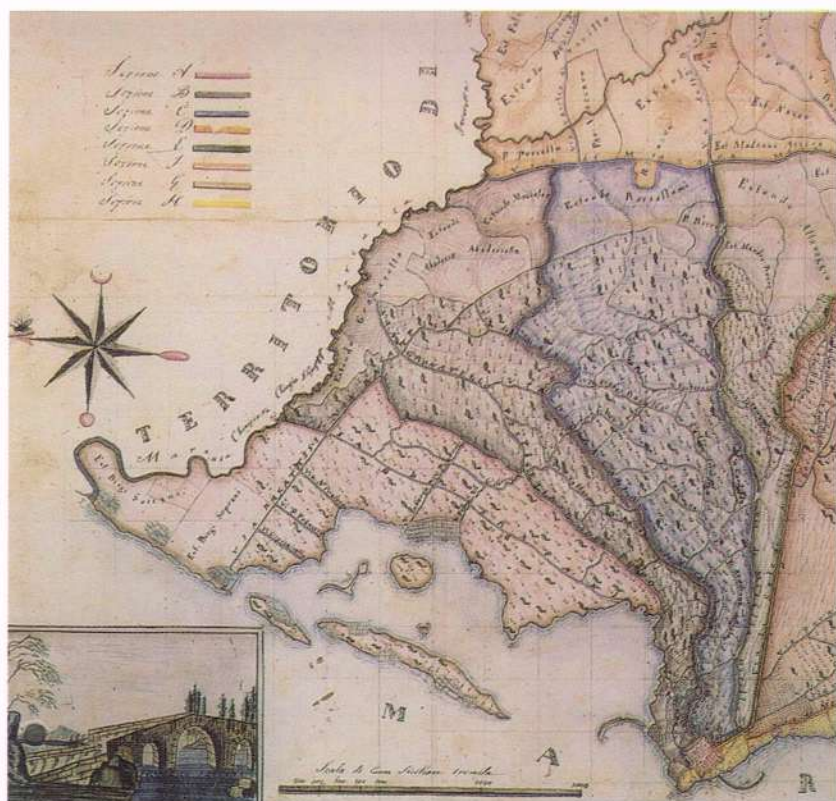


# Territori costieri

a cura di  
Giuseppe Abbate  
Annalisa Giampino  
Marilena Orlando  
Vincenzo Todaro

Prefazione di Teresa Cannarozzo





Alcuni materiali confluiti nel volume sono stati predisposti utilizzando parte dei finanziamenti erogati dall'Università degli Studi di Palermo ai "Programmi di Ricerca Ordinari" diretti dalla Prof. Teresa Cannarozzo, dal 1999 al 2006.

Hanno contribuito a finanziare la pubblicazione il Centro Interdipartimentale di Ricerca sui Centri Storici dell'Università degli Studi di Palermo (C.I.R.CE.S.) e l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente.

Questo volume è il risultato del lavoro e delle riflessioni comuni dei curatori. In particolare, Giuseppe Abbate ha curato la Parte Prima, Marilena Orlando ha curato la Parte Seconda, Annalisa Giampino ha curato la Parte Terza e Vincenzo Todaro ha curato la Parte Quarta.

*In copertina:* particolare della *Pianta topografica del territorio di Marsala, 1843*, pubblicata in E. Caruso, A. Nobili (a cura di) (2001), *Le mappe del Catasto Borbonico di Sicilia*, Regione Siciliana, Assessorato dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione, Palermo.

Copyright © 2009 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Ristampa

Anno

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sui diritti d'autore.

Sono vietate e sanzionate (se non espressamente autorizzate) la riproduzione in ogni modo e forma (comprese le fotocopie, la scansione, la memorizzazione elettronica) e la comunicazione (ivi inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo: la distribuzione, l'adattamento, la traduzione e la rielaborazione, anche a mezzo di canali digitali interattivi e con qualsiasi modalità attualmente nota od in futuro sviluppata).

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale, possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da AIDRO

([www.aidro.org](http://www.aidro.org), e-mail [segreteria@aidro.org](mailto:segreteria@aidro.org)).

Stampa: Tipomnza, via Merano 18, Milano.

<b>Prefazione. Nodi e reti di ricerca/azione per il territorio,</b> di <i>Teresa Cannarozzo</i>	pag. 11
--	---------

PARTE PRIMA  
*L'identità dei territori*

<b>Territori in mutamento: verso nuove identità,</b> di <i>Giuseppe Abbate</i>	» 17
<b>1. Per la qualità dei paesaggi costieri,</b> di <i>Maria Elsa Baldi</i>	» 23
<b>2. Strategie progettuali nel sistema territoriale costiero del basso Tirreno cosentino. Tra marginalità di contesto e opportunità di sviluppo,</b> di <i>Adamo Carmelo Lamponi</i>	» 31
<b>3. Le trasformazioni del paesaggio costiero di Agrigento tra strumenti urbanistici, programmazione ed identità culturale,</b> di <i>Francesco Lo Piccolo e Paola Marotta</i>	» 37
<b>4. I territori costieri siciliani tra tutela e recupero,</b> di <i>Ignazia Pinzello</i>	» 46

- |    |   |         |
|----|---|---------|
| 5. | <b>Una rete costiera tra identità e degrado,</b><br>di <i>Valeria Scavone</i>                                     | pag. 52 |
| 6. | <b>Rigenerare il paesaggio: la costa calabra tra conoscenza e progetto,</b><br>di <i>Flavia Schiavo</i>           | » 60    |
| 7. | <b>Percorsi continui tra natura e cultura: la costa meridionale della Sicilia,</b><br>di <i>Filippo Schilleci</i> | » 70    |
| 8. | <b>Sistemi culturali locali per lo sviluppo turistico del Tirreno cosentino,</b><br>di <i>Massimo Zupi</i>        | » 76    |

