*Actions in support of research activities related to the sea*



Potenziamento dei porti turistici ed incremento dei servizi alla nautica  
*Development of tourist ports and increase in services for boating*



Piano particolareggiato di Mondello  
Detailed plan for Mondello

**Arenella**  
Riqualificazione della borgata e dell'area ex-chimica.  
Arenella: nuova centralità urbana con servizi ricettivi  
Redevelopment of the village and the ex-chemical area.  
Arenella: new urban centrality with hospitality and free-time services

**Area Ospizio Marino e Arenella:**  
Parco urbano delle borgate storiche con attività per il tempo libero e servizi legati alla nautica da diporto  
Ospizio Marino and Arenella Area:  
Urban park of the historic villages with free time activities and services connected with recreational boating

**Acquasanta ed ex-manifattura Tabacchi:**  
Area di trasformazione con servizi ricettivi, commerciali e per il tempo libero  
Acquasanta and ex-tobacco factory:  
Area of transformation with with hospitality, commercial and free-time services

**Parco archeologico del Castello a mare**  
Archaeological park of the Castle by the sea

**Polo sportivo La città degli sport acquatici**  
Sporting attraction - Watersport City

Romagnolo

Bandita

# Tav. 7.2 a MAP 7.2 a

## Pressioni, rischi e compatibilità delle scelte

### Pressures, risks and the compatibility of choices

Appare ormai evidente che la fascia costiera ed il suo retrovia in esame, individuata come costa-sud della città di Palermo, è caratterizzata da un degrado sia antropico e sociale che naturalistico e paesaggistico.

Sono presenti tessuti urbani incompleti, incoerenti, carenti di dotazione di servizi e di controllo. Ad esempio, l'area della battigia dalla foce del fiume Oreto e fin oltre il porticciolo della Bandita è caratterizzata dalla presenza di continui e copiosi detriti "portati" dal fiume Oreto.











Queste informazioni sono state fornite dal Servizio Urbanistica del Comune di Palermo ed estrapolate dal quadro conoscitivo allegato alle proposte di direttive, generate per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale della città.

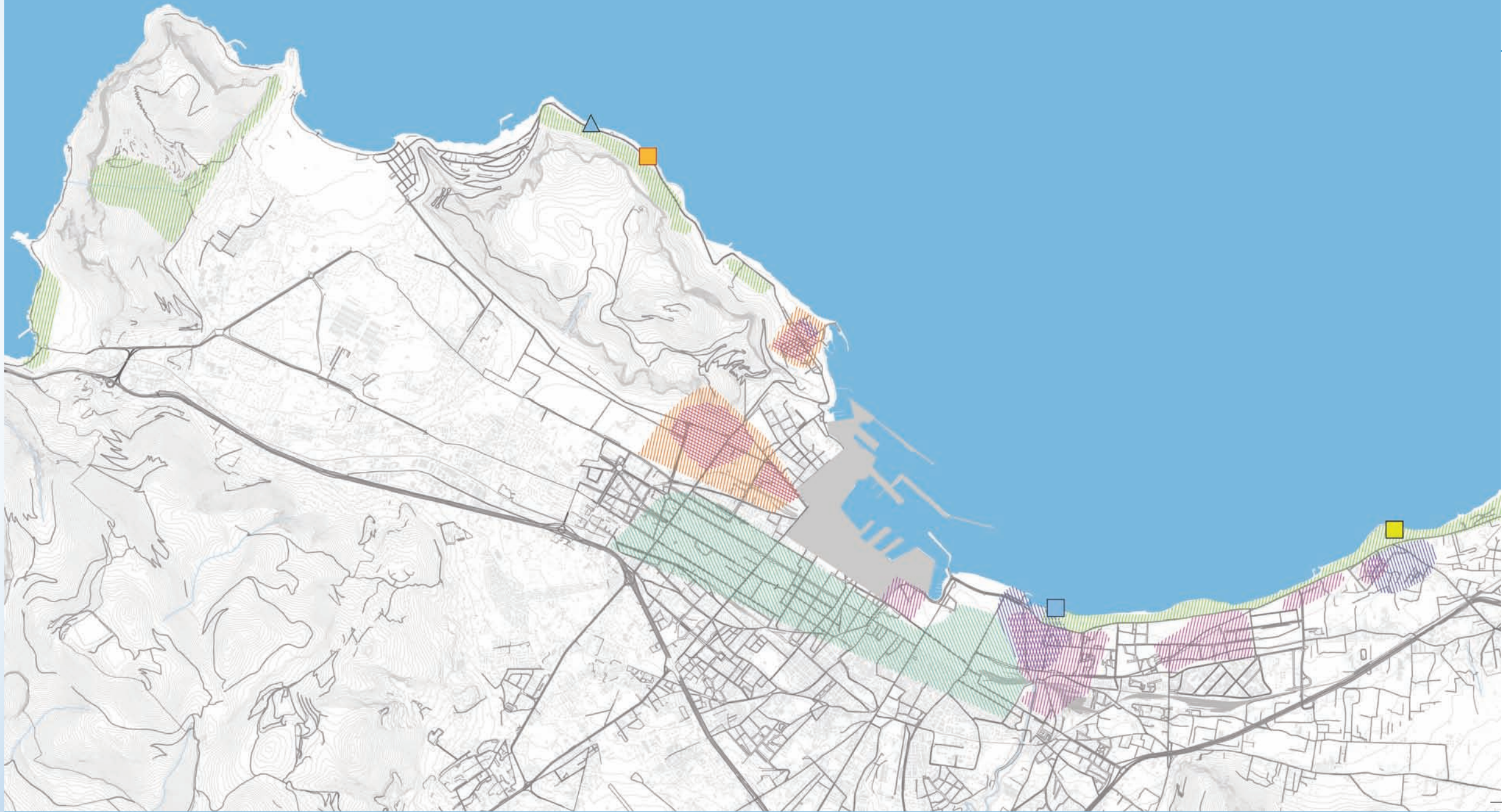
*It is clear that the coastal belt and the inland area being examined, identified as southern coast of the city of Palermo, is characterised by human, social, naturalistic and landscape decay.*

*There is incomplete and incoherent urban fabric, lacking in services and control. For example, the shoreline area from the mouth of the River Oreto to beyond the port of the Bandita is characterised by the presence of continuous and copious debris "carried" by the River Oreto.*

*This information was provided by the Town Planning Service of the City of Palermo and taken from the research attached to the directive proposals, generated for the drawing up of the new General Regulatory Plan for the city*

#### LEGENDA *legend*

-  Siti estranei urbani  
*Unconnected urban sites*
-  Tessuti con carente dotazione di verde e parcheggi  
*Fabric lacking in green areas and parking*
-  Tessuti con carente dotazione di servizi  
*Fabric lacking in services*
-  Tessuti con carente dotazione viaria  
*Fabric lacking roads*
-  Tessuti incompleti o incoerenti  
*Incomplete or incoherent fabric*
-  Aree interessate da degrado paesaggistico  
*Areas affected by landscape degradation*
-  Scarichi abusivi  
*Unofficial rubbish dumps*
-  Presenza di edilizia abusiva  
*Presence of buildings without planning permission*
-  Manufatti in stato di abbandono  
*Abandoned factories*
-  Presenza di detriti portati dal fiume Oreto  
*Presence of debris carried by the River Oreto*



# Tav. 7.2 b MAP 7.2 b

## Fasce d'interesse per la compatibilità del progetto

### Belts for the compatibility of the project

Nell'ottica della compatibilità delle scelte di trasformazione e a completamento della fase di analisi conoscitiva si è scelto di affiancare alcuni parametri provenienti dalla metodologia The Bathing Area Registration & Evaluation System (B.A.R.E.), dedicata alle aree costiere destinate alla fruizione balneare, turistica e ricreativa. In generale nella planimetria a scala 1/25000 sono state individuate tre aree/fasce omogenee per caratteristiche intrinseche:

- B.A.R.E. Remote che individua le due riserve naturali orientate di Capo Gallo e Monte Pellegrino;
- B.A.R.E. Urban rintracciabile nelle aree più urbanizzate delle borgate di Mondello e di Sferracavallo;
- B.A.R.E. Resort che individua quegli elementi puntuali presenti nelle zone balneari della città.

È utile evidenziare, dopo le analisi effettuate e per quanto è stato possibile constatare, che l'area della costa-sud palermitana, e nello specifico la fascia del waterfront considerato, dovrà essere particolarmente analizzata dal punto di vista urbanistico, turistico, commerciale e, non ultimo, sociale. Pertanto, dovrà godere delle dovute e necessarie attenzioni da parte degli strumenti urbanistici che, a varia scala ed a vario titolo, si predisporranno nell'immediato futuro programmatico da parte dell'Amministrazione Comunale.

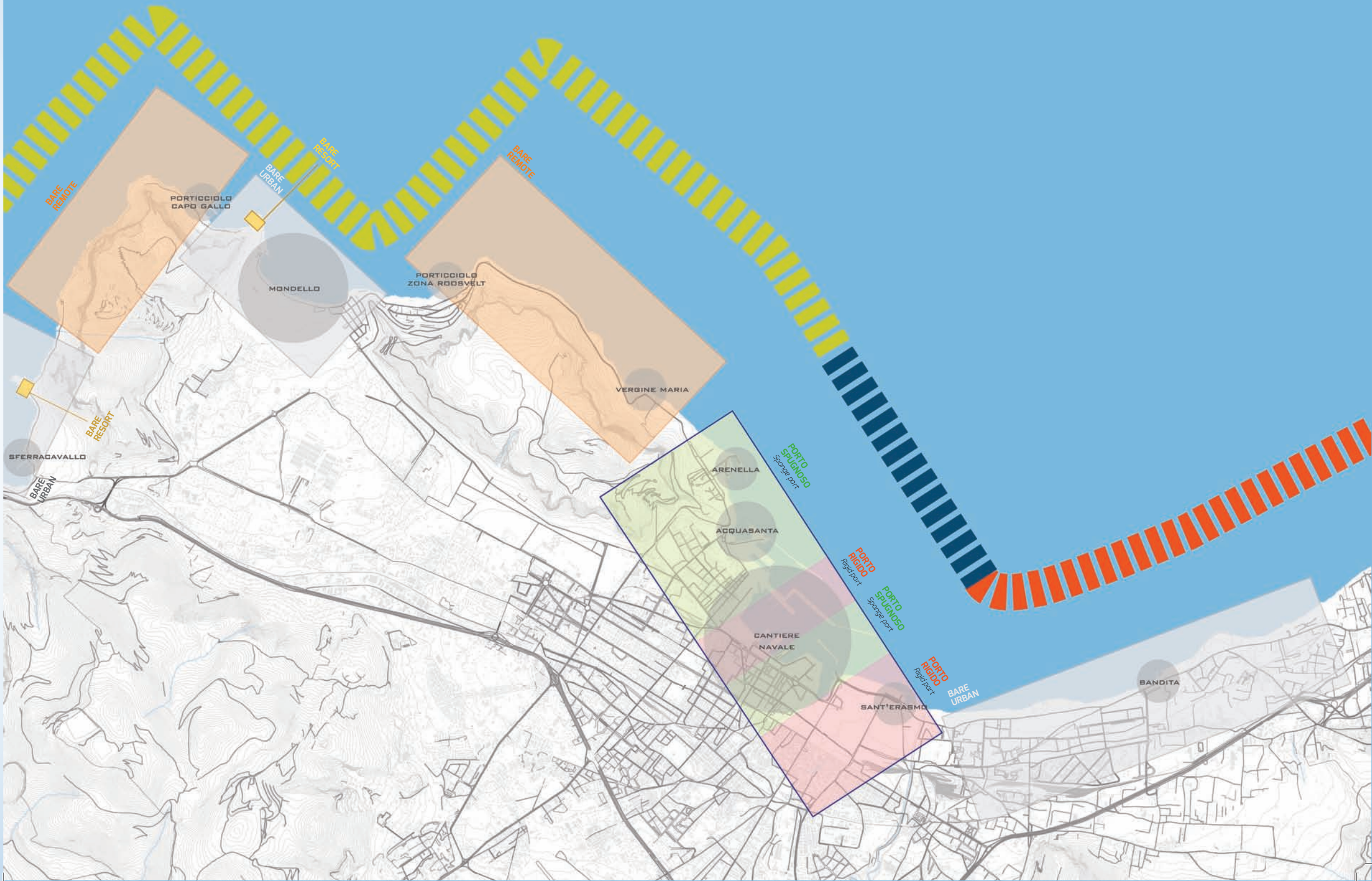
*With regard to the compatibility of the choices of transformation and to complete the phase of research analysis it has been decided that some parameters from the Bathing Area Registration & Evaluation (B.A.R.E.) system, which is dedicated to coastal areas used for bathing tourism and recreation, should be added. In general, in the maps at a scale of 1/25000, three homogeneous areas/belts have been identified for their intrinsic characteristics:*

- *B.A.R.E. Remote, which identifies the two nature reserves of Capo Gallo and Monte Pellegrino;*
- *B.A.R.E. Urban, which can be found in the more urbanised areas of the suburbs of Mondello and Sferracavallo;*
- *B.A.R.E. Resort, which identifies the precise elements found in the bathing areas of the city.*

*It is useful to point out, after the analyses carried out and as far as it is possible to ascertain, that the area of the south Palermo coast, and specifically the belt of the waterfront being considered, will particularly need to be analysed from the town planning, tourist, commercial and not least social points of view. Therefore, it will need to be given right and necessary attention by the various town planning regulations, which will be put in place, in different ways and at different scales, in the immediate planning future by the City Council Administration*

### LEGENDA *legend*

- ||||| Fascia "A" - Belt "A"
- ||||| Fascia "B" - Belt "B"
- ||||| Fascia "C" - Belt "C"
- BARE Urban - BARE Urban
- BARE Remote - BARE Remote
- BARE Resort - BARE Resort
- Porto spugnoso - Sponge port
- Porto rigido - Rigid port



## Ipotesi di scenario presentato dal gruppo di lavoro del Comune di Palermo

Uno dei principali obiettivi dello studio intrapreso è stato quello finalizzato alla ricucitura delle possibili trame di relazione tra la città e il mare e, più in particolare, tra questa parte di città (la costa-sud) ed il relativo waterfront; nella considerazione/speranza che in questa parte di territorio “esista” ancora un waterfront. Un luogo si può bruciare, si può devastare, si può cementificare in maniera abusiva e selvaggia, si può abbandonare e contaminare, ma fortunatamente quel luogo in quanto entità concreta bella o brutta che sia esisterà sempre e se la volontà dell'uomo, sia morale che politica, è indirizzata al “recupero” ed al buon ri-uso del territorio, allora la speranza può divenire certezza. L'area costiera dalla foce del fiume Oreto ai confini con il Comune di Ficarazzi è stata oggetto di una analisi che ha condotto alla redazione di un primo elaborato che riporta, in generale, alcune linee programmatiche, indicative per un ipotetico sviluppo in questa parte di città quasi abbandonata a se stessa, ma che nasconde ancora notevoli potenzialità se pensiamo che, nella storia, Palermo da sempre ha assunto un forte potere utilizzando il rapporto con il mare, elemento centrale e più di ogni altro cogente allo studio della costa-sud. La porzione di territorio analizzata, arida sotto parecchi aspetti, ha tradotto questa sua caratteristica anche negli elaborati grafici di analisi prodotti. La questione ha mostrato come anche una planimetria “vuota” possa in realtà significare tanto in quanto, al contrario di quanto si possa credere, vuol dire trattare un'area nella quale potenzialmente c'è “tanto da fare”, in termini di bonifica e riqualificazione ambientale e sociale. Vuol dire anche iniziare a riflettere sulle potenzialità che il contesto nasconde. Se da un lato le predette potenzialità sono sfocate dalle tante problematiche presenti (materiali e

immateriali) dall'altro pongono delle sfide ancora più affascinanti ed interessanti.

