



RIVISTA DEL DOTTORATO DI RICERCA IN PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE DELL'UNIVERSITA' DI PALERMO

RIVISTA DEL DOTTORATO DI RICERCA IN PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE DELL'UNIVERSITA' DI PALERMO

*Il numero 27 di InFolio affronta diverse questioni disciplinari della pianificazione urbanistica, intrecciando tematiche tradizionali e innovative, riproponendo dal passato e proiettando verso il futuro, negando e riaffermando, criticando e proponendo. La partecipazione a seminari multidisciplinari e convegni internazionali, gli esiti dei percorsi di ricerca in corso o completati all'interno del dottorato, il costante dibattito sulle questioni ancora aperte, hanno permesso la stesura di articoli che pongono il lettore in una condizione di riflessione attiva, di costante messa in discussione delle pratiche consolidate in virtù della presa di coscienza delle nuove dinamiche che provocano continue trasformazioni.*

# 27 INFOLIO Dicembre 2011

ESISTE ANCORA UN PLANNING PROJECT NEL PROGETTO DELLE NOSTRE SOCIETÀ?  
*Ignazio Vinci*

THE BATTLE FOR THE NINTH WARD. L'ESPERIENZA PARTECIPATIVA DELLA NONA CIRCOSCRIZIONE DOPO L'URAGANO KATRINA  
*Lorenzo Canale*

TEMI E LIBRI NEL CAMBIAMENTO  
*Fabio Cutaia*

NOW AND WHEN AUSTRALIAN URBANISM. UNA NUOVA PROSPETTIVA SULLE CITTÀ AUSTRALIANE  
*Carmelo Galati Tardanico*

MISSION E STRATEGIE DEI NUOVI PROTAGONISTI DEL SOCIAL HOUSING ITALIANO: LE FONDAZIONI BANCARIE E LE ASSOCIAZIONI NO PROFIT  
*Angela Saccomanno*

SMALL TOWN BETWEEN GLOBALIZATION AND SUSTAINABILITY  
*Mohamed Ali Khalil*

IL PROGETTO PER IL WATERFRONT CENTRALE DI PALERMO ED IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE  
*Barbara Lino*

LA PLURALITÀ CONCETTUALE DELLA RETE E LE SUE INTERPRETAZIONI NELLA DISCIPLINA URBANISTICA  
*Francesca Lotta*

LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE DELLA REGIONE CAMPANIA. UNA LETTURA DEL PIANO ATTRAVERSO LEGGI E REGOLAMENTI IN MATERIA DI GOVERNO DEL TERRITORIO  
*Simona Rubino*

L'APPROCCIO CONTRATTUALE NEL GOVERNO DEI TERRITORI FLUVIALI. ORIGINI, CONTENUTI ED ESPERIENZE NEL PANORAMA EUROPEO ED EXTRAEUROPEO  
*Maria Laura Scaduto*

GATED COMMUNITIES NEL MERIDIONE EUROPEO? ALCUNE EVIDENZE TRA LISBONA E PALERMO  
*Simone Tulumello*

CULTURE E TECNICHE DELLA PARTECIPAZIONE NEI PROCESSI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA E TERRITORIALE  
*Fabio Cernigliaro*

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE PROVINCIALE. IL RUOLO DI COORDINAMENTO, PROVINCE, TRA ABOLIZIONE E NECESSITÀ DI PIANO  
*Rita Failla*

IX BIENNALE DELLE CITTÀ E DEGLI URBANISTI EUROPEI. SECONDA PLENARIA: DALLE GATEWAY ALLE SMART CITIES, DALLA STRATEGIA EUROPA 2020 ALLE PROPOSTE DEL COMITATO DELLE REGIONI  
*Lorenzo Canale*

IL RUOLO STRATEGICO DELLE CITTÀ GATEWAY IN EUROPA. IX BIENNALE DELLE CITTÀ E DEGLI URBANISTI EUROPEI  
*Annalisa Contato*

LA IX BIENNALE DELLE CITTÀ E DEGLI URBANISTI EUROPEI. CITTÀ REGIONI GLOBALI E MACRO REGIONI EUROPEE  
*Alessandra Raccuglia*

IL PROGETTO QVQC: QUALI VELOCITÀ, QUALE CITTÀ. L'AV E LE TRASFORMAZIONI TERRITORIALI E AMBIENTALI IN EUROPA E IN ITALIA  
*Luca Raimondo*