## PARTE SECONDA

### *Le pressioni antropiche*

- |  |       |
|--|-------|
| Le pressioni antropiche sulle coste: note introduttive,<br>di <i>Marilena Orlando</i>  | » 87  |
| 1. <b>Il litorale di Siculiana marina e la riserva di Torre Salsa: tutela e valorizzazione,</b><br>di <i>Teresa Cilona</i>   | » 92  |
| 2. <b>Studio del fenomeno di antropizzazione e conseguenti modifiche del litorale di San Leone,</b><br>di <i>Francesco Caruso</i>  | » 101 |
| 3. <b>La pianificazione strategica dei territori costieri a elevato rischio naturale: il PSO e i comuni vesuviani costieri,</b><br>di <i>Loreto Colombo e Cristoforo Pacella</i> | » 110 |
| 4. <b>La Protezione Civile a difesa del paesaggio costiero,</b><br>di <i>Rosario Cultrone</i>  | » 123 |

- |    |   |          |
|----|---|----------|
| 5. | <b>La dispersione insediativa nei sistemi territoriali costieri,</b><br>di <i>Annalisa Giampino</i>                       | pag. 129 |
| 6. | <b>Triscina sulla costa Sud del trapanese,</b><br>di <i>Danilo La Rocca</i>   | » 137    |
| 7. | <b>Lettura di un territorio costiero. La Sicilia sud-orientale,</b><br>di <i>Vito Martelliano e Francesco Giunta</i>      | » 143    |
| 8. | <b>La costa nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli,</b><br>di <i>Francesco Domenico Moccia</i> | » 152    |

PARTE TERZA  
*I piani e i progetti*

- |  |       |
|--|-------|
| <b>Progettare la costa,</b><br>di <i>Annalisa Giampino</i>   | » 163 |
| 1. <b>I waterfront in area storica. Città d'acqua nordeuropee e mediterranee,</b><br>di <i>Alessandra Badami</i>   | » 167 |
| 2. <b>Perché parlare del waterfront a Catania,</b><br>di <i>Piera Busacca, Filippo Gravagno e Laura Saija</i>  | » 187 |
| 3. <b>Territorio costiero e città: da Panormos a Palermo,</b><br>di <i>Teresa Cannarozzo</i>   | » 194 |
| 4. <b>I waterfront in area storica: nuove prospettive di sviluppo compatibile per cinque città siciliane,</b><br>di <i>Maurizio Carta, Roberto Garufi, Daniele Gagliano e Anna Maria Moscato</i> | » 209 |
| 5. <b>SeaTY: un modello da seguire,</b><br>di <i>Erminia D'Alessandro</i>  | » 217 |

- |     |   |          |
|-----|---|----------|
| 6.  | <b>Catania, nuove rotte verso il mare,</b><br>di <i>Rosario Garozzo, Annamaria Garaffo e Clara Arezzo</i><br>di <i>Trifiletti</i> | pag. 224 |
| 7.  | <b>Un progetto per il recupero del paesaggio: il nuovo waterfront di Marina di Palma,</b><br>di <i>Manfredi Leone</i>             | » 229    |
| 8.  | <b>Ipotesi di recupero delle aree costiere di disordine urbano a Siracusa,</b><br>di <i>Luigi Minozzi</i>                         | » 243    |
| 9.  | <b>Indirizzi e strategie per la riqualificazione dei waterfront delle città siciliane,</b><br>di <i>Daniele Ronsivalle</i>        | » 250    |
| 10. | <b>Tra piani e progetti: la pianificazione strategica in Sicilia,</b><br>di <i>Vincenzo Todaro</i>                                | » 259    |

PARTE QUARTA  
*La gestione integrata*

- |   |       |
|---|-------|
| <b>La gestione integrata della fascia costiera: note per un ritrovamento disciplinare,</b><br>di <i>Vincenzo Todaro</i>   | » 275 |
| 1. <b>Dalla costa all'interno e ritorno: la costruzione dell'identità turistica del territorio interessato dal Piano Strategico dei Nebrodi,</b><br>di <i>Giuseppe Abbate</i> | » 282 |
| 2. <b>Il porto e la città. Note per una possibile pianificazione integrata,</b><br>di <i>Luca Barbarossa</i>  | » 293 |

3. <b>MEDPLAN Liguria. Un programma per la gestione integrata della costa nella Riviera di Ponente,</b> di <i>Roberto Bobbio</i>	pag. 301
4. <b>Piani strategici e politiche di gestione integrata della fascia costiera in Sicilia,</b> di <i>Marilena Orlando</i>	» 309
5. <b>La gestione integrata della fascia costiera nel Piano Regionale delle Coste in Puglia,</b> di <i>Antonio Felice Petrillo, Francesco Selicato, Maria Francesca Bruno, Alessandra Giordano e Grazia Maggio</i>	» 318
6. <b>Accessibilità e fruibilità delle spiagge agrigentine da parte dell'utenza debole,</b> di <i>Giuseppe Riccobene</i>	» 333
7. <b>Paesaggio costiero e pianificazione,</b> di <i>Maria Chiara Tomasino</i>	» 342
8. <b>Urbacost: verso un riequilibrio territoriale tra costa ed aree interne nella Sicilia centrale,</b> di <i>Ferdinando Trapani</i>	» 349
9. <b>Le coste siciliane tra sviluppo e sottosviluppo,</b> di <i>Giuseppe Trombino</i>	» 356
<b>Postfazione. I territori costieri come "campo" di riflessione su pratiche e strumenti per il governo integrato del territorio,</b> di <i>Maria Donatella Borsellino</i>	» 371
<b>Gli autori</b>	» 375

## 7. *Un progetto per il recupero del paesaggio: il nuovo waterfront di Marina di Palma*

di Manfredi Leone

Nel 2006 nell'ambito del progetto "Sensi contemporanei"<sup>1</sup>, è stato organizzato il concorso Premio Portus per la progettazione e la riqualificazione dei waterfront e degli ambiti costieri di sette regioni del meridione, con il fine di promuovere una riflessione generale sul tema del rapporto tra territori urbani e ambiti costieri. Tra le regioni individuate dall'organizzazione come territori di intervento era compresa la Sicilia. Un gruppo di architetti siciliani composto da Manfredi Leone (capogruppo), Gaspare Bufalino Marinella, Carmelo Faldetta, Nada Iannaggi, Gero Niesi, Paola Valenza<sup>2</sup> ha indagato l'ambito di intervento del litorale di Marina di Palma di Montechiaro, lungo la costa meridionale della provincia di Agrigento, e ha redatto un progetto per il nuovo waterfront e il nuovo porto turistico.