La prima azione strategica che si può intravedere, mira proprio a rivalutare il rapporto che questa parte di territorio ha con il mare, non solo dal punto di vista commerciale, ma, anche, riscoprendo quelle che sono le attività di marineria, che in una città di mare come Palermo dovrebbero essere messe sempre in primo piano. Un particolare riguardo dovrebbe aversi nella rivalutazione delle emergenze architettoniche legate al mare nonché nella riconversione in spiaggia balneabile di tutto questo tratto di costa che, ancora fino ad oggi, è solo vittima di scarichi abusivi, di discariche abusive a cielo aperto, di abusivismo edilizio, di degrado sociale. Si consideri, anche, la rivalutazione della foce del fiume Oreto e la possibilità di realizzare il relativo parco (ad oggi solo apprezzabile nello studio di fattibilità) nonché la possibilità di introdurre la slow mobility migliorando così la viabilità che, ad oggi, vede l'arteria principale di via Messina Marine oltremodo satura per il continuo e pesante traffico veicolare. Questi sono soltanto alcuni degli elementi principali considerati ed analizzati che, se adeguatamente affrontati e risolti porterebbero, sicuramente, ad un miglioramento di questa parte di città. Il waterfront della costa-sud potrebbe essere reso più appetibile dal punto di vista economico, turistico, sociale e divenire terreno fertile per incentivare la realizzazione di infrastrutture a servizio di una “nuova spiaggia” tale da potere entrare in “competizione” culturale-turistico-economica con quella più a nord dell'area portuale (Mondello e Sferacavallo per intenderci) e considerando, infine, una possibile ripresa a livello commerciale, anche con la adeguata attivazione delle Zone Franche Urbane.

### Sergio Marinaro

Funzionario tecnico del servizio traffico ex OPCM,  
Esperto tecnico interno  
Comune di Palermo  
*Technical Officer of the Traffic Service former OPCM,  
Internal technical specialist  
Palermo City Council*

## Hypothetical scenarios presented by the working group of the City of Palermo

*One of the key objectives of the study was that aimed at repairing possible relationships between the city and the sea, and more specifically, between this part of the city (the south-coast) and its waterfront; if we consider / hope that in this part of the territory there is still a waterfront. You can burn a place, you can wreak havoc on it, you can build on it illegally, you can abandon it and contaminate it, but fortunately the place as a tangible entity, whether it be beautiful or ugly, always exists, and if the will of man, moral or political, is aimed at "recovery" and the good re-use of the territory, then hope can become reality. The coastal area from the mouth of the river Oreto to the borders of Ficcarazzi has been the subject of an analysis that has led to the drafting of a first paper, which shows some general indicative planning lines for a hypothetical development in this part of city, abandoned to itself, but which still has considerable potential if we remember that, over the course of history, Palermo has always taken strength from its relationship with the sea; this relationship is the central element and more than any other, cogent to this study of the south-coast. This characteristic has been rendered in the analytical drawings produced in the analysis of the portion of the territory that can be described as "arid" in so many ways. The question has shown that even an "empty" plan may actually mean, contrary to what you might believe, treating an area in which potentially there is "much to do" in terms of rehabilitation and environmental and social development. It also means starting to think about the potential that the context hides. If, on the one hand, potential is blurred by the many problems present (tangible and intangible), on the other hand, it presents challenges that are even more fascinating and interesting. The first strategic measure is aimed specifically at the*

*re-evaluation of the relationship that this part of the territory has with the sea, not only from a commercial point of view, but also, by rediscovering those activities of seamanship, that a city of the sea like Palermo should always place in the foreground.*

*Particular attention should be paid to the revaluation of the historical architecture connected to the sea as well as the re-conversion of this stretch of the coastline into a bathing beach which, up until now, has been used as an illegal dumping ground, and suffered from illegal building and social decay. The revaluation of the Oreto river mouth and the possibility of creating a park (to date only appreciable in the feasibility study) as well as the possibility of introducing slow mobility and improving the viability of the main artery of via Messina Marine which today is overly saturated by continuous heavy traffic, should also be taken into consideration.*

*These are just some of the main elements considered and analysed, which, if properly addressed and resolved, could definitely lead to an improvement of this part of city. The waterfront of the south-coast could be made more attractive from an economic, touristic and social point of view, and become fertile ground for encouraging the construction of infrastructure for a "new beach" which would be able to enter into economic, touristic and social "competition" with those to the north of the port area (Mondello and Sferracavallo for instance) and considering, finally, a possible recovery on a commercial level, with the proper activation of the so-called Zone Franche Urbane (free tax zones).*

# Tav. 8.1 MAP 8.1

## Zone franche urbane

### Urban free zones

256

L'Amministrazione Comunale, con Deliberazione di Giunta n.133 del 09.07.2010, ha approvato l'identificazione di due Zone Franche Urbane (Z.F.U.). Una in prossimità dell'area denominata Fiera del Mediterraneo ed una attorno alla zona di Brancaccio (costa-sud); in particolare, la Z.F.U. che in buona parte ingloba l'area oggetto di studio, dovrebbe esercitare la funzione di incubatore per lo sviluppo delle risorse economiche dell'area stessa. Questo potrebbe avvenire attraverso programmi di defiscalizzazione per la creazione di imprese e/o attività commerciali con l'obiettivo di favorire lo sviluppo economico e sociale dell'area che attualmente è caratterizzata da disagio sociale, economico e occupazionale, ma con potenzialità di sviluppo ancora sostanzialmente inesprese.

*The City Council Administration approved the specification of two Z.F.U. (free tax zone) with Council Deliberation n.133 of 09.07.2010. One is near the area called Fiera del Mediterraneo and one is near the area of Brancaccio (coast-south). In particular, the U.F.Z. that includes a large part of the area being studied should act as an incubator for the development of economic resources in the area. This could take place through programmes of removal of the exemption from taxes for the creation of businesses and/or commercial activities with the objective of helping economic and social development in the area, which is currently characterised by social, economic an employment problems, but has potential for development that is still substantially untapped.*

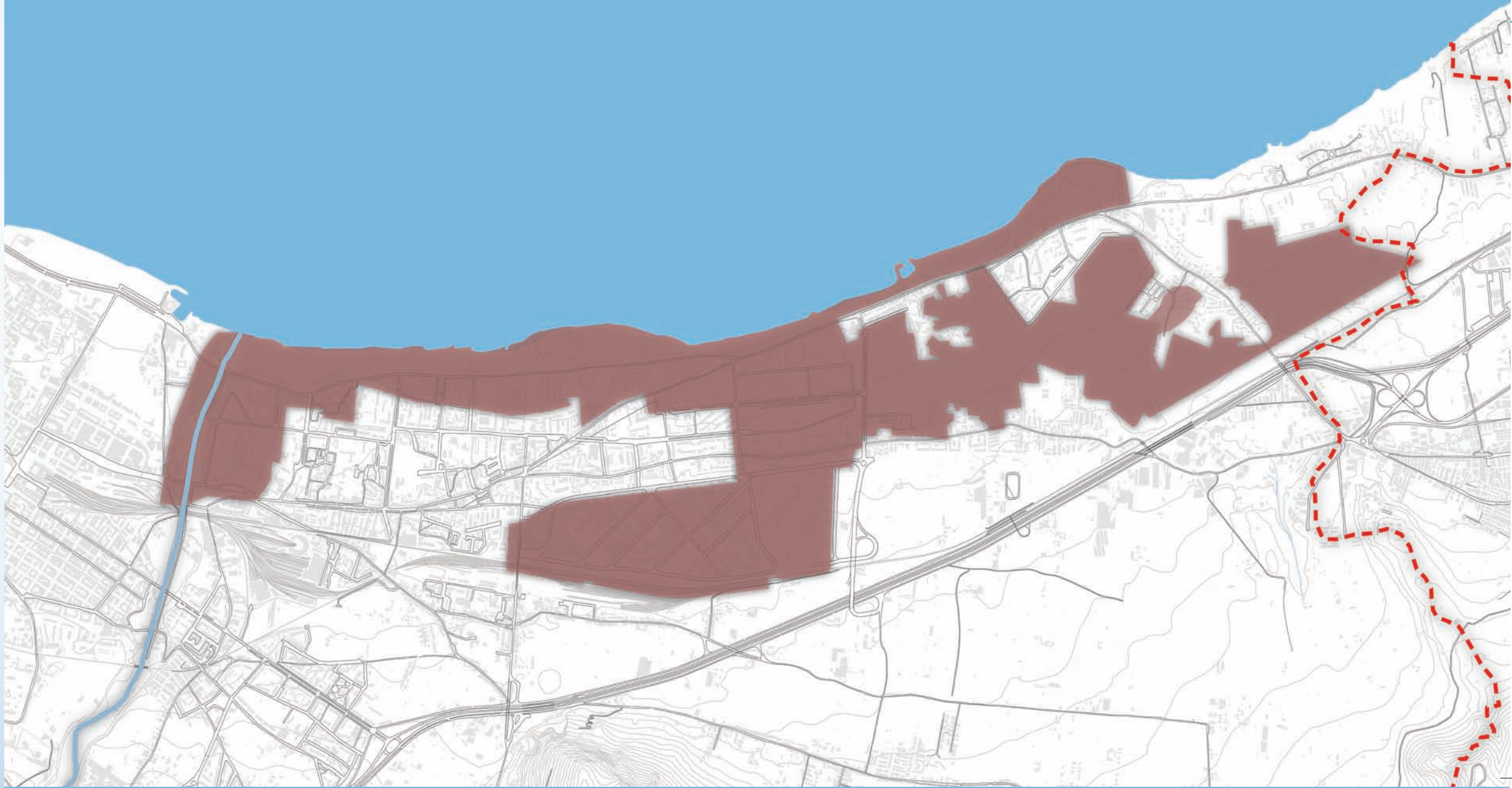
#### LEGENDA *legend*

- Confine amministrativo - *Administrative borders*
- Fiume Oreto - *River Oreto*



Zone Franche Urbane - Città di Palermo  
*Free tax zones - City of Palermo*





# Tav.8.2 MAP 8.2

## Scenari di progetto

### Project scenarios

258

Sulla base di tutta la fase di analisi effettuata e con la scorta delle relative planimetrie è stato redatto un elaborato (non conclusivo, ma prodromico di studi e sviluppi successivi) che riporta le principali "intenzioni programmatiche" dell'Amministrazione che potrebbero dare slancio a questa parte di città ed in particolare al suo waterfront, sempre in relazione alla realtà esistente.

Nell'ambito della programmazione sono stati individuati dall'Organo di Governo cittadino alcuni "sistemi" (culturale e monumentale, infrastrutturale, di recupero urbano, ecc.) che faranno da volano allo sviluppo di quest'area. Nello specifico è fondamentale la bonifica di tutta la costa-sud palermitana da convertire anche in spiaggia balneabile, la realizzazione di adeguate ed armonizzate strutture alberghiere, il miglioramento della viabilità con l'introduzione della slow mobility e di nuove soluzioni sostitutive alla SS 113 ed infine la realizzazione sia di quegli interventi strettamente necessari e funzionali previsti dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche sia di quelle opere pubbliche aventi il ruolo di polo di attrazione turistico, economico, culturale e, fuor di dubbio, sociale.