IL RUOLO DELL'UTOPIA NELL'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA  
*a cura di Rosangela Formoso*

LETTURE  
*a cura di Annalisa Contato, Fabio Cutaia, Carmelo Galati Tardanico*

FEDORA  
*di Alessandra Raccuglia*

Ignazio Vinci

Lorenzo Canale

Fabio Cutaia

Carmelo Galati Tardanico

Angela Saccomanno

Mohamed Ali Khalil

Barbara Lino

Francesca Lotta

Simona Rubino

Maria Laura Scaduto

Simone Tulumello

Fabio Cernigliaro

Rita Failla

Annalisa Contato

Alessandra Raccuglia

Luca Raimondo

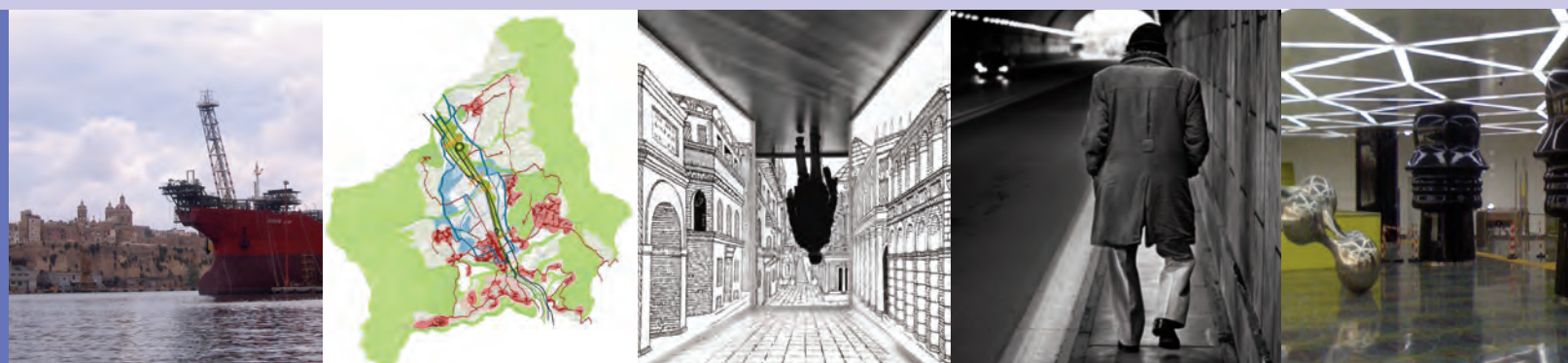
Rosangela Formoso



ISSN 1828-2482

## INFOLIO

Dipartimento di Architettura  
Sezione Città, Territorio, Paesaggio  
via dei Cartari 19b, 90133 Palermo  
Tel. +39 091 60790108 - Fax +39 091 60790113  
[www.architettura.unipa.it/dct](http://www.architettura.unipa.it/dct)