### 1. **Ambito geografico**

L'ambito geografico prescelto è la porzione di litorale della costa meridionale della Sicilia lambita dalle acque del Canale di Sicilia<sup>3</sup>. Questa por-

<sup>1</sup> [www.sensicontemporanei.it](http://www.sensicontemporanei.it) - Sensi contemporanei è un progetto innovativo, complesso e molto articolato che ha cercato di unire gli obiettivi istituzionali di due Ministeri (Beni e Attività Culturali e Sviluppo Economico) e di una Fondazione (Biennale di Venezia) al fine di diffondere l'arte contemporanea e di valorizzare contesti architettonici e urbanistici in sette territori regionali del Sud.

<sup>2</sup> Manfredi Leone (capogruppo e supervisore alla progettazione architettonica e paesaggistica); Gaspare Bufalino Marinella (implementazione tecnologica e amministrativa); Carmelo Faldetta (rappresentazione e implementazione grafica); Nada Iannaggi (progettazione urbanistica e pianificazione); Gero Niesi (progettazione architettonica); Paola Valenza (progettazione paesaggistica & marine designer).

<sup>3</sup> L'insediamento è localizzato in corrispondenza delle coordinate geografiche 37°10'08"N, 13°43'26"E.



zione di costa, denominata Marina di Palma, è connotata dalla presenza di un omonimo insediamento costiero che ricade nei confini amministrativi del Comune di Palma di Montechiaro, in Provincia di Agrigento.

Il Comune di Palma di Montechiaro è situato all'estremità orientale della provincia, al margine di un vasto territorio collinare connotata da economia a prevalenza agricola. Il territorio, affacciato sul mar Mediterraneo, comprende, anche i comuni di Camastra, Campobello di Licata, Canicatti, Castrofilippo, Favara, Licata, Naro, Ravanusa, tutti ricadenti nella provincia di Agrigento. Il comprensorio di Palma appare caratterizzato da forti contraddizioni e profondi squilibri, che emergono anche dalle analisi condotte su alcuni sintetici indicatori socioeconomici. Palma, dall'ultimo censimento Istat, ha una popolazione di 21.533 abitanti.

Il centro urbano principale, situato immediatamente a monte della Strada Statale 115 (sud-occidentale sicula) ad una quota media di 160 m s.l.m., dista dalla costa circa 4 Km. Fanno parte del sistema palmese città/territorio anche due insediamenti costieri, che hanno contribuito significativamente alla trasformazione delle porzioni più accessibili della costa, anche se l'espansione sulla costa è stata in qualche modo limitata dalla natura difficile dei luoghi. La natura dell'insediamento è prevalentemente abusiva. Uno dei due insediamenti è quello che si sviluppa in località Ciotta-Torre di Gaffe, l'altro è quello di cui ci occupiamo, il cui nucleo è la borgata di Marina di Palma, e che negli ultimi anni si è sviluppato fino alle colline di Capreria.

## **2. Ambito tematico, strumenti urbanistici e progetti sul territorio**

L'ambito tematico di riferimento è l'insediamento costiero, caratterizzato da una scoscesa altimetria, lungo un litorale che misura più di 2,5 Km, parzialmente urbanizzato con presenza di edifici di cubatura e densità significative. Come si evincerà in seguito l'ambito presenta numerosi problemi di natura orografica, geologica e urbanistica, cui seguono ovvi problemi di mobilità, fruizione e qualità urbana.

Il Comune di Palma di Montechiaro alla fine di una lunga e travagliata stagione urbanistica è riuscita a dotarsi di uno strumento urbanistico generale: il nuovo Piano Regolatore Generale è stato completato e adottato nel 2005. Il piano ha il difficile compito di assegnare regole e trovare soluzioni per un territorio già pesantemente urbanizzato, e, come spesso accade in Sicilia, "salvare il salvabile", includendo in questo obiettivo anche il difficile reperimento delle aree per i servizi da standard e territoriali. Per lo più le scelte del PRG sono condivisibili, specialmente per quanto attiene il

nuovo regime di tutela delle fasce litorali (zone E di valore paesaggistico) e la costituzione di un parco fluviale alla foce del Fiume Palma.

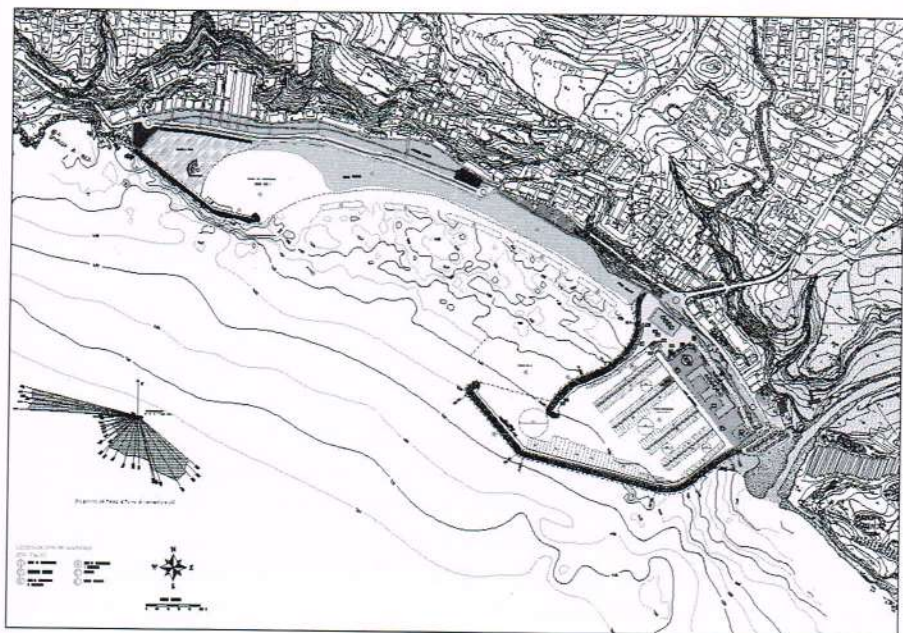


Fig. 1 - Progetto del nuovo Piano Regolatore Portuale (2005)