*On the basis of the whole phase of analysis and with the addition of the related maps, a report has been drawn up (not conclusive, but preliminary to subsequent studies and developments), which details the main "planning intentions" of the Council Administration, which could give a boost to this part of the city and in particular to its waterfront, and which are always related to the existing reality.*




*With regard to planning, some "systems" (cultural and monumental, infrastructural, urban reclamation etc.) have been identified, which will act as a catalyst for the development of this area. Specifically, the reclamation of the whole area of the coast of south Palermo in order to convert it into bathing beaches is fundamental, as is the creation of suitable and harmonised hotels, the improvement of the street system with the introduction of slow mobility and new alternatives to the SS 113, and finally the carrying out of both the strictly necessary and functional actions set out in the Three-year Programme of Public Works, and those "public works" that have the role of tourist, economic, cultural and, without a doubt, social poles of attraction.*

### LEGENDA legend






#### Sistema culturale e monumentale - Cultural and monumental system

- 1 Villa Giulia (1778) - Villa Giulia (1778)
- 2 Orto Botanico (1779) - The Botanical Gardens (1779)
- 3 Ex deposito locomotive (1882) prossimo Ecomuseo del mare  
Ex locomotive depot (1882) soon to be Eco-museum of the sea
- 4 Stand Florio o Tavernetta del tiro al piccione di E. Basile (1906)  
The Florio Stand or Pigeon Shooting Tavern of E. Basile (1906)
- 5 S. Giovanni dei Lebbrosi (XI sec.) - St. John of the Lepers (11th century)
- 6 Lavatoi (via Conte Federico, Cirrincione, Germanese)  
Wash houses (Via Conte Federico, Via Cirrincione, Via Germanese)
- 7 Realizzazione nuova chiesa intitolata a padre Puglisi  
Building of a new church named after Father Puglisi
- 8 Castello di Maredolce (XI, XII sec.) - Maredolce Castle (11th - 12th century)

#### Sistema della partecipazione sociale - Systems of social participation

-  Scuole - Schools
-  Riqualificazione degli esistenti quartieri IACP  
Redevelopment of existing areas IACP
-  Centro Sociale PEEP (Sperone) - Social Centre PEEP (Sperone)

#### Sistema infrastrutturale - Infrastructural system





-  Percorso del Tram - Tram route
-  Svincolo Forum Palermo - Forum Palermo Junction
-  1 Svincolo Brancaccio "Porta Sud" - Brancaccio Junction "Porta Sud"
-  2 Centro Commerciale "Forum Palermo" - Shopping Centre "Forum Palermo"
-  Confine amministrativo - Administrative borders

#### Sistema della natura - Nature systems

-  Bonifica della Costa Sud - Reclamation of the Southern Coast
-  Aree di Verde Storico e di Verde Pubblico  
Historic Green Areas and Public Green Areas
-  Interventi diffusi ad Orti Urbani in convenzione  
Widespread interventions on Allotments under covenant
-  Fiume Oreto - River Oreto

#### Sistema dei sottoservizi per il disinquinamento del mare

Sewer systems for cleaning up the sea

-  Rete fognaria lungo via Messina Marine - Sewer network along Via Messina Marine
-  Collettore fognario sud-orientale all'impianto di depurazione  
Main sewer to the south-east of the purifying plant
-  Impianto di depurazione (Acqua dei Corsari)  
Purifying plant (Acqua dei Corsari)
-  Impianto di sollevamento fognario (Romagnolo e Sperone)  
Sewer relief plant (Romagnolo and Sperone)

#### Sistema di opere puntuali di recupero urbano e infrastrutturale

Systems of specific works of urban and infrastructural reclamation

- 1 Struttura di accoglienza "Padre G. Messina" - "Padre G. Messina" hostel
- 2 Complesso residenziale via Tiro a Segno - Residential complex "Via Tiro a Segno"
- 3 Ex fonderia Basile (Biagio Conte) - Ex Basile Foundry (Biagio Conte)
- 4 Recupero vecchio mulino - Reclamation of old mill
- 5 Collettore per acque meteoriche Brancaccio da Piazza Scaffa a Via della Concordia (completamento)  
Brancaccio rainwater collector from Piazza Scaffa to Via della Concordia (completion)
- 6 Sistemazione piazza antistante San Giovanni dei Lebbrosi  
Creating a square in front of San Giovanni dei Lebbrosi
- 7 Riqualificazione campo sportivo Via dei Picciotti - Redevelopment of sports field in Via dei Picciotti
- 8 Nuova scuola media Galletti (15 aule) - New middle school - Galletti (15 classrooms)
- 9 Prolungamento Via Pecoraino fino a Corso del Mille con annesso parcheggio  
Lengthening Via Pecoraino as far as Corso del Mille with parking annex
- 10 Autostazione delle linee extraurbane nel polo d'interscambio modale "porta sud" (Brancaccio - Roccella)  
Bus station for the out of town lines in the pole of modal exchange "porta sud" (Brancaccio-Roccella)
- 11 Completamento sovrappasso Brancaccio (già finanziato)  
Completion of Brancaccio flyover (already financed)
- 12 Via Galletti - Circonvallazione (S.P.) - Via Galletti - Circonvallazione (S.P.)





# Mappa delle trasformazioni



*Map of trend scenario*



Porto di Palermo  
Port of Palermo



# Waterfront e trasformazioni in contesti di conflitto

**Barbara Lino**

Esperto scientifico esterno  
Università degli Studi di Palermo  
*External scientific specialist  
University of Palermo*

Le trasformazioni in atto nelle aree di waterfront propongono una varietà di dinamiche insediative complesse riconducibili alla natura infrastrutturale e produttiva di molte attività, all'urbanizzazione non pianificata, alle pressioni del turismo balneare e di massa, al sistema delle seconde case. I waterfront pongono con evidenza l'esigenza di confronto con i temi del conflitto, un conflitto generato dalla separazione di competenze, ruoli, azioni e settori dei diversi attori in gioco nei processi di gestione e trasformazione di questi territori. Si tratta di un conflitto che appare superabile solo attraverso la costruzione di una visione comune di trasformazione che, a partire dalla comprensione delle specificità e dalle differenze, sia in grado di ricondurre entro una condivisa visione di futuro le tensioni in gioco.

In ambito nazionale, l'ampia frammentazione dei soggetti istituzionali chiamati al governo della costa è stata innanzitutto determinata attraverso la definizione dei ruoli gestionali in materia di demanio marittimo e la definizione degli ambiti giurisdizionali. Il concetto di giurisdizione che individua la sfera di competenza e consistente nell'applicazione del diritto oggettivo del soggetto di esercizio delle proprie funzioni amministrative richiama i temi di gestione, di definizione degli usi e di modificazione. Gli ambiti di giurisdizione che interferiscono con le aree di waterfront sono gli elementi principali che definiscono le competenze dei soggetti deputati alla gestione del territorio e richiamano strumenti di pianificazione differenti i cui processi di redazione e di attuazione pongono in essere quella "separatezza" di visione e di obiettivi alla base della frammentazione esistente nell'attuale sistema nazionale di governo delle trasformazioni delle aree di waterfront in cui interagiscono soggetti le cui competenze ed istanze

spesso confliggono (autorità portuali, investitori e industriali, comunità, etc.).

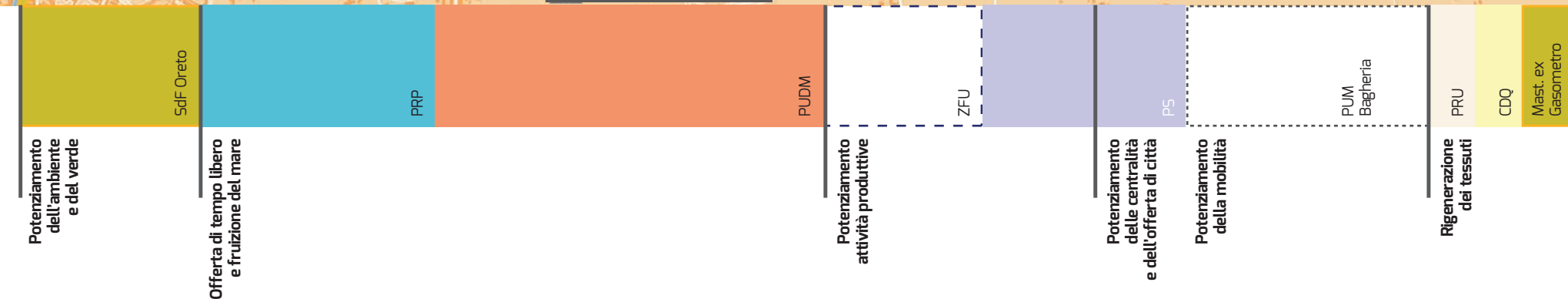
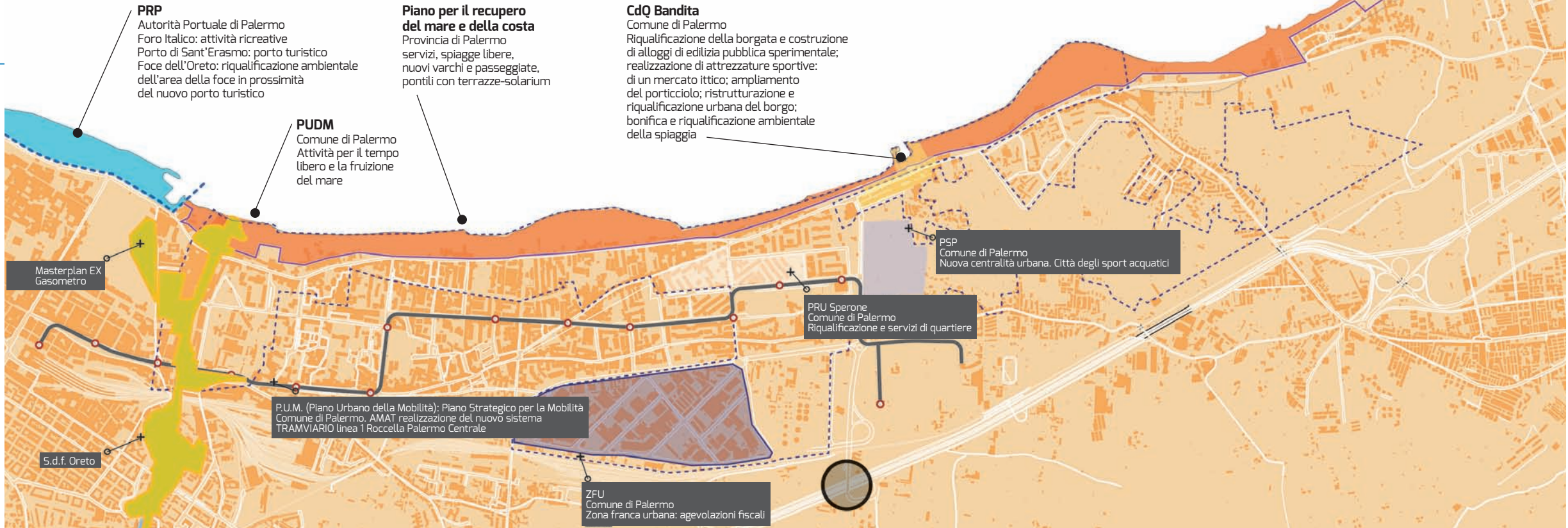
## Le "dimensioni" del conflitto

La "geografia" normativa e istituzionale definita dal quadro dei soggetti determina almeno tre livelli di tensioni antagoniste in cui può generarsi conflitto. E le tensioni che si manifestano si concentrano su elementi duplici: le tensioni Porto/Città; le tensioni tra le domande di fruizione del demanio marittimo e il territorio; le tensioni tra pianificazione ordinaria e pianificazione di settore. La lettura delle trasformazioni in atto nei territori oggetto delle indagini ha rivelato modalità di interazione tra i contenuti degli strumenti di trasformazione del territorio tali da generare condizioni relazionali di differente natura: conflitto; separazione; complementarietà. Nelle relazioni che si pongono in termini di "conflitto" si contrappongono visioni di trasformazione contrastanti che fondano strumenti territoriali i cui obiettivi o le cui singole azioni si pongono in contraddizione tra di loro perché possibilmente alimentate da valori e istanze potenzialmente contrapposte (economia/sociale, produzione/ambiente, privato/pubblico, etc.). In altri casi invece, la relazione tra i contenuti degli strumenti promossi da soggetti differenti e in contesti decisionali diversificati si manifesta in termini di "separazione" o potremmo dire "indifferenza" nel senso che, pur non contrastando, non tengono conto delle ricadute delle scelte reciproche o ne ignorano le relazioni potenziali che potrebbero insorgere tra azioni contemplate in strumenti differenti. Infine, si presentano condizioni in cui gli strumenti di trasformazioni differenti, pur nella separatezza di visioni e obiettivi, riescano a proporre azioni non contrastanti e complementari.

# Palermo, costa sud / Scenario tendenziale (Sant'Erasmus - Acqua dei Corsari)

## LEGENDA

- Limiti demaniali
- - - Limiti giurisdizionali AP
- SIC
- Linee del trasporto pubblico: tram
- Porta Sud-Potenziamento area svincolo autostradale (PSP)
- 577 Intervento Piano Triennale OO.PP. 2012/2014







### Complementarietà

I differenti piani e progetti in atto nell'area si relazionano in chiave complementare rispetto ai contenuti del "Piano Strategico" comunale che ne ingloba gli obiettivi specifici entro una "cornice" generale di senso espressa nella vision che attribuisce all'area un nuovo valore legato al loisir, al tempo libero e alla balneazione.

### Conflitto. Costa/Città

Da un lato gli strumenti che agiscono entro i confini portuali e demaniali (PRP e PUDM) e, dall'altro, gli strumenti che agiscono in ambito urbano sia in termini regolativi che di strumenti di settore (PRG e "Piano della Mobilità") e i programmi di riqualificazione urbana si pongono nei termini di una relazione che potremmo definire di "conflitto latente" e che non deriva dai contenuti dei singoli obiettivi ma, piuttosto, dalla limitatezza degli ambiti giurisdizionali di rispettiva competenza in cui sono assunte previsioni funzionali nella reciproca indifferenza le une rispetto alle altre, con la conseguente possibilità che nelle fasi attuative possano derivarne coesistenze conflittuali.

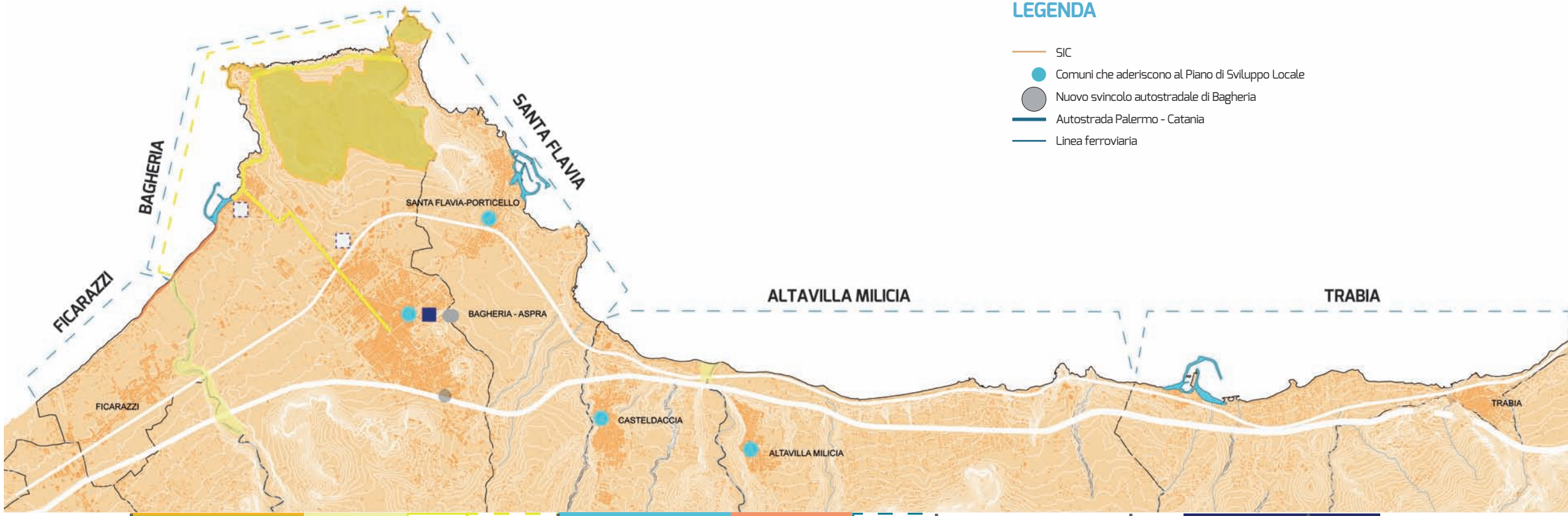


### Separazione. Riqualificazione urbana/Piani di settore

Sebbene non contrapposti in termini di contenuto gli strumenti di settore e gli strumenti che agiscono sui temi della riqualificazione urbana si sviluppano separatamente.