RIVISTA DEL DOTTORATO DI RICERCA IN PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE DELL'UNIVERSITA' DI PALERMO

# INFOLIO 27

## Indice

<b>Editoriale</b>	ESISTE ANCORA UN PLANNING PROJECT NEL PROGETTO DELLE NOSTRE SOCIETÀ? <i>Ignazio Vinci</i>	3
<b>Attività</b>	THE BATTLE FOR THE NINTH WARD. L'ESPERIENZA PARTECIPATIVA DELLA NONA CIRCOSCRIZIONE DOPO L'URAGANO KATRINA <i>Lorenzo Canale</i>	5
	TEMI E LIBRI NEL CAMBIAMENTO <i>Fabio Cutaia</i>	7
	NOW AND WHEN AUSTRALIAN URBANISM. UNA NUOVA PROSPETTIVA SULLE CITTÀ AUSTRALIANE. <i>Carmelo Galati Tardanico</i>	9
	MISSION E STRATEGIE DEI NUOVI PROTAGONISTI DEL SOCIAL HOUSING ITALIANO: LE FONDAZIONI BANCARIE E LE ASSOCIAZIONI NO PROFIT <i>Angela Saccomanno</i>	11
<b>Ricerca</b>	SMALL TOWN BETWEEN GLOBALIZATION AND SUSTAINABILITY <i>Mohamed Ali Khalil</i>	13
	IL PROGETTO PER IL WATERFRONT CENTRALE DI PALERMO ED IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE <i>Barbara Lino</i>	17
	LA PLURALITÀ CONCETTUALE DELLA RETE E LE SUE INTERPRETAZIONI NELLA DISCIPLINA URBANISTICA <i>Francesca Lotta</i>	21
	LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE DELLA REGIONE CAMPANIA. UNA LETTURA DEL PIANO ATTRAVERSO LEGGI E REGOLAMENTI IN MATERIA DI GOVERNO DEL TERRITORIO <i>Simona Rubino</i>	25
	L'APPROCCIO CONTRATTUALE NEL GOVERNO DEI TERRITORI FLUVIALI. ORIGINI, CONTENUTI ED ESPERIENZE NEL PANORAMA EUROPEO ED EXTRAEUROPEO <i>Maria Laura Scaduto</i>	29
	GATED COMMUNITIES NEL MERIDIONE EUROPEO? ALCUNE EVIDENZE TRA LISBONA E PALERMO <i>Simone Tulumello</i>	33
<b>Tesi</b>	CULTURE E TECNICHE DELLA PARTECIPAZIONE NEI PROCESSI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA E TERRITORIALE <i>Fabio Cernigliaro</i>	37
	LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE PROVINCIALE. IL RUOLO DI COORDINAMENTO. PROVINCE, TRA ABOLIZIONE E NECESSITÀ DI PIANO <i>Rita Failla</i>	43

<b>Reti</b>	IX BIENNALE DELLE CITTÀ E DEGLI URBANISTI EUROPEI. SECONDA PLENARIA: DALLE GATEWAY ALLE SMART CITIES, DALLA STRATEGIA EUROPA 2020 ALLE PROPOSTE DEL COMITATO DELLE REGIONI <i>Lorenzo Canale</i>	49
	IL RUOLO STRATEGICO DELLE CITTÀ GATEWAY IN EUROPA. IX BIENNALE DELLE CITTÀ E DEGLI URBANISTI EUROPEI <i>Annalisa Contato</i>	51
	LA IX BIENNALE DELLE CITTÀ E DEGLI URBANISTI EUROPEI. CITTÀ REGIONI GLOBALI E MACRO REGIONI EUROPEE <i>Alessandra Raccuglia</i>	53
	IL PROGETTO QVQC: QUALI VELOCITÀ, QUALE CITTÀ. L'AV E LE TRASFORMAZIONI TERRITORIALI E AMBIENTALI IN EUROPA E IN ITALIA <i>Luca Raimondo</i>	55
<b>Antologia</b>	IL RUOLO DELL'UTOPIA NELL'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA a cura di <i>Rosangela Formoso</i>	57
	LETTURE a cura di <i>Annalisa Contato, Fabio Cutaia, Carmelo Galati Tardanico</i>	61
	FEDORA di <i>Alessandra Raccuglia</i>	62
	FONTI DELLE ILLUSTRAZIONI	63

## Il progetto per il waterfront centrale di Palermo ed il nuovo Piano Regolatore Portuale

*Barbara Lino*



Ricerca

### Introduzione

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

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

Potenti "commutatori territoriali", le aree portuali e i waterfront urbani sono contesti complessi, sono dispositivi in mutamento, luoghi di relazioni, di flussi di attraversamento, produttori di territorio e non solo attrattori di insediamento o distributori di flussi di beni (Carta, 2006).

Le politiche e i progetti di trasformazione, che hanno investito le aree di waterfront delle città europee negli ultimi anni, hanno prodotto poderose energie innovative per il progetto urbano, dimostrando di essere in grado di influire profondamente sui modelli di funzionamento e sugli scenari di sviluppo dei territori ad essi connessi e di rimettere in gioco aree deboli e marginali, condizionando e ridefinendo profondamente gli equilibri e le dinamiche dell'intero sistema urbano.

### Il Corridoio Meridiano e il Programma Innovativo Porti&Stazioni per Palermo

Il progetto di trasformazione del waterfront di Palermo è alimentato da una visione strategica trans-scalare capace di agire sia alla scala vasta (mediterranea e regionale) che alla scala locale (provinciale e comunale).

Il potenziamento del sistema portuale di Palermo è legato alla ridefinizione del ruolo della città nel sistema di piattaforme portuali del Mediterraneo, di cui il porto è il nodo di primo livello della "Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale" (Palermo-Trapani-Termini Imerese) e importante terminale delle Autostrade del Mare. La piattaforma strategica della Sicilia Occidentale, il cui cardine è il nodo metropolitano di Palermo, rappresenta il punto di snodo e di distribuzione dei flussi del "Corridoio Transeuropeo I" e costituisce uno dei nodi di primo livello del "Corridoio Meridiano" (fig. 1) per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale.