Parallelamente alla redazione del PRG è stato redatto un Piano Regolatore Portuale (adottato nel 2005) per disciplinare la progettazione di un nuovo porto turistico per 500 posti barca, contemperando altresì il recupero del vecchio molo e la riqualificazione (?) del lungomare con avanzamento della linea di battigia, per una spesa ipotizzata di 60 MEur. Contrariamente al progetto di PRG questo progetto del nuovo porto non è condivisibile per molte ragioni: il nuovo porto è addossato alla foce del fiume Palma, l'arenile rimarrebbe costretto tra due porti (il vecchio e il nuovo), il nuovo sistema di viabilità lungomare è assolutamente sovradimensionato per il tessuto viario e residenziale esistente e provocherebbe un affollamento insostenibile. Non di meno un porto così grande (si prevedono servizi commerciali, pluripresidi militari, servizi alla nautica di grande cabotaggio) non si ataglia alle misure modeste del tessuto della borgata e degli spazi pubblici esistenti, né tantomeno dei servizi connessi; da ultimo si noti che il porto è stato inserito a valle di un fronte di scarpata sul mare, parzialmente instabile e per cui sarebbe necessario un preventivo consolidamento e la riqualificazione paesaggistica.

### **3. Elementi geografici, ambientali, urbanistici, paesaggistici, architettonici**

Il territorio di Palma è punteggiato da molti elementi puntuali di rilevanza culturale e storico-architettonica: bagli, casali, masserie. Nell'area di progetto gravitano (sia pure con valori e pesi differenti) alcuni di essi: a Nord di Marina arroccato su un poggio il castello di Palma (edificio fortificato del XIV secolo); alla foce del Fiume Palma a Sud i resti di un mulino ad acqua con saja, una Tonnara (casa Lo Greco), la cinquecentesca Torre San Carlo; al centro della borgata la casa Farruggio, prima opificio poi caserma, nucleo originario dell'espansione costiera.

#### ***3.1. Il waterfront e il territorio retrostante***

Il waterfront è costituito da un lungo arenile (2,5 Km circa) che va dalla "spiaggia al buco" sino a Punta Falcone; all'estremità Nord esiste una diga frangiflutti in pessimo stato; lungo la battigia sono state collocate scogliere emerse che hanno cercato di limitare l'erosione della spiaggia, con risultati discutibili. A metà circa del golfo sfocia il Fiume Palma, asta idrografica di secondo livello con immissioni di vari corsi d'acqua a regime torrentizio, come il Torrente Micci ché.

La spiaggia è delimitata a monte dal muro di banchina della viabilità che corre davanti alle case, punteggiato da scalette e ringhiere con elementi di arredo urbano di pessima qualità architettonica e in pessimo stato di conservazione. La qualità architettonica degli edifici moderni è pessima, e caratterizzata da un linguaggio architettonico casuale. Il progetto di PRG per queste aree prevede un insieme articolato di destinazioni funzionali in relazione alle caratteristiche morfologiche degli insediamenti ed allo stato di diritto pregresso. In particolare, a Marina di Palma viene distinto il nucleo centrale, costituente il primo insediamento abitativo, dalle espansioni più recenti incluse nello strumento urbanistico vigente come zone B e C ma realizzate per lo più al di fuori di regolari iniziative lottizzatorie.

Il piccolissimo nucleo originario della borgata, costituito da un palazzetto nobiliare e dagli edifici a schiera che lo affiancano, è classificato come zona A anche se pesantemente trasformato. Sono invece classificati zone B0 alcuni tessuti urbani realizzati in aree di rischio geologico; tale classificazione consente la realizzazione delle necessarie opere di presidio.



**Fig. 2 - La spiaggia e la Torre San Carlo**

Per quanto concerne le aree a monte del centro urbano esistente, classificate zone C, va puntualizzato come le aree libere ancora comprese in tali ambiti siano in realtà quasi per intero interessate da iniziative lottizzatorie.

Attorno all'area centrale è stato poi individuato un vasto ambito interessato da edilizia residenziale per lo più stagionale, con talune concentrazioni ai lati della viabilità esistente, ed organizzazione più rada man mano che ci si allontana dai tracciati stradali principali. Tutte le altre aree che, ancorché interessate da processi di urbanizzazione, conservano carattere agricolo e possono essere di conseguenza assoggettate alla disciplina stabilita per tali zone, sono state classificate invece zone E1, ovvero E2 se interessate da problematiche geologiche o paesaggistiche.

Un tema a sé stante nell'assetto di Marina di Palma è rappresentato dalla riqualificazione del fronte a mare. Dal momento che le possibilità di riorganizzazione formale e funzionale di tale ambito passano attraverso una diversa utilizzazione delle aree demaniali, nel PRG il tema è stato trattato attraverso lo specifico piano regolatore del porto e delle aree demaniali. Indicativamente nel PRG sono state riportate le previsioni che dovranno essere

sviluppate in tale piano, che consistono nella realizzazione di un nuovo attracco turistico, nella riconfigurazione della spiaggia per la balneazione e nella realizzazione di nuovi spazi urbani destinati ad elevare la dimensione di centro turistico della borgata. Il tessuto viario che esiste è appena sufficiente a gestire le punte di traffico estivo, sia per le strade di penetrazione alla costa che per le strade locali della borgata.