# Palermo, costa provinciale sud / Scenario tendenziale (Ficarazzi - Trabia)



## LEGENDA

- SIC
- Comuni che aderiscono al Piano di Sviluppo Locale
- Nuovo svincolo autostradale di Bagheria
- Autostrada Palermo - Catania
- Linea ferroviaria

### Potenziamento dell'ambiente e del verde

Pdg SIC Monte Catalfano

Parco Fiume Euloterio e recupero foce fiume Milicia

Piste ciclabili Bagheria

Aspra Coast

### Offerta di tempo libero e fruizione del mare

PRP (Aspra, Porticello, Trabia)

Riqu. costa Ficarazzi, Aspra, Mongerbino

PUDM (in corso di approvazione)

### Potenziamento attività produttive

Area PIP Aspra patto comprensoriale  
Area produttiva patto comprensoriale

### Potenziamento delle centralità e dell'offerta di città

Piano territoriale strategico di Bagheria

Piano territoriale strategico di Bagheria

PUM Bagheria

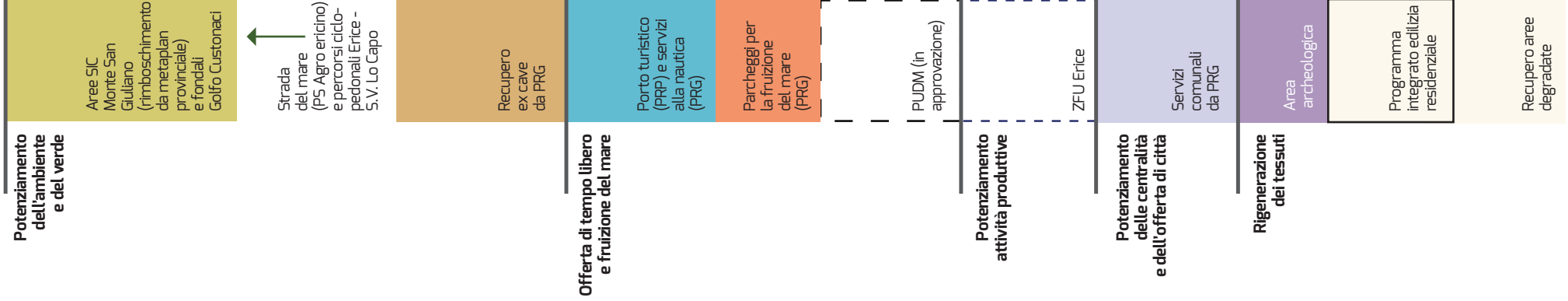
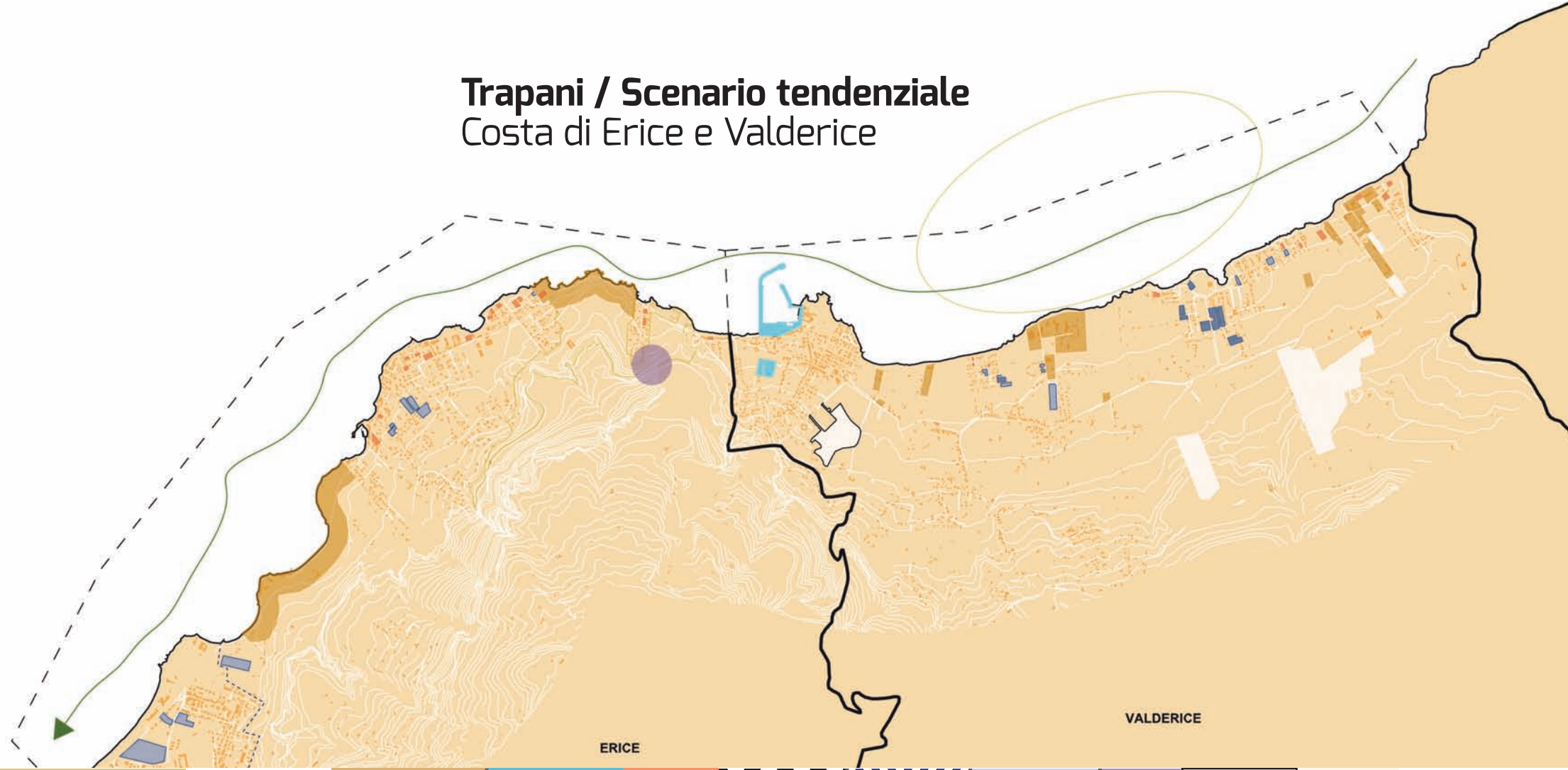
## Separazione

La modificazione del “campo di osservazione” delle relazioni costa-territorio alla scala inter-comunale ha evidenziato condizioni di separazione tra le differenti competenze comunali con specifico riferimento ai singoli PUDM, i cui contenuti non sono definiti entro una cornice comune di strategie e obiettivi rispetto al tema della riqualificazione della costa ma agiscono entro i soli perimetri giurisdizionali.



# Trapani / Scenario tendenziale

## Costa di Erice e Valderice

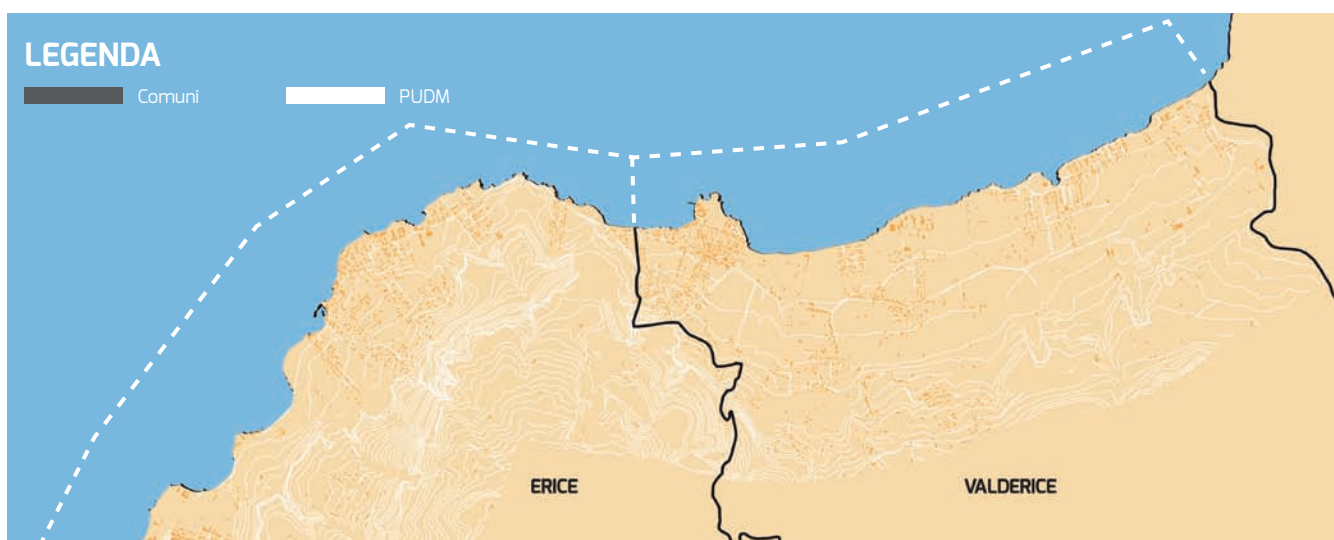
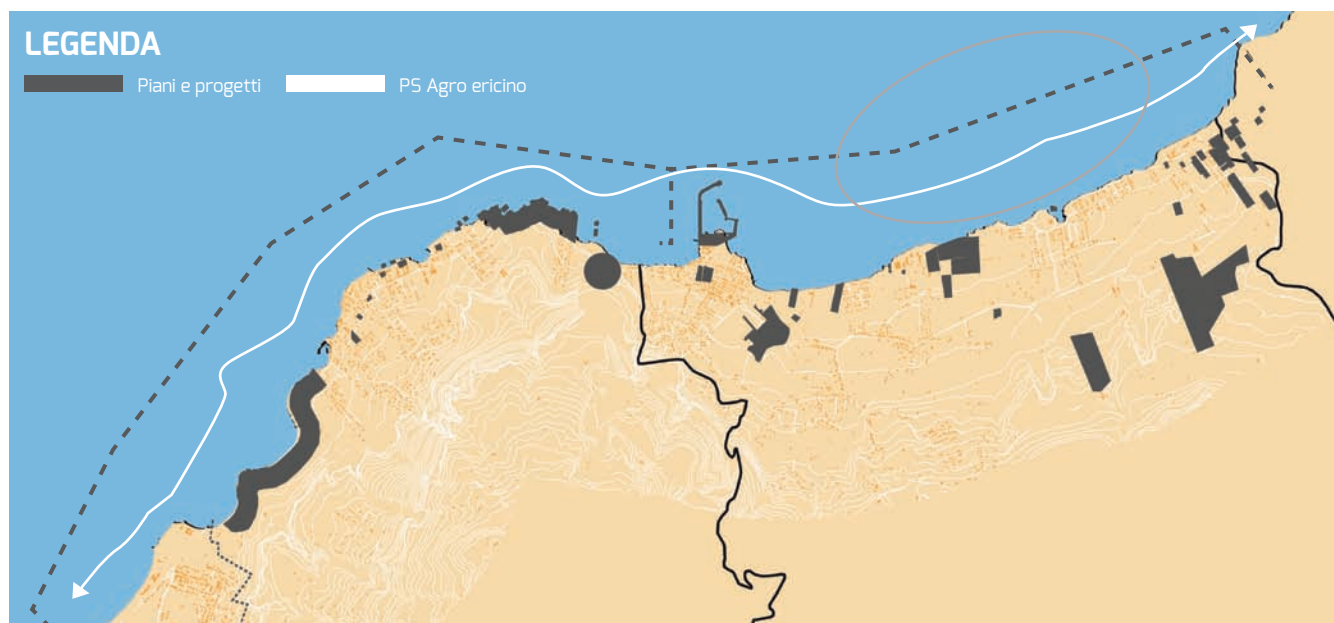


### Complementarietà

Gli strumenti che agiscono alla scala comunale prevedono trasformazioni che si limitano a implementare i servizi di base quali i parcheggi, a recuperare aree maggiormente degradate preservandone il valore ambientale senza che per loro stessa natura questi strumenti possano assumere una valenza strategica e tanto meno capace di costruire una visione di sistema di livello intercomunale. A fronte di ciò però sia il "PS Agro Ericino" sia, in misura minore, il "Metaplan" provinciale assumono un carattere d'integrazione e di visione territoriale ad ampia scala rispetto alla quale i singoli interventi comunali risultano, comunque, coerenti e complementari.

### Separazione

La parzialità di approccio che confina le azioni entro un ambito giurisdizionale limitato è evidente nel caso dei PUDM comunali (Erice e Valderice) che non integrano entro una visione sistemica e integrata le azioni sulla costa limitandosi, per loro stessa competenza, ai soli confini comunali.



## Waterfront and transformations in contexts of conflict

*The transformations underway in the waterfront areas present a variety of complex settlement dynamics that are ascribable to the infrastructural and productive nature of many activities, such as unplanned urbanisation, the pressures of bathing tourism and mass tourism, and the system of second homes. Waterfronts highlight the need to deal with the issues of conflict, a conflict generated by the separation of the authority, roles, actions and sectors of the various actors involved in the process of management and transformation of these areas. It is a conflict that only seems surmountable through the creation of a common vision of transformation that is able to bring together the tensions in play into a shared future vision, starting from an understanding of specifics and differences. At a national level, the wide fragmentation of the institutional bodies responsible for governing the coast has been determined by the definition of management roles related to maritime public property and the definition of jurisdictional limits. The concept of jurisdiction that identifies the sphere of competence and consists of the application of the objective right of the body to exercise its own administrative functions recalls the themes of management, definition of uses and modification. The areas of jurisdiction that affect waterfront areas are the main elements which define the responsibilities of the bodies which manage the territory and call on different planning regulations, whose drawing up and carrying out bring about that "separateness" of vision and of objectives that is at the heart of the fragmentation in the current national system for governing the transformation of the waterfront areas in which the bodies whose responsibilities and needs often conflict (port authorities, investors and manufacturers, communities etc.).*

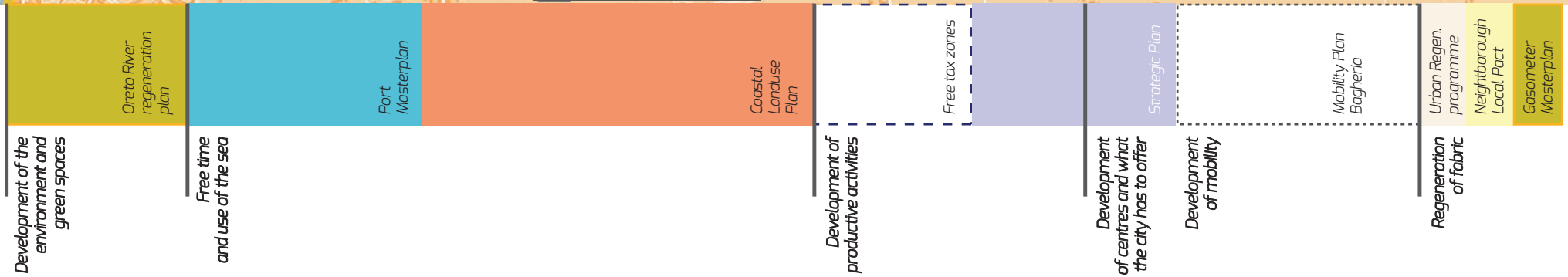
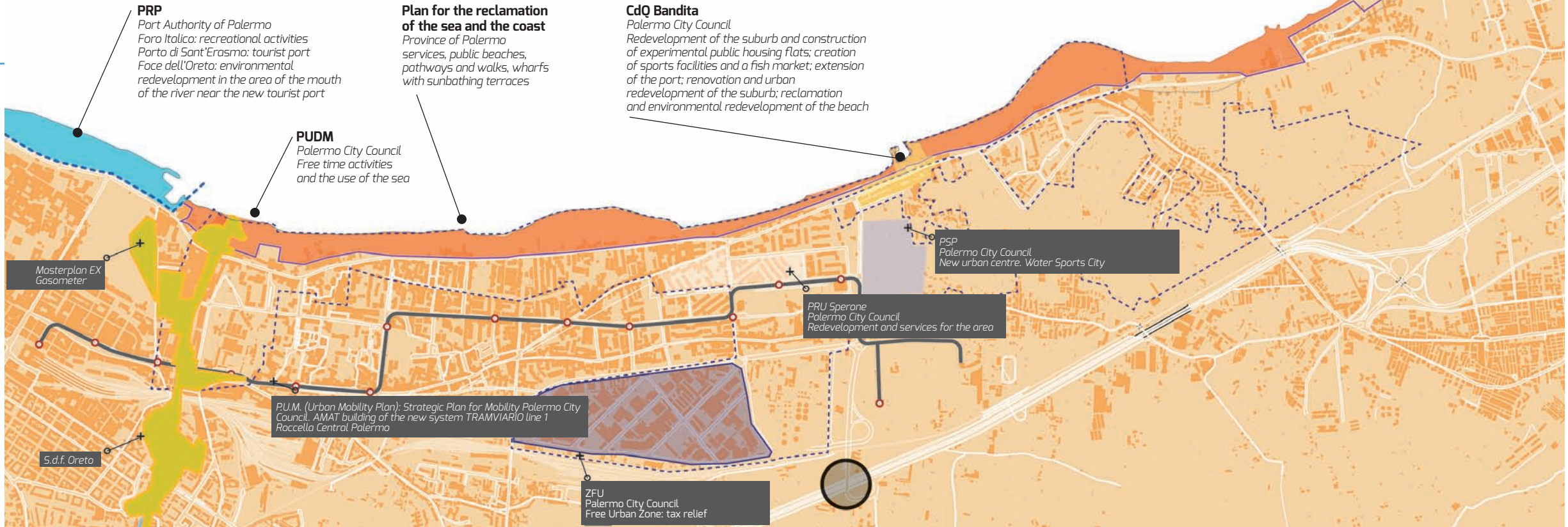
### **The "dimensions" of the conflict**

*The regulatory and institutional "geography" defined by the description of the bodies determines at least three levels of antagonistic tension in which conflict can be generated, and the tensions that come up are concentrated around twofold elements: the Port/City tensions; the tensions between the demands for the use of maritime public property and the territory; the tensions between ordinary planning and sector planning. A reading of the transformations underway in the areas being investigated has revealed interactions between the contents of the instruments of transformation of the territory, which generate relational conditions of different types: conflict; separation; complementarity. In the "conflict" relations, contrasting visions of transformation are set against each other, and they establish territorial instruments whose objectives or individual actions contradict each other. This may be because they originate from values and needs that are opposed (economic/social, production/environment, private/public etc.). In other cases, the relation between the contents of the instruments promoted by different bodies and in different decision-making contexts manifests itself in terms of "separation" or we could say "indifference", in the sense that even though they do not conflict, they do not take into account the effects of reciprocal choices, or they ignore the potential relations that could arise between contemplated actions in different instruments. Finally, there are conditions in which the instruments of different transformations manage to propose actions that do not conflict and are complementary, although they have separate visions and objectives.*

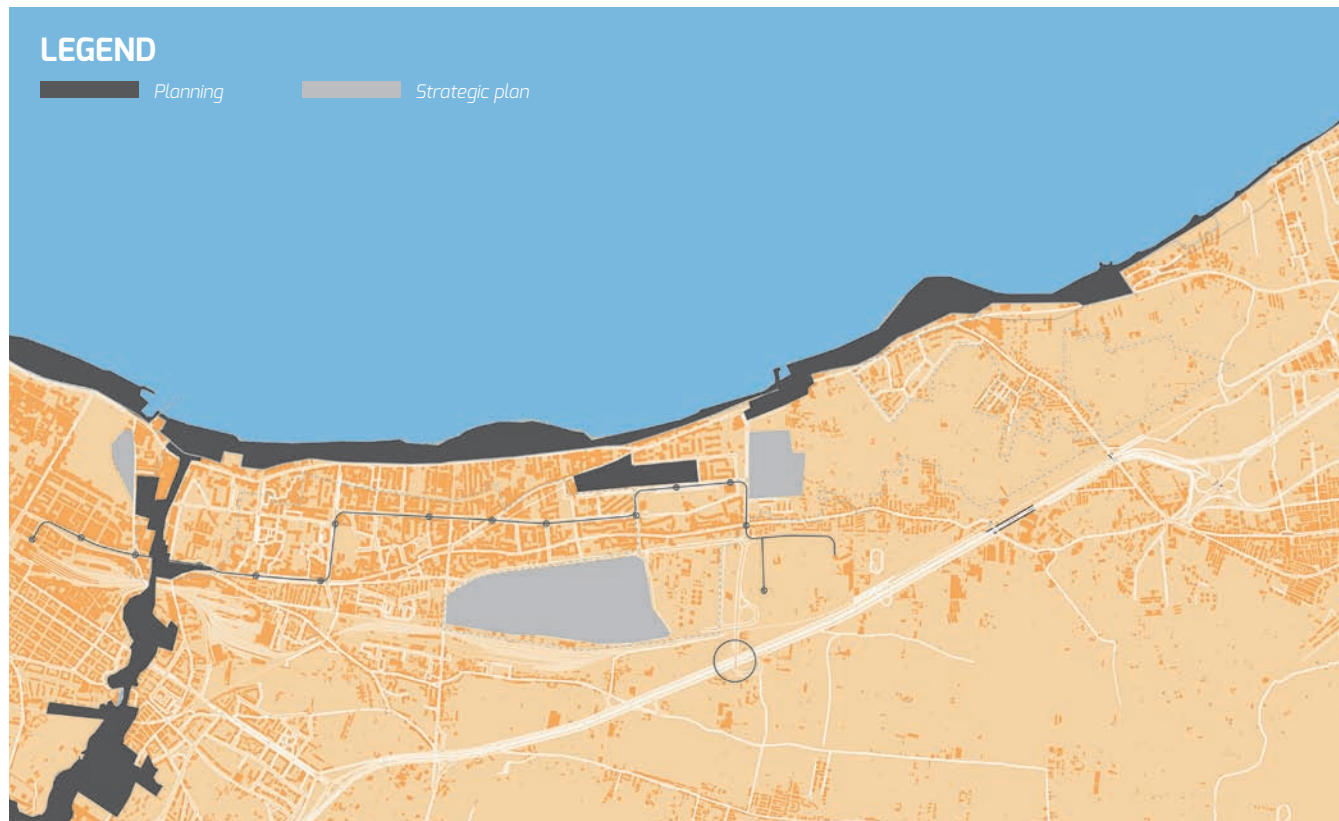
# Palermo, southern coast / Trend scenario (Sant'Erasmus - Acqua dei Corsari)

## LEGEND

- Public property borders
- - - Jurisdictional borders Port Authority
- Nature 2000 site
- Public transport lines: tram
- Port South-Development (PSP) motorway junction area
- 577 Three Year Plan Intervention 00.PP. 2012/2014







### Complementarity

*The different plans and projects underway in the area interact in a complementary way in relation to the contents of the “Strategic Plan” of the city council, which incorporates its specific objectives in a general “framework” of meaning expressed in the vision that attributes a new value to the area, connected with loisir, free time and bathing.*

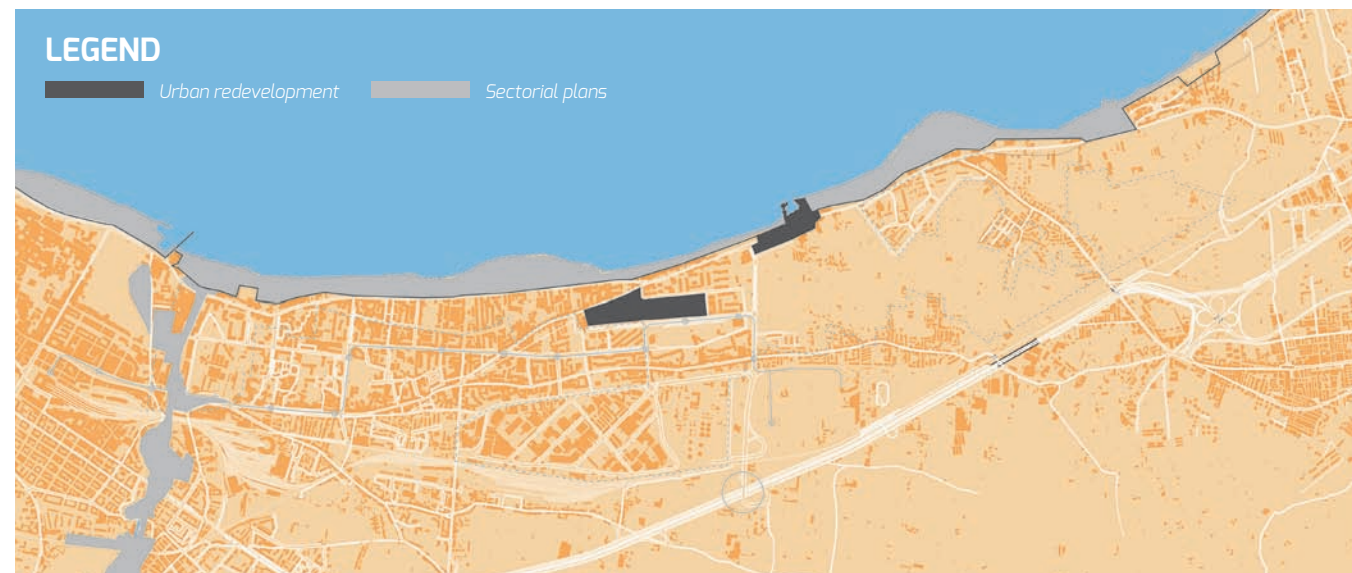
### Conflict. Coast/City

On one side the instruments that act within the confines of the port and publicly owned land (PRP and PUDM), and on the other the instruments that act in the urban area both in terms of regulations and sectorial instruments (PRG and "Mobility Plan") and the urban redevelopment programmes, interact in a way that can be defined as "latent conflict" and that does not derive from the contents of individual objectives, but rather from the limitedness of the areas of jurisdiction related to them, in which functional expectations are taken on with reciprocal indifference for each other, with the resulting possibility that conflicts may arise during the fulfilment phase.



### Separation Urban redevelopment/Sectorial plans

Although not in conflict in terms of content, the sectorial instruments and the instruments that affect urban redevelopment are developed separately.