### **3.2. *Ambiti naturali***

Un recente decreto ministeriale, riconoscendo le straordinarie qualità naturalistiche di un vasto tratto del litorale di Palma (a sud di Punta Falcone, quindi fuori dalle aree oggetto del nostro progetto), lo ha inserito in un elenco di siti la cui protezione assume rilevanza comunitaria (SIC).



**Fig. 3 - La foce del Fiume Palma**

Per questa e per le altre aree di grande interesse archeologico, ambientale, paesaggistico, che ricadono all'interno del territorio comunale, il PRG prevede una disciplina di rigorosa tutela e di conservazione, nel presuppo-

sto che la presenza di tali ambiti costituisca la più concreta e significativa opportunità di ricchezza e sviluppo economico e sociale della comunità locale. Nell'area interessata dalla nostra proposta progettuale esistono due zonizzazioni per la tutela: una zona E2 destinata a parco agricolo (fino alla costa) e un'area di parco fluviale che investe la foce del Fiume Palma.

L'area della borgata è caratterizzata da un' orografia acclive, che vede le case costruite in riva al mare "incastrate" tra la spiaggia e le scoscese formazioni calanchive alle spalle.

Alcune aree sono interessate da perimetrazione di rischio idrogeologico R4 (alto rischio). La vegetazione presente nelle aree naturali e nelle aree urbane ancora libere, è caratterizzata da elementi della macchia mediterranea e da specie arboree tipiche delle nostre coste, tra cui alcune varietà di palma (*phoenix c.*) e di pino (*pinus pinea*). La foce del Palma è caratterizzata da vegetazione autoctona degradata (canne). La spiaggia a Sud del fiume continua sino a Punta Falcone, fiancheggiata dai brulli pendii che stemperano la campagna in direzione della costa.

#### 4. Fattori antropici e loro conseguenze sul territorio

Oltre ai già citati elementi connotanti l'area non si possono tacere i fattori antropici che stanno imprimendo importanti trasformazioni, per lo più di segno negativo.

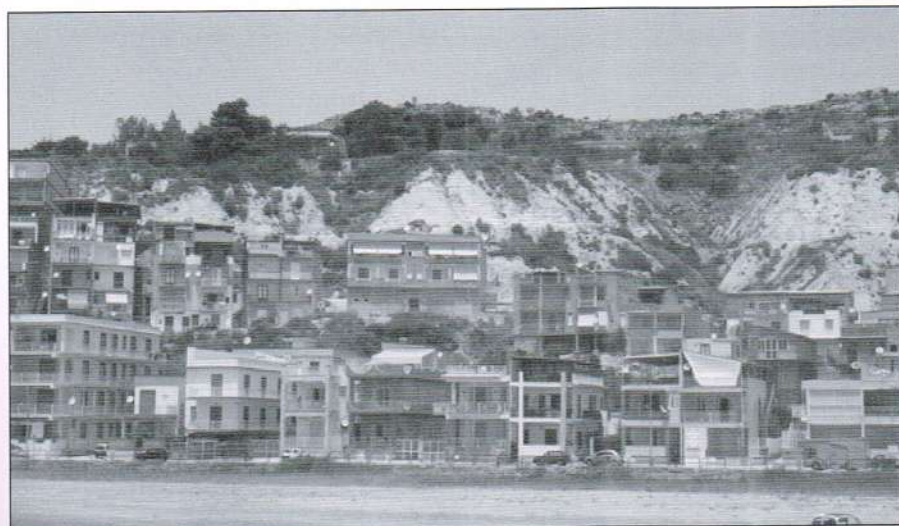


Fig. 4 - Urbanizzazione costiera sulla spiaggia

Dell'edilizia e della sua qualità si è già detto, ma non c'è solo questo: ancora non esiste un sistema di smaltimento/convogliamento delle acque di fogna, la foce del Palma è interessata da episodi di discarica materiali; gli edifici storici (pubblici e privati) sono in cattivo stato di manutenzione; lo sfruttamento dell'arenile è caratterizzato da sistemi precari e di pessima qualità architettonica, formale e materiale; gli spazi pubblici sono spesso di scarsa qualità e per lo più abbandonati. Sembra chiaro che le azioni e le trasformazioni condotte dai privati siano state spesso di segno negativo, ma fa da contraltare a questa condizione l'inerzia della pubblica amministrazione, che, a giudicare dallo stato dei luoghi, finora pare abbia preferito non gestire questo luogo.

## 5. Gli obiettivi della riqualificazione: il Master Plan

Obiettivo della proposta progettuale è la valorizzazione del waterfront di Marina di Palma, contemperando i differenti aspetti di cui la proposta si compone: riqualificazione ambientale, sistemazione del porto, nuove funzioni a terra, nuova viabilità locale carrabile, viabilità ciclopedonale, percorsi naturalistici, riqualificazione del costruito. Nella fase propedeutica alla redazione del progetto urbano si sono eseguite analisi a scala territoriale e verifiche delle previsioni di PRG, oltre ad una serie di verifiche puntuali sui luoghi di progetto.

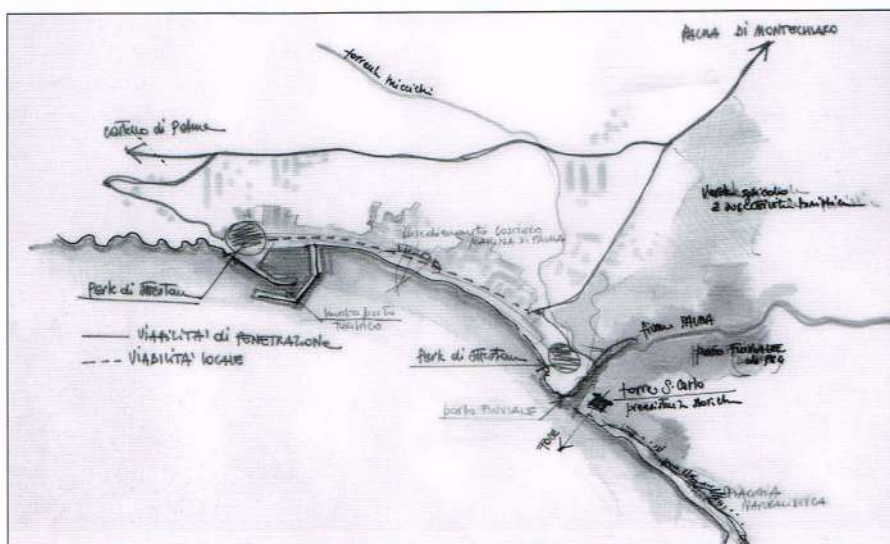


Fig 5 - Ideogramma Master Plan

Relativamente alle previsioni urbanistiche si ritiene di condividere gran parte delle scelte fatte nel PRG, scelte che sono state approfondite in sede di progettazione con l'individuazione più precisa di aree destinate a parcheggi, dello spostamento del porto a Nord della baia, della riqualificazione della foce del fiume con la creazione di un approdo fluviale.