# Palermo, provincial southern coast / Trend scenario (Ficarazzi - Trabia)



## LEGEND

- Nature 2000 site
- Councils adhering to the Local Development Plan
- New motorway junction at Bagheria
- Palermo - Catania Motorway
- Railway line

Development of the environment and green spaces

Nature 2000 site Management Plan Monte Catalano

Euloterio River Park and the reclamation of the mouth of the River Milicia

Bagheria cycle paths

Aspra Coast Project

Free time and use of the sea

Port Masterplan (Aspra, Porticello, Trabia)

Redevelopment of the coast Ficarazzi, Aspra, Mongerbino

Coastal Landuse Plan (being approved)

Development of productive activities

Industrial Development Plan Aspra district pact Productive district pact area

Development of centres and what the city has to offer

Bagheria strategic area plan

Development of mobility

Bagheria strategic area plan

Mobility Plan Bagheria

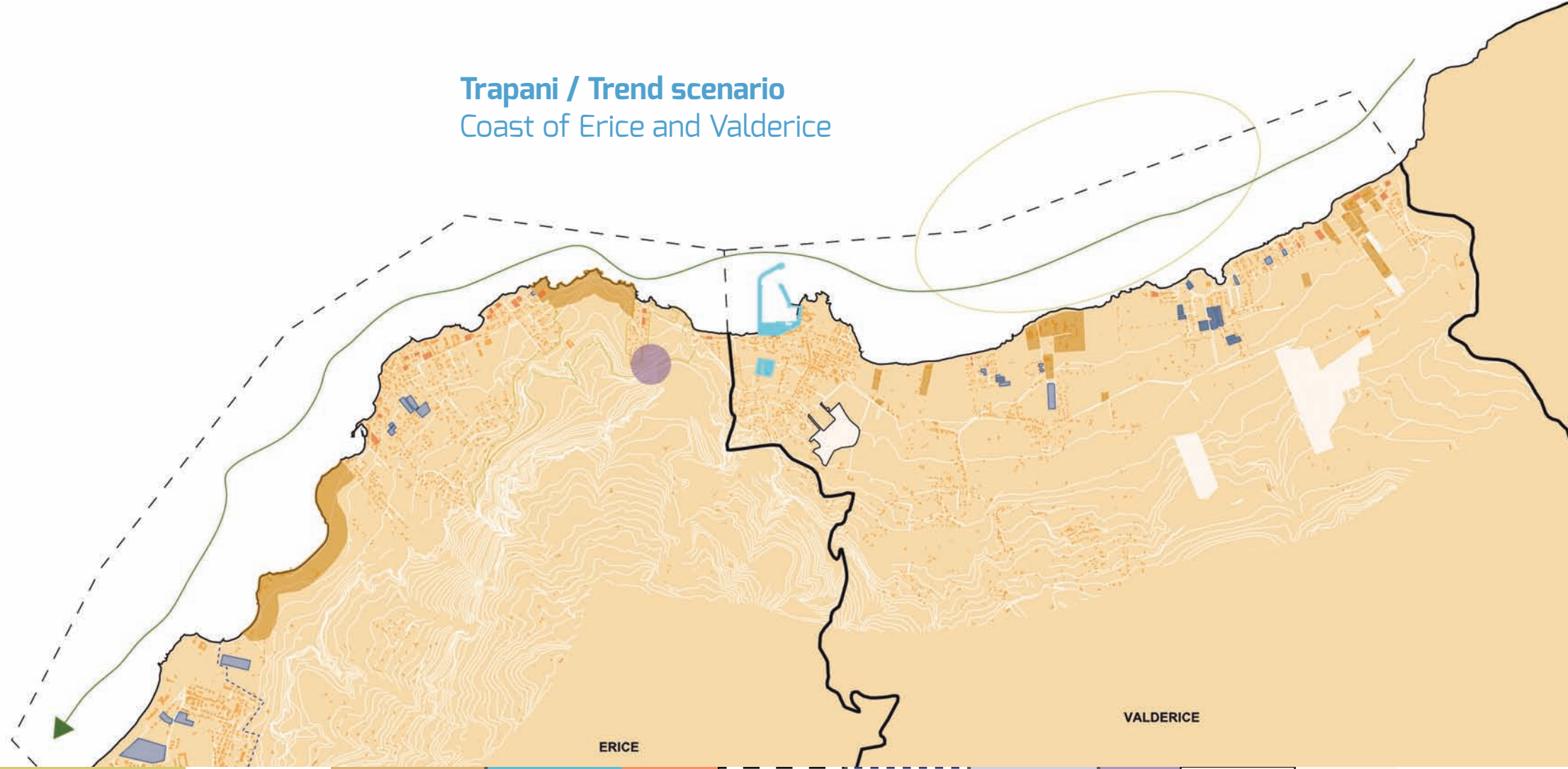
## Separation

The modification of the “field of observation” of the coast-territory relations at an inter-council level has highlighted conditions of separation between the different council responsibilities with specific reference to single PUDMs, whose contents are not defined within a common framework of strategies and objectives with regard to the subject of redevelopment of the coast, but only act within jurisdictional perimeters.



# Trapani / Trend scenario

## Coast of Erice and Valderice



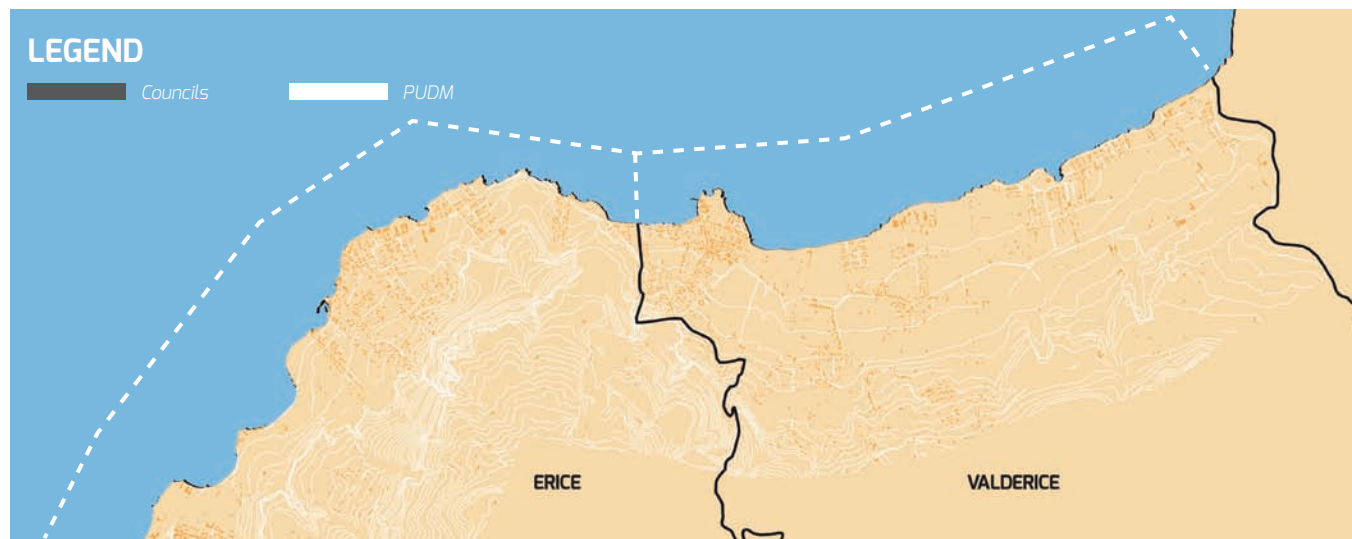
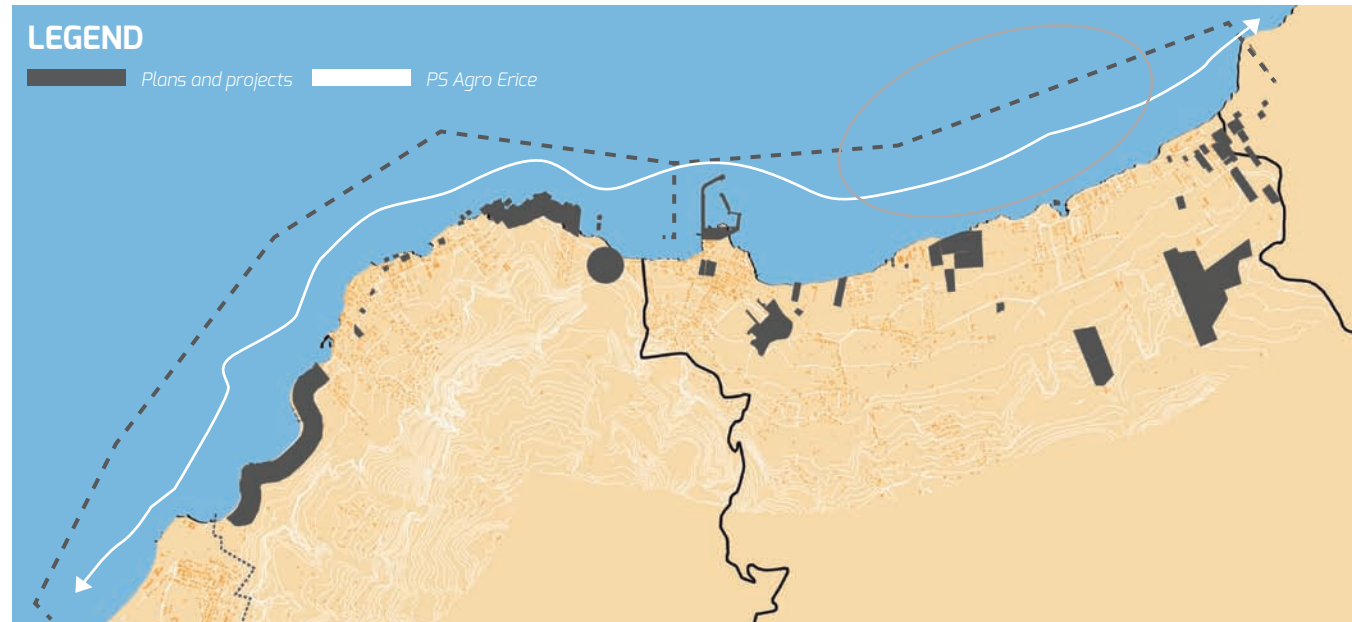
<b>Development of the environment and green spaces</b>	Nature 2000 site Monte San Giuliano (reforestation from the provincial plan) and seabed
	Sea road (Strategic Plan Agro Erice) and Erice - S.V. Lo Capo cycle-footpaths
<b>Free time and use of the sea</b>	Reclamation of ex quarries by Urban Masterplan
	Tourist port and boating services (Port Masterplan and Urban Masterplan)
<b>Development of productive activities</b>	Car parking for the use of the sea (Urban Masterplan)
	Coastal Landuse Plan (being approved)
	Free tax zone Erice
<b>Development of centres and what the city has to offer</b>	Council services (Urban Masterplan)
	Archaeological area
<b>Regeneration of fabric</b>	Integrated plan for residential building
	Reclamation of derelict areas

### Complementarity

The instruments that act on a council level provide for transformations that are limited to implementing basic services like car parks, reclaiming the most derelict areas by preserving their environmental value without these instruments being able to take on a strategic value because of their nature, and certainly without being able to construct a systemic vision at an inter-council level. On the other hand, however, both the "PS Agro Erice" and to a lesser extent the provincial "Metplan" takes on a character of integration and territorial vision on a wide scale, in relation to which the individual council interventions are coherent and complementary.

### Separation

The incompleteness of approach that confines actions within a limited jurisdictional area is evident in the case of the council PUDMs (Erice and Valderice), which do not integrate the actions on the coast into a systemic and integrated vision, as their competence is limited by the borders of the district.









# Applicazione del protocollo



*Application of the protocol*



Castellammare del Golfo, veduta panoramica del centro storico e del golfo  
*Castellammare del Golfo, view of the historical centre and the gulf*



# Definizione degli ambiti e degli strumenti per una pianificazione condivisa e concertata delle aree di waterfront

Daniele Gagliano

Esperto tecnico-scientifico esterno  
Università degli Studi di Palermo  
*External technical scientific specialist  
University of Palermo*

## Una comparazione degli strumenti legislativi e pianificatorio-gestionali relativi a piani di gestione integrata delle coste in ambito regionale

All'interno del processo di lavoro per l'individuazione di possibili strumenti e pratiche partenariali per uno sviluppo integrato delle aree di waterfront e a seguito delle letture integrate dei principali attori e delle principali disposizioni normative, europee e nazionali e regionali siciliane, si è ritenuto indispensabile verificare lo stato dell'arte sul territorio italiano per evidenziare i processi messi in atto dalle Regioni in merito alla realizzazione di specifiche politiche e azioni nel campo dell'attuazione della gestione integrata delle aree costiere, al fine di estrarre un quadro di processi virtuosi in grado di orientare un sistema di gestione integrata delle aree costiere in Sicilia coerentemente con gli obiettivi del progetto Waterfront.

In prima istanza sono state selezionate cinque regioni su cui si è operata una prima analisi conoscitiva volta ad evidenziare tre questioni che per il progetto Waterfront sono cardine per la definizione di possibili percorsi pianificatori e/o programmatori, e cioè:

- i riferimenti normativi;
- i caratteri gestionali;
- i meccanismi di attuazione.

Contestualmente si è ritenuto utile, ai fini del progetto, evidenziare il particolare punto di vista assunto dai piani/programmi per affrontare la complessità del tema della gestione integrata: punto di vista inteso come filtro assunto dal piano/programma per riguardare tutti gli aspetti afferenti le dinamiche territoriali e, dunque, interpretare e dare risposte alle domande di trasformazione delle aree costiere.

In particolare si sono assunte due categorie interpretative volte a definire due differenti punti di vista che caratterizzano gli orientamenti prevalenti dei piani analizzati:

- un approccio del piano environmental protection oriented, nel quale gli aspetti della progettazione sono tralasciati attraverso il filtro della salvaguardia ambientale;
- un approccio del piano sustainable development oriented, nel quale gli aspetti della progettazione sono tralasciati attraverso il filtro della valorizzazione sostenibile.

Le categorie non sono da intendersi come antitetiche e non si vuole associare ad esse giudizi di valore o di efficacia/efficienza. La loro individuazione è strumentale allo specifico ambito d'indagine.

La lettura dei Piani/Programmi, attraverso il filtro delle due categorie interpretative, ha permesso di individuare, gli strumenti adottati dalle Regioni Lazio e Toscana come più aderenti agli obiettivi del progetto Waterfront. Si è, dunque, proceduto ad una più puntuale disamina dei meccanismi amministrativi e procedurali messi in atto dalle due Regioni per trarne elementi utili alla definizione di possibili percorsi amministrativi e/o legislativi applicabili in Sicilia.

## Dall'analisi alla proposta

Per passare dalla fase dell'analisi a quella della proposta è stato selezionato un set di indici attraverso cui interpretare le catene decisionali delle scelte operate dalle Regioni e che al contempo fosse utile allo sviluppo di ipotesi di lavoro per il governo integrato delle aree di waterfront in Sicilia.

Indici	Valori
Attori	Soggetti principali dell'impianto pianificatorio/programmatico e che lo hanno originato
Modello di governo	Tipologie di governo per la gestione dei processi decisionali
Livelli territoriali	Dimensioni territoriali su cui agisce il piano/programma
Tipologia di strumento	Tipologie e/o la famiglia di piani/programmi utilizzati
Relazione con i piani	Dimensioni sotto o sovra ordinate rispetto ai piani generalisti e di settore
Economie	Meccanismi economici adoperati per l'attuazione dei progetti
Tipo di ordinamento	Procedure giuridico-politico-amministrative a sostegno degli strumenti di piano/programma
Modalità di gestione	Verifica in capo quale soggetto/i è incardinata l'attuazione
Modalità di attuazione	Meccanismi di trasferimento delle indicazioni programmatiche in progetti di territorio (piani, band, programmi, APQ, ecc.)

Gli indicatori selezionati hanno, peraltro, permesso alcune riflessioni su uno dei temi centrali individuati dai documenti comunitari, che riguarda la dimensione territoriale intorno a cui ruota la capacità e l'efficacia del piano di gestione integrata. La questione della dimensione territoriale è stata declinata in tre aspetti, e specificatamente:

- dimensione territoriale dello spazio fisico, relativa all'individuazione degli strumenti e parametri che permettono di selezionare ed individuare le aree di

waterfront;

- dimensione territoriale normativa, volta a definire attraverso gli strumenti le regole e le visioni di medio/lungo termine;
- dimensione territoriale della governance, volta a definire gli ambiti delle competenze e dunque dei livelli di sussidiarietà.

Tali riflessioni assumono una dimensione più rilevante se riportate alla particolare situazione amministrativo-legislativa siciliana, singolarità determinata dallo status di regione a statuto speciale che conferisce, per l'appunto al livello regionale, non solo alcune competenze amministrative di livello nazionale, ma competenze legislative autonome in ambiti come quello della definizione degli enti territoriali di area vasta. Tale capacità legislativa congiunta all'assenza di pianificazione specifica per la gestione degli ambiti costieri, costituisce un'opportunità per la sperimentazione di strumenti per una pianificazione integrata degli ambiti di Waterfront.

Nel solco di tale riflessione è stato prodotto uno schema/modello, che a partire dall'applicazione degli indicatori precedentemente descritti avvia una ipotesi di lavoro attraverso la redazione di tre meccanismi procedurali che potremmo definire paradigmatici che, al contempo, non esauriscono il ventaglio delle possibilità e non sono fra loro concorrenti.

La prima delle tre ipotesi, "Area vasta regionale", può essere definita come endo-diretta. Vede come unico attore la Regione Siciliana, e ipotizza strumenti e meccanismi politico-amministrativi governati dalla sola istituzione regionale; pertanto, non si manifesta la necessità di avviare processi partecipativi formalizzabili attraverso la stipula di specifici protocolli d'intesa.

### Area vasta regionale

Attori	Regione Siciliana
Modello di governo	Modello di Government orientato all'azione diretta: Istituzione di un Tavolo tecnico-politico per il coordinamento delle attività regionali con riferimento ai waterfront - Ufficio Speciale per i Waterfront (tutti gli assessorati e i dipartimenti e uffici regionali con competenze su ambiti di waterfront)
Livelli territoriali	Regionale
Tipologia di strumento	Strumento orientato alla costruzione di quadri di coerenza territoriale attraverso un approccio di tipo coordinativo ed elaborazione di indirizzi per gli atti settoriali di governo
Relazione con i piani	Strumento sotto ordinato rispetto la Pianificazione delle Tutele, coordinatore rispetto la restante pianificazione Regionale, comunale e di area vasta
Economie	Fondo dedicato e/o mosaicatura delle risorse disponibili a vari livelli
Tipo di ordinamento	Supportato da atto legislativo o Politico-Amministrativo
Modalità di gestione	Gestione regionale diretta attraverso delega politica e l'attività dell'Ufficio Speciale per i waterfront
Modalità di attuazione	Redazione di Linee guida e di uno specifico Programma Operativo per i waterfront

La seconda ipotesi, "Area vasta istituzionale", propone uno scenario partenariale di tipo istituzionale fondato sulla interscalarità delle competenze pianificatorie e programmatiche proprie degli enti coinvolti e ipotizza meccanismi procedurali alimentati da accordi di tipo

### Area vasta istituzionale

Attori	Regione Siciliana, Enti locali di area vasta e Comuni
Modello di governo	Modello di Governance orientata alla consultazione: istituzione di un organismo permanente di consultazione, riferimento e confronto sui waterfront - Consulta dei waterfront (Regione, Enti intermedi, ANCI)
Livelli territoriali	Sovracomunale a scala regionale
Tipologia di strumento	Strumento orientato alla conoscenza e valutazione attraverso un approccio di tipo strutturale
Relazione con i piani	Strumento sotto ordinato rispetto la Pianificazione delle Tutele, coordinatore rispetto la restante pianificazione regionale, comunale e di area vasta
Economie	Composizione delle risorse disponibili
Tipo di ordinamento	Supportato da protocollo d'intesa
Modalità di gestione	Gestione regionale concertata attraverso l'attività della Consulta per i waterfront e di eventuali organismi ad essa riferiti (CdA, CTS, ecc.)
Modalità di attuazione	Redazione di un Piano di interpretazione e di indirizzo dei waterfront

partenariale.

La terza ipotesi, "Area vasta negoziata", propone uno scenario partenariale composito che si fonda sulla capacità di operare in regime di sussidiarietà negoziata, là dove, oltre che alle competenze istituzionali, necessitano capacità di valorizzazione delle risorse locali e capacità di gestione economico-finanziaria. Anche questa terza ipotesi si alimenta di accordi

### Area vasta negoziata

Attori	Regione Siciliana, Enti sovraregionali, Autorità Portuale, Camere di Commercio, Ass. di categoria ecc.
Modello di governo	Modello di Governance orientata alla cooperazione sussidiata: istituzione di organismi territoriali dotati di indipendenza amministrativa cui conferire specifiche competenze per la gestione dei Waterfront - Agenzia per i Waterfront (Regione, Enti Locali, Aut. Portuali, G.C./C.P., Anci, Ass. di Categoria, Atenei, ecc.)
Livelli territoriali	Sovracomunale a geometria variabile
Tipologia di strumento	Strumento orientato alla selezione e costruzione di scenari attraverso un approccio di tipo strategico
Relazione con i piani	Strumento sotto ordinato rispetto la Pianificazione delle Tutele, coordinatore rispetto la restante pianificazione regionale, comunale e di area vasta
Economie	Prevalentemente fund raising, composizione delle risorse disponibili
Tipo di ordinamento	Supportato giuridicamente per il riconoscimento da parte della Regione Siciliana quale soggetto competente in ambito di waterfront; Supportato da accordo negoziale e stipula di convenzione con gli enti per la gestione delle competenze territoriali
Modalità di gestione	Gestione d'ambito attraverso l'istituzione di società miste pubblico-private Agenzia per i waterfront
Modalità di attuazione	Redazione di Piani Strategici dei waterfront

partenariali.

A valle di questo processo di supporto alla decisione si ritiene opportuno puntualizzare che, benché i modelli di governo proposti si configurino come non alternativi, poiché in essi differenti sono le dimensioni dell'agire, è tuttavia inopportuno che essi coesistano poiché verrebbe meno una delle esigenze primarie manifestate dal progetto e ribadite in tutti i documenti e le raccomandazioni europee, cioè quella della semplificazione e della gestione unitaria. La presenza di un unico soggetto, benché di complessa governance, è un fattore essenziale perché le pianificazioni trovino corrette armonizzazioni e coerenze non solo interne ma anche esterne e si alimentino del necessario consenso sociale.

## Definition of the precincts and instruments for shared and harmonised planning of waterfront areas

*Within the working process to identify possible instruments and partnership practices for an integrated development of the waterfront areas, and following an integrated reading of the main actors and the main European and national regulatory provisions, as well as those of the Region of Sicily, it was considered essential to verify the situation in Italy in order to highlight the processes put into action by the regions with regard to the creation of specific policies and actions in the field of integrated management of coastal areas, for the purpose of obtaining a framework of virtuous processes capable of directing an integrated system of management of the coastal areas in Sicily in line with the objectives of the Waterfront project.*

*Firstly, five regions were selected and an initial analysis was carried out for the purpose of highlighting three issues that are fundamental for the Waterfront project to define possible courses of action for planning.*

*These issues are:*

- *regulatory references*
- *management characteristics*
- *mechanisms for accomplishment*

*At the same time, it was considered useful, for the purposes of the project, to highlight the particular point of view taken on by the plans to deal with the complexity of the subject of integrated management: point of view being understood as a filter used by the plan to pinpoint all the factors affecting the territorial dynamics, and therefore to interpret and provide answers to the questions of transformation of the coastal areas. In particular, two interpretive categories were adopted for the purpose of defining two different points of view that characterise the prevalent orientations of the plans analysed:*

- *an approach to the environmental protection plan, in which aspects of planning are looked at from the perspective of environmental protection;*
- *an approach to the sustainable development plan, in which aspects of planning are looked at from the perspective of sustainable development.*

*The categories should be understood as antithetical and judgements of effectiveness/efficiency should not be associated with them. Their identification is instrumental to the specific area of investigation.*

*Reading the Plans from the perspective of the two interpretative categories allowed the instruments adopted by the Regions of Lazio and Tuscany to be identified as the most adherent to the objectives of the Waterfront project. A more precise examination of the administrative and procedural mechanisms put into effect in the two regions was then carried out, to find elements that might be useful to define possible administrative and/or legislative directions that would be applicable in Sicily.*

### **From analysis to proposal**

*In order to pass from the phase of analysis to that of proposal, a set of indicators were selected, to interpret the decision making chains of the choices made by the Regions. At the same time these were useful for developing work proposals for the integrated governance of the waterfront areas in Sicily.*

Indicators	Values
Actors	Main bodies of the planning mechanism and those that created it
Model of governance	Type of governance for the management of decision making processes
Territorial levels	Dimensions of the area in which the plan/programme is effective
Type of instrument	Typology and/or family of the plans/programmes used
Relation with the plans	Dimensions above and below the general sectorial plans
Economies	Economic mechanisms adopted to carry out the projects
Type of regulations	Legal-political-administrative procedures in support of the planning instruments
Methods of management	Verification of which body/bodies are responsible for implementation
Methods of implementation	Mechanisms for transferring planning indications to projects on the ground (plans, APQ etc.)

The indicators selected have also given rise to reflection about one of the central themes identified by the EU documents, which regards the dimensions of the area around which the capacity and the effectiveness of the integrated management plan revolve.

The issue of the dimensions of the area has been divided into the following three aspects:

- size of the physical space of the area, in relation to the identification of the instruments and parameters that allow the waterfront areas to be identified and

selected;

- regulatory dimension of the area, aimed at defining the rules and the visions in the medium/long term;
- the governance dimension of the area, aimed at defining the areas of jurisdiction and therefore the levels of subsidy.

These reflections take on a more significant dimension when related to the particular legislative-administrative situation in Sicily, a unique situation created by its status as a Region with a Special Statute, which gives it not only some administrative responsibilities at a national level, but also legislative independence in some areas, like for example the definition of territorial bodies over a wide area.

This legislative capacity, together with the absence of specific planning for the management of coastal areas, offers an opportunity to experiment with instruments for an integrated planning system for the Waterfront areas. In the wake of these reflections a pattern/model has been produced, which, starting from the application of the indicators previously described, sets in motion a work proposal through the drafting of three procedural mechanisms, which can be thought of as paradigms, and which, at the same time, do not exhaust the range of possibilities and do not compete with one another. The first of the proposals, "Wide Regional Area" can be defined as endo-direct.

It sees the Region of Sicily as the only protagonist, and proposes political-administrative instruments and mechanisms governed only by the regional administration, and therefore without the need to set in motion participatory procedures that are formalised by the stipulation of specific agreement protocols.