#### *Viabilità e mobilità veicolare pubblica e privata*

Si individuano due sistemi viari: uno di penetrazione/circuitazione per il waterfront, uno di penetrazione verso le aree a carattere naturalistico prevalente della costa. Dalla SS 115 una strada provinciale collega Palma a Marina. Considerata la oggettiva difficoltà di aumentare significativamente la sezione della strada, specialmente nei pressi dell'abitato dove maggiore è la densità edilizia, si prevede di unire Palma e Marina con una linea di bus navetta, e di connettere le superfici di parcheggio esterne (parcheggi di arrocamento) con le residenze sulla costa attraverso un circuito continuo di bus navetta, al fine di snellire il traffico veicolare privato e limitarlo ai soli residenti e agli utenti del porto. Allo stesso modo tutto il progetto è stato pensato perseguendo la regolarizzazione della viabilità sul lungomare a senso unico, con una fila di parcheggi a raso lungo il viale dal lato monte e due corsie di scorrimento. Sulle teste del waterfront (porto e approdo fluviale) sono stati sistemati parcheggi ad hoc per le esigenze dei fruitori.

#### *Mobilità alternativa*

Il lungomare è pensato prevalentemente per l'uso pedonale e ciclabile: una pista a doppia utilizzazione (ciclopedonale) progettata in legno e materiali ecocompatibili, si snoda a monte della spiaggia lungo l'arenile, consentendo comode passeggiate fino alla Punta Falcone anche oltre il corso del fiume.

Lungo il fiume e i corsi d'acqua si ipotizzano dei sentieri natura che vanno verso le aree archeologiche di Monte Grande e verso l'area del SIC, attraversando aree di grande pregio ambientale sottoposte a tutela.

#### *Attrezzature e ricettività*

Si confermano le ipotesi del PRG con la localizzazione di attrezzature e parcheggi, nonché con l'individuazione di una grande area agricola a suscettività turistica (da realizzare con intervento privato) a ridosso del parco fluviale, la cui caratterizzazione deve tenere conto della delicatezza dell'area a cui si appoggia.

#### *Interventi strutturali sui suoli a rischio*

Nelle zone R4 a rischio idrogeologico elevato si indica di intervenire con



opportuni consolidamenti e con individuazione per le aree libere di funzioni pubbliche a basso impatto (parcheggi a raso, sistemazioni a verde).

## 6. I progetti: Porto/lungomare/approdo

L'area prescelta per la progettazione va dalla radice del molo vecchio di Marina di Palma alla foce del fiume Palma, includendo la Torre San Carlo, lungo una fascia litoranea di 1,5 km. Per non eccedere il limite imposto dal bando di 10 ettari si è deciso di escludere la parte dell'arenile dal fiume a Punta Falcone, verso il Sud della baia. Il perimetro dell'area di progetto così individuato racchiude un'area di 9,91 ha. La sezione media dell'area di progetto è larga 45 metri circa, porto escluso. Il progetto prevede un sistema lineare formato da tre elementi: il porto turistico e l'approdo fluviale alle teste, il lungomare linea che unisce.

### *Porto turistico*

Per limitare l'impatto della realizzazione del porto si è deciso di recuperare una parte del molo esistente creando una nuova diga di sopraflutto e un bacino banchinato per ospitare imbarcazioni dalla I alla VIII classe (da 6 a 24 metri di lunghezza) per un numero complessivo di 150 posti barca. Sulla testa del molo di sopraflutto sarà possibile ormeggiare aliscafi (metropolitana del mare) o barche da microcrociera giornaliera.

La configurazione delle dighe è tale per cui la superficie estradossale è una gradonata fruibile nella bella stagione<sup>4</sup>, sulla sommità insiste una passeggiata pedonale continua, sul versante interno il molo è cavo per ospitare parcheggi e servizi pubblici.

Le due dighe sono collegate da un ponte levatoio che consente il transito anche di unità grandi o a vela, permettendo un ring di passeggiata continuo. Sul lato della banchina urbana vi sono i pontili galleggianti mentre la piazza urbana che si apre sul porto ospita un edificio ristorante. Un salto di quota consente la realizzazione di parcheggi coperti sul fronte banchina, sopra si trova una zona relax-solarium. Alla testa del molo di sottoflutto è previsto un impianto carburanti, alla radice uno scalo di alaggio per piccolo e medio cabotaggio.

Alla radice del molo di sopraflutto è previsto un altro edificio servizi che si affaccia sulla spiaggia e su una piazza trapezoidale su cui può atterrare un elicottero in caso di emergenza.

<sup>4</sup> Tra i modelli progettuali di riferimento vi è il porto turistico-olimpico di Poble Nou, Barcelona, Spagna.