The second proposal, "Wide Institutional Area", proposes



### Wide Regional Area

Actors	Region of Sicily
Model of governance	Model of government oriented towards direct action: establishment of a technical-political table for the coordination of regional activities with reference to the waterfronts - Special Office for Waterfronts (all the regional departments and offices with responsibilities in the area of waterfronts)
Territorial levels	Regional
Type of instrument	An instrument oriented towards the construction of frameworks of territorial coherence through a coordinative type approach and the formulation of policies for the sectorial actions of government
Relation with the plans	A subordinate instrument for the Planning of Protection, coordinator of the remaining Regional, council and wide area planning
Economies	Dedicated fund and/or mosaic of the resources available at different levels
Type of regulations	Supported by legislative or Political-Administrative acts
Methods of management	Regional management directed by political delegation and the Special Office for waterfronts
Methods of implementation	Drawing up of guidelines and a specific Operative Plan for the waterfronts

*a partnership scenario of an institutional type based on planning competences at different levels for the bodies involved and also proposes procedural mechanisms supported by partnership type agreements.*

### Wide institutional area

Actors	Region of Sicily, Local Bodies in the wider area and councils
Model of governance	Model of governance oriented towards consultation: establishment of a permanent consultation, reference and discussion body - Waterfronts Council (Region, intermediary bodies, ANCI)
Territorial levels	Above council level on a regional scale
Type of instrument	An instrument oriented towards awareness and evaluation through a structural approach
Relation with the plans	A subordinate instrument for the Planning of Protection, coordinator of the remaining regional, council and wide area planning
Economies	Pooling of available resources
Type of regulations	Supported by agreement protocols
Methods of management	Regional management established by the activity of the Waterfronts Council and possible bodies related to it (CdA, CTS etc.)
Methods of implementation	Drawing up of Interpretation and Direction Plan for the waterfronts

*The third proposal, "Wide Negotiated Area", proposes a composite partnership scenario based on the possibility of operating in a negotiated regime of substitution, whereby, in addition to institutional competences, an ability to develop local resources and manage economic finances is required.*

*This third proposal is supported by partnership agreements.*

## Wide Negotiated Area

Actors	Region of Sicily, bodies above regional level, Port Authorities, Chambers of Commerce, Departments in the sector etc.
Model of governance	Model of governance oriented towards supported cooperation: establishment of territorial bodies with administrative independence to which specific responsibilities for the waterfront are given - Waterfront Agency (Region, Local Bodies, Port Authorities, G.C./C.P., Anci, Relevant Departments, Universities etc.)
Territorial levels	Above council in various forms
Type of instrument	An instrument oriented towards the selection and construction of scenarios through a strategic approach
Relation with the plans	A subordinate instrument for the Planning of Protection, coordinator of the remaining Regional, council and wide area planning
Economies	Mainly fund raising, pooling of available resources
Type of regulations	Legally supported by recognition by the Region of Sicily as the body responsible in the area of waterfronts; supported by negotiated agreement and stipulation of contracts with bodies for the management of territorial competences
Methods of management	Management of the area through the establishment of a mixed Public-Private Waterfront Agency
Methods of implementation	Drawing up Strategic Plans for the waterfronts

*After this process of support for the decision, it should be pointed out that although the models of governance proposed are depicted as not being alternative, as the dimensions of action within them are different, they should not coexist, since one of the primary needs revealed by the project and confirmed in all the documents and European recommendations would not be fulfilled, that is simplification and coherent management.*

*The presence of a single body, even in a situation of complex governance, is an essential factor for planning to be harmonised and coherent, not only internally but also externally, and it should be backed by the necessary social consensus.*





# Bibliografia, colophon e crediti



*Bibliography, colophon and credits*





# Bibliografia

## Bibliography

- Aleman, J. and Bruttomesso, R. eds. (2011) *The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City*. Venice: Rete.
- Badami, A. (2010) Carta del Rischio per i waterfront in area storica, Modelli di rigenerazione urbana per le città costiere in Sicilia, *Portusplus*, n. 1.
- Badami, A. e Ronsivalle, D., a cura di, (2008) *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano dei waterfront*, Roma: Aracne editrice.
- Bauman, Z. (2000) *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Begg, I. ed. (2002) *Urban Competitiveness. Policies for Dynamic Cities*. Bristol: Policy Press.
- Borg, M. (n.d) *Alternative Transit Systems for the Harbour Areas* (available from [http://www.kolleg.loel.hs-anhalt.de/studiengaenge/mla/mla\\_fl/studio/2005valletta/pdf/brochure/39borg.pdf](http://www.kolleg.loel.hs-anhalt.de/studiengaenge/mla/mla_fl/studio/2005valletta/pdf/brochure/39borg.pdf)).
- Brida, J.G. and Zapata Aguirre, S. (2008) *The Impacts of the Cruise Industry on Tourism Destinations* presented at the Conference Sustainable Tourism as a Factor of Local Development Monza, Italy, 7-9/11/2008 (available at <http://ssrn.com/abstract=1298403>).
- Bruttomesso, R. ed. (2006) *Città-Porta, Catalogo della 10a Mostra Internazionale di Architettura*. Venezia: Marsilio.
- Carta, M. (2007) *Creative City*. Dynamics, Innovations, Actions, Barcelona: List.
- Carta, M. (2009) Città liquida. I waterfront urbani come generatori di qualità. in Carta M., *Governare l'evoluzione*. Milano: FrancoAngeli.
- Carta, M. (2009) Creative City 3.0. New scenarios and projects. *Monograph.it*, 1, pp. 160-185.
- Carta, M. (2010) Dal waterfront alla città liquida. in Savino M., *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*. Milano: FrancoAngeli, pp-28-35.
- Carta, M. (2012a) Palermo Waterfront, the "fluid city" planning. *Portus*, 24, pp. 88-95.
- Carta, M. (2012b) Waterfronts between Sicily and Malta, an Integrated and Creative Planning Approach. *PortusPlus*, 3, pp. 1-9.
- Carta, M. (2013) *Reimagining Urbanism. Creative, Smart and Green Cities for a Better Future*. Barcelona: List.
- Caruana, K. (2005) *The socio-economic impacts of the Cottonera Waterfront project: Waterfront Zone Birgu*. Unpublished BA (Hons) Tourism, University of Malta.
- Cook, I. (2004) *Waterfront Regeneration, Gentrification, and the Entrepreneurial state: The redevelopment of Gunwharf Quays, Portsmouth* (available at [http://www.sed.man.ac.uk/geography/staff/documents/cook\\_2004\\_SPA.pdf](http://www.sed.man.ac.uk/geography/staff/documents/cook_2004_SPA.pdf)).
- Delta Action Plan for the Three Cities (2001) Document Prepared by FIS (Malta) as part of the requirements for the DELTA Project - unpublished document.
- European Commission (2006) *A renewed EU Tourism Policy - Towards a stronger partnership for European Tourism* ( COM/2006/0134) (available from <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0134:FIN:EN:PDF </DocRef>>).
- European Commission (2010) *Discussion Document for Public Consultation Challenges and Opportunities for Maritime and Coastal Tourism in the EU* (available from [http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs\\_fisheries/consultations/tourism/background\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/consultations/tourism/background_en.pdf)).
- European Commission (1999) *Demonstration Programme on Integrated Coastal Zone of the EU 1997-1999, Towards a European strategy for Integrated Coastal Zone Management*, mimeo.
- European Parliament (2008) Report on the Regional Development Aspects of the Impact of Tourism on Coastal Regions (2008/2132 INI) (available from <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2008-0442&language=EN>).
- Federici, M. C., La Lomia D. (2000) Waterfront Heritage, Verso una rete europea di città di mare fortificate, *Aquapolis*, n. 1, marzo.
- Fisher, B. et al. (2004) *Remaking the Urban Waterfront*. Washington: Urban Land Institute.
- Grenon, M. and Batisse, M., eds. (1989) *Futures for the Mediterranean Basin: The Blue Plan*. Oxford: Oxford University Press.
- Home Hunts (n.d) *Marseille Capital of Culture and Regeneration* (available from <http://www.home-hunts.net/france/provence-property-for-sale/marseille-capital-of-culture-and-regeneration/>).
- AA.Vv. (2006) *Il Corridoio Meridiano come Dispositivo Territoriale nel Quadro Strategico del Mediterraneo, Rapporto Finale*, Roma: Ministero delle Infrastrutture e trasporti.
- Landry, C. (2000) *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*. London: Earthscan.
- Marshall, R. (2001) *Waterfront in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press.
- McCarthy, J. (2004) Tourism-related waterfront development in historic cities: Malta's Cottonera Project in *International Planning Studies* 9:1, 43-64 DOI:10.1080/1356347042000234970.
- McKinsey Global Institute (2011) *Urban world, Mapping the economic power of cities*. McKinsey & Company.
- Monti, C. e Ronzoni, M. R. a cura di (2007) *L'Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*. Milano: BE-MA.
- Mostafavi, M. and Doherty G. eds. (2010) *Ecological Urbanism*. Cambridge: Harvard University Press.
- Patiniott, A. (2012), *Why Malta? Malta Cruise Tourism and the Visitors' Perspectives*. Unpublished MA Tourism Dissertation, University of Malta.
- Pricewaterhouse Coopers (2006) *Cities of the Future. Global Competition, Local Leadership*. London: PricewaterhouseCoopers.
- Ronsivalle D. (2007) *Ri-generare il paesaggio*, Milano: FrancoAngeli.
- Ronsivalle D. (2011) Catania Waterfront. Urban transformation for the economic renewal of the city, *Portusplus*, vol. 2.
- Theuma, N. (2005) *Tourism in the Mediterranean: a Socio-Cultural Perspective* Volume 20 in The Encyclopaedia of the Mediterranean. Part of the SECUM project Malta: Midsea Books.
- Theuma, N. (in progress) *The Impact of Cruise Liner Business in Malta*. Research in Progress.
- Tunbridge, J.E. (2008) Malta: reclaiming the Naval Heritage? in the *International Journal of Heritage Studies*, 14: 5, 449- 466 (available from DOI: 10.1080/13527250802284875 URL: <http://dx.doi.org/10.1080/13527250802284875>).
- UNWTO (2012) *UNWTO Tourism Highlights 2012 Spain*: UNWTO.
- Urban Age Group (2006) *Towards an Urban Age*. London: Lse.
- Urban Land Institute (2004) *Remaking the Urban Waterfront*. Washington D.C.: Uli.
- Williams, A. and Micallef, A. (2009) *Beach Management. Principles and Practice*. London: Earthscan.
- Xuereb, L. (2012) *The Socio-Economic Impacts of Cruise Liners of the Valletta Waterfront and Valletta Retail Outlets*. Unpublished BA (Hons) Dissertation, Institute for Tourism, Travel and Culture, University of Malta.





# Colophon e crediti

## Colophon and credits

Project WATERFRONT (Water and Territorial policies for integratiOn of multisectorial development)

### Referenti istituzionali / Institutional Representatives

Darco Pellos, Commissario Straordinario della Provincia Regionale di Trapani  
Domenico Tucci, Commissario Straordinario della Provincia Regionale di Palermo  
Leoluca Orlando, Sindaco della Città di Palermo  
Roberto Lagalla, Rettore dell'Università degli Studi di Palermo  
Juanito Camilleri, Rector of the University of Malta

### Autorità di Gestione Unica c/o Presidenza della Regione Siciliana Dipartimento della Programmazione, Servizio per la Cooperazione Territoriale Europea e per la Cooperazione decentrata allo sviluppo

Vincenzo Falgares, Dirigente Generale  
Antonio Piceno, Dirigente responsabile Servizio V  
Marco Sammataro, Coordinatore del Segretariato tecnico congiunto  
Chiara Di Bella, Responsabile comunicazione e supporto all'attuazione del P.O.  
Nicola Tarantino, Responsabile dell'Unità di Controllo del P.O.

### Comitato di Pilotaggio / Steering Committee

Deborah Aureli, Presidente / President  
Maurizio Carta, Componente / Member  
Nadia Theuma, Componente / Member  
Francesco Speciale, Componente / Member  
Patrizia Milisenda, Componente / Member  
Clelia Todaro, Segretario / Secretary

### Soggetto capofila / Leader Partner

#### Provincia Regionale di Trapani / Regional Province of Trapani

Gruppo di lavoro / Working Group  
Deborah Aureli, Project Manager e Presidente del Comitato di Pilotaggio  
Antonino Candela, Dirigente settore territorio, ambiente, riserve naturali, protezione civile, sviluppo economico  
Clelia Todaro, Responsabile servizio amministrativo  
Alessandro Putaggio, Responsabile Servizio P.T.P. - S.I.T.R.  
Rocco Ricevuto, Esperto tecnico-scientifico esterno

### Partners di progetto / Project Partners

#### Università degli Studi Palermo, Dipartimento di Architettura

#### University of Palermo, Department of Architecture

Gruppo di lavoro / Working Group  
Maurizio Carta, Coordinatore scientifico, responsabile dell'Atlante e componente del Comitato di Pilotaggio  
Angela Alessandra Badami, Esperto scientifico interno  
Daniele Ronsivale, Esperto scientifico interno e responsabile del Manuale dell'Atlante  
Daniele Gagliano, Esperto tecnico-scientifico esterno  
Faustino Giambra, Esperto tecnico-scientifico esterno  
Vincenzo Liguori, Esperto scientifico esterno  
Barbara Lino, Esperto scientifico esterno  
Iolanda Carollo, Responsabile amministrativo

### University of Malta, Institute for Tourism, Travel and Culture

Gruppo di lavoro / Working Group  
Nadia Theuma, Scientific coordinator and member of the Steering Committee  
Davide Corazzini, Research Officer

Tania Aquilina, Project Administrator  
Dorianne Mamo, Senior Project Officer  
Mariama Antony Williams, Accountant

### Provincia Regionale di Palermo / Regional Province of Palermo

#### Gruppo di lavoro / Working Group

Marianna Mirto, Direttore dell'ufficio autonomo piano strategico e programmazione fondi comunitari  
Francesco Speciale, Componente del Comitato di Pilotaggio e referente tecnico  
Gianfranca Giordano, Responsabile attività relativa al monitoraggio e rendicontazioni con i partners e con ADG  
Rita Gucciardo, Collaborazione all'attività relativa al monitoraggio, rendicontazioni, rapporti con i partners e con ADG  
Rosalina Rosone, Gestione amministrativa del progetto  
Anna La Francesca, Supporto amministrativo  
Sebastiano Provenzano, Esperto tecnico-scientifico esterno

### Comune di Palermo / Palermo City Council

#### Gruppo di lavoro / Working Group

Patrizia Milisenda, Dirigente amministrativo del Servizio Europa e componente del Comitato di Pilotaggio  
Margherita Amato, Dirigente amministrativo dell'ufficio pianificazione strategica  
Vincenza Conigliaro, Responsabile della U.O. "Ricognizione finanziamenti extracomunali" (Servizio Europa) e responsabile per gli adempimenti amministrativi  
Caterina Tardibuono, Esperto contabile del Servizio Europa e responsabile per gli adempimenti contabili  
Sergio Marinaro, Funzionario tecnico del servizio traffico ex OPCM ed esperto tecnico interno  
Flaminio Puma, Collaboratore professionale amministrativo del servizio traffico ed esperto tecnico interno

### Atlante dei Waterfront / Waterfront Atlas

Curatela editoriale di Maurizio Carta, Università di Palermo / Editor

Progettazione grafica e impaginazione / Graphic design and layout  
>FEEDBACK [www.feedback.it](http://www.feedback.it)

Traduzioni / Translation: Elizabeth Fraser, Lawrence Moggridge.

Ph: Maurizio Carta, Alfio Garozzo, Claudia Granata, Walter Leonardi, Daniele Ronsivale.

© 2013 WATERFRONT Project (P.O. Italia-Malta 2007-13).

Tutti i diritti sono riservati / **all right reserved**: Provincia Regionale di Trapani, Provincia Regionale di Palermo, Comune di Palermo, Università degli Studi di Palermo, University of Malta.

Nessuna parte di quest'opera può essere riprodotta o utilizzata in qualsiasi forma e qualsiasi mezzo, senza il permesso scritto dell'editore.  
**No part of this work may be reproduced or used in any form or by any means, without the written permission of the publisher.**