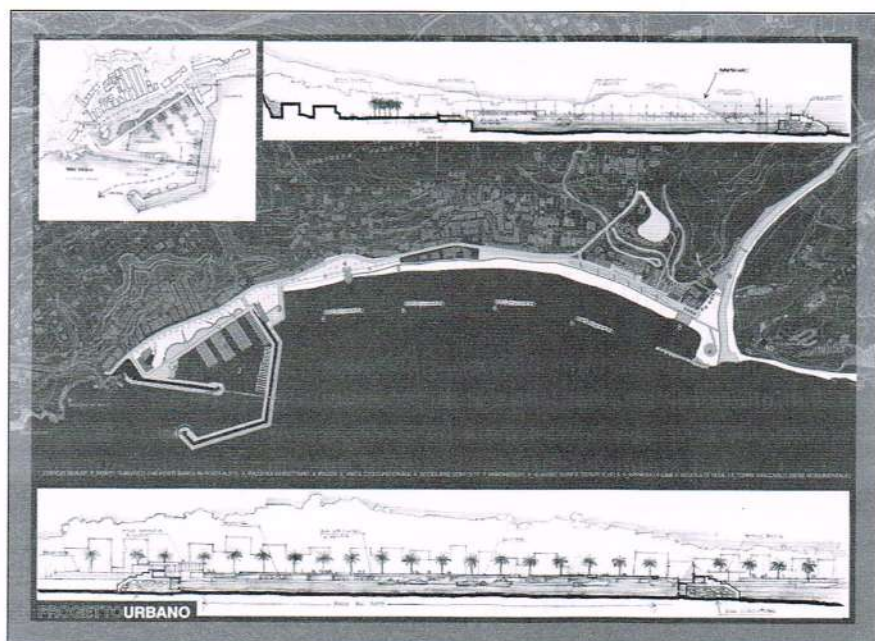


Fig. 6 - Il progetto urbano

### *Lungomare*

La sistemazione tipo del lungomare prevede una sequenza in sezione di questo genere: una fascia-cuscinetto di fronte alle case di 6,00 mt. circa, un marciapiede di 2,00 m a una quota più bassa, una sezione stradale di 7,00 mt. (2,00+5.50 – stallo e carreggiate), altra banchina di 2,00 m, fascia alberata e banchina di raccordo alla spiaggia. Questa sistemazione si apre all'altezza di casa Farruggio (palazzetto nobile storico) in una piazza ampia su cui campeggia il simulacro di una nave affiorante attrezzato a terrazza sul mare. Lungo il bordo marciapiede-spiaggia si attrezzeranno chioschetti ristoro e piccoli servizi igienici. Sul litorale la pista ciclopedonale collegherà gli estremi della baia. Alcune scogliere soffolte garantiranno il ripascimento naturale della spiaggia, proteggendola dall'erosione.

### *Approdo fluviale*

L'intersezione del lungomare con la strada provinciale che torna verso Palma prevede la sistemazione di una rotonda in corrispondenza della scarpata che scende sul mare, nonché della sistemazione del lungo mare fino alla foce. In questo tratto si realizzeranno due parcheggi lato monte per auto e rimorchi nautici, dalla strada si potrà scendere con scale e passerelle in spiaggia, mentre la scarpata sarà consolidata e rinverdita con gabbionate do-

tate di talee di specie tappezzanti resistenti all'aerosol marino. Sul lato monte saranno realizzati collegamenti ai nuovi parcheggi da realizzare al piede dell'area destinata a suscettività turistica. Alla fine del lungomare una pedana in legno protetta da scogliera servirà a varare windsurf e piccole derive a vela. Lungo la riva Nord del fiume il percorso ciclopedonale segue per un paio di centinaia di metri la riva stessa per poi attraversare il fiume e dirigere verso la Torre e la Punta Falcone. A bordo fiume si realizza un banchinamento di legno per consentire l'ormeggio a derive a vela, catamarani, canoe, kayak. Un piccolo chiosco in legno e una pedana-solarium completano l'installazione della scuola di vela.

## 7. Il progetto del paesaggio attraverso la nuova vegetazione

Il progetto di sistemazione del waterfront prevede l'impiego di differenti specie vegetali. Per l'alberata lungomare e la piazza del porto si prevede di utilizzare la Palma (in omaggio alla città), in particolare la *Washingtonia Filifera*; l'idea è creare una cortina prospettica che sottolinei il cambio d'uso marciapiede-strada e che mitighi l'impatto delle architetture sul paesaggio, sottolineando il waterfront.

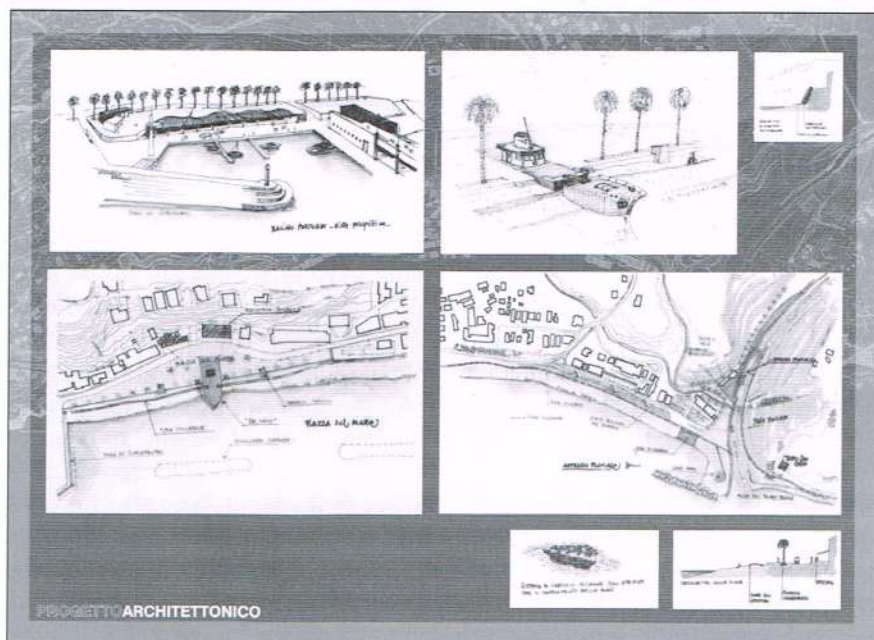


Fig. 7 - Il progetto architettonico

Al bordo, in basso, cespugli di *atriplex*, *efedra* o *lentisco*. Per le altre alberate regolari (lato foce) si pensa di usare la *lagunaria pattersonii* e il *pinus halepensis*. Per le sistemazioni più naturalistiche spondali e a boschetto si useranno *quercus ilex*, *chamaerops humilis*, *fillire*, *carrubbo*; per le rive del fiume varietà di pioppi e salici.

Lungo le scarpate calanchive si pensa di eseguire dei consolidamenti con gabbionate di pietra locale su cui mettere a dimora piante tappezzanti come il *mesembrianthemum*.

Lungo l'arenile, specialmente nelle parti maggiormente caratterizzate da naturalità si pensa di relizzare piccole dune su cui insediare arbusti tra quelli selezionati messi in opera su graticci di canne, destinati a biodegradarsi nel tempo, ma utili a garantire stabilità alla duna all'inizio del radicamento dei cespugli.

## 8. Aspetti strategici ed economici del progetto

### *Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto (PSSND)*

La Regione Sicilia nel maggio 2006 ha rielaborato il Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto, in attuazione del D.A. Turismo del 16.11.2001. Lo strumento si rivela di indubbia efficacia nel fotografare lo stato dell'arte della nautica da diporto nella regione, il trend futuro e un programma di azioni e investimenti nel settore per colmare una trentennale arretratezza che la regione sconta nel settore, così come nella media tutto il paese. Oltre agli aspetti statistici importanti sono le indicazioni sulle metodologie e sulla qualità nella progettazione, che insieme alle raccomandazioni internazionali (PIANC) devono essere tenute in considerazione per una corretta progettazione.

Il progetto del waterfront e del porto di Marina di Palma segue queste buone pratiche coniugando le necessità della portualità con gli aspetti paesaggistici, architettonici e urbanistici.

### *Misure di finanziamento possibili*

Al momento della progettazione si è valutato quali misure di finanziamento potrebbero essere attivate per la realizzazione del progetto. Al di là del *project financing*, che prevede l'intervento di imprenditori privati importanti che possano intervenire sia sulla aree costiere che nei comprensori a vocazione turistica immediatamente nell'entroterra, le misure di finanziamento pubblico possibili derivano dal Programma Operativo Regionale Sicilia e in particolare dagli Assi 4 e 5, in particolare la misura 4.20 (porti e

approdi turistici) e la misura 5.02 (ex 5.1.2 – riqualificazione urbana e miglioramento della qualità della vita).

In alternativa si tenga presente che il Comune di Palma di Montechiaro fa parte del PIT “Demetra”, la cui idea forza prevede la creazione di un “Sistema di alta qualità dell’offerta turistica” attraverso – tra le altre possibilità – la promozione di strutture, sistemi, spazi attrezzati, itinerari integrati e servizi aggiuntivi in una prospettiva di promozione turistica.

Sia il PSSND che i PIT si riferiscono alle misure POR come adeguati strumenti per finanziare queste opere.

#### *Elementi di gestione*

Nel PSSND sono indicate le modalità di costituzione della rete dei porti siciliani e le azioni che devono essere messe in pratica per promuovere la portualità turistica attraverso adeguate operazioni di *marketing* e di promozione che coinvolgano anche il territorio dell’entroterra, sulla scorta di quanto prevede la L.r. n. 10/2005 sui distretti turistici.

Marina di Palma è stato inserito nell’elenco dei 39 siti portuali che hanno le caratteristiche per fare parte della rete regionale dei porti, e che *in pectore* assolvono ai requisiti di qualità, funzionalità e sostenibilità ambientale.

Il modello di gestione minuto delle opere progettate prevede che il soggetto operante – se privato – rivenda servizi di cui ha concessione (per le aree demaniali) per mettere a frutto l’investimento, di cui però parte consistente non può che essere a capitale pubblico, specialmente per le opere strutturali di difesa del bacino e degli arenili. I servizi al turismo pubblici (bus, bici, noleggi) possono essere concessi a privati in assenza di amministrazioni capaci finanziariamente e operativamente.

Il volume affronta le problematiche relative al governo dei territori costieri, in particolare meridionali, a partire dalle sollecitazioni emerse in occasione del VII Congresso Regionale dell'INU Sicilia *Territori costieri: quali politiche per un governo integrato*, organizzato a Palermo il 29 e 30 novembre 2007. Gli ambiti costieri di riferimento, fortemente urbanizzati e spesso oggetto di uno sviluppo non regolamentato, sono espressione di una complessità che generalmente viene affrontata con pratiche e strumenti pianificatori di settore, talvolta anche contraddittori, che ne mettono a repentaglio il fragile equilibrio.

Il volume si compone di quattro parti – l'identità dei territori; le pressioni antropiche; i piani e i progetti; la gestione integrata – che restituiscono l'ampiezza e la molteplicità delle riflessioni di studiosi e ricercatori impegnati sia sul fronte dell'indagine interpretativa, sia sul versante dell'azione progettuale.

I *curatori* del volume sono architetti, dottori di ricerca in Pianificazione urbana e territoriale e svolgono attività di ricerca presso il Dipartimento Città e territorio dell'Università degli Studi di Palermo.

*Giuseppe Abbate* ha orientato le sue ricerche verso i temi della riqualificazione della città contemporanea a partire dalla declinazione dei caratteri morfologici e tipologici dei tessuti urbani e dei centri storici.

*Annalisa Giampino* ha orientato le sue ricerche verso i processi di dispersione insediativa e le possibili forme di adeguamento del piano e delle politiche alle trasformazioni territoriali ed urbane.

*Marilena Orlando* ha indirizzato le sue ricerche ai temi della riqualificazione urbana, con particolare attenzione alle questioni connesse ad approcci metodologici innovativi che possono supportare il processo di governo della città e del territorio.

*Vincenzo Todaro* ha indirizzato le sue ricerche sui temi dell'integrazione tra tutela ambientale e pianificazione urbana e territoriale e sulle politiche di sviluppo locale nei processi di governo del territorio.

ISBN 978-88-568-1018-9