Il Piano Strategico di Palermo elabora una visione di futuro della città come Gateway City, città-porta del sistema Euro-Mediterraneo e identifica il "Waterfront centrale" della città come una delle principali "Aree di Trasformazione Integrata" la cui visione proposta è quella della "Città degli scambi e dell'innovazione", in cui le nuove funzioni portuali si integrano ai servizi di rango metropolitano e alimentano le energie per la riqualificazione dei tessuti del waterfront.

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

La riprogettazione del tratto centrale del waterfront è al centro di differenti livelli di pianificazione e relativi stru-

*P*otenti "commutatori territoriali", i waterfront urbani sono dispositivi in grado di intercettare e trasferire, al contesto urbano in cui si inseriscono, le energie materiali e immateriali che le grandi reti infrastrutturali, di cui sono terminali, veicolano, traducendole in risorse ed economie territoriali. In base a questa idea-guida, la rigenerazione del waterfront di Palermo, parte di un più ampio programma innovativo "Porti&Stazioni" finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, trova nel nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) uno strumento capace di integrare e facilitare entro un quadro di coerenza generale le riflessioni e le visioni progettuali sul rapporto tra la città ed il suo mare.

menti che attribuiscono un ruolo chiave al recupero complessivo della città, con l'intento di influire sui modelli di funzionamento e sugli scenari di sviluppo e, quindi, ridefinire gli equilibri e le dinamiche dell'intero sistema urbano.

### Il-waterfront-centrale-di-Palermo

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

Le domande di progetto di trasformazione si addensano principalmente attorno a due importanti ordini di questioni. Il primo è relativo alla natura infrastrutturale e trasportistica. Il waterfront non è un nodo locale, ma è l'incrocio di fasci infrastrutturali (marini e terrestri) che lo attraversano, è una macchina funzionale delicata: nodo di una rete sempre più planetaria di energie relazionali. Il progetto del waterfront, in questo senso, è alimentato dalla necessità di potenziamento della funzione di terminale di una catena trasportistica complessa e dalla necessità di garantire le connessioni con il territorio retrostante. Il secondo risponde, invece, al carattere urbano delle aree di waterfront e alle domande di rigenerazione di una parte di territorio complessa e all'integrazione, in un'ottica di maggiore interazione, delle politiche settoriali infrastrutturali e delle politiche urbane.

Il waterfront urbano non può essere considerato solo un

nodo, infatti, esso è soprattutto un luogo formato dall'intersezione di usi, di funzioni, di flussi: sintesi di spazio e di comunità, luogo di solidificazione dell'identità della comunità sociale, culturale ed economica (Carta, 2009).

### Dal-dibattito-sul-recupero-del-rapporto-città-porto al-nuovo-PRP

A Palermo, il processo di recupero del waterfront ha preso avvio con la riqualificazione dell'area del Foro Italico che, in base al progetto dell'arch. Italo Rota del 2004, è stato trasformato da un'area abbandonata in un giardino: oggi uno dei principali spazi pubblici della città e luogo molto frequentato per il tempo libero.

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

Le riflessioni e le visioni progettuali che hanno alimentato il processo di pianificazione hanno trovato nel nuovo PRP uno strumento capace di integrare e facilitare, entro un quadro di coerenza generale, molti dei più importanti ragionamenti sul waterfront e integrare al tempo stesso alcuni dei processi di pianificazione della città.

Il nuovo PRP di Palermo (fig. 1), oggi completato e in corso di approvazione<sup>1</sup>, si propone non più come un piano settoriale, ma come un più ampio piano strutturale che mira ad una nuova "Palermo liquida", alimentata da un efficace sistema portuale e da una rinnovata interazione tra città e aree di costa. Questo obiettivo è stato perseguito prevedendo azioni di riqualificazione dei tessuti urbani che si relazionano al mare, di progettazione dei nuovi "innesti" città-porto e azioni capaci di fare interagire le due parti, alimentando questo rapporto di un reciproco e positivo effetto di riverbero.

Il PRP articola l'area portuale attraverso tre tipologie



Figura 1- Il nuovo layout del waterfront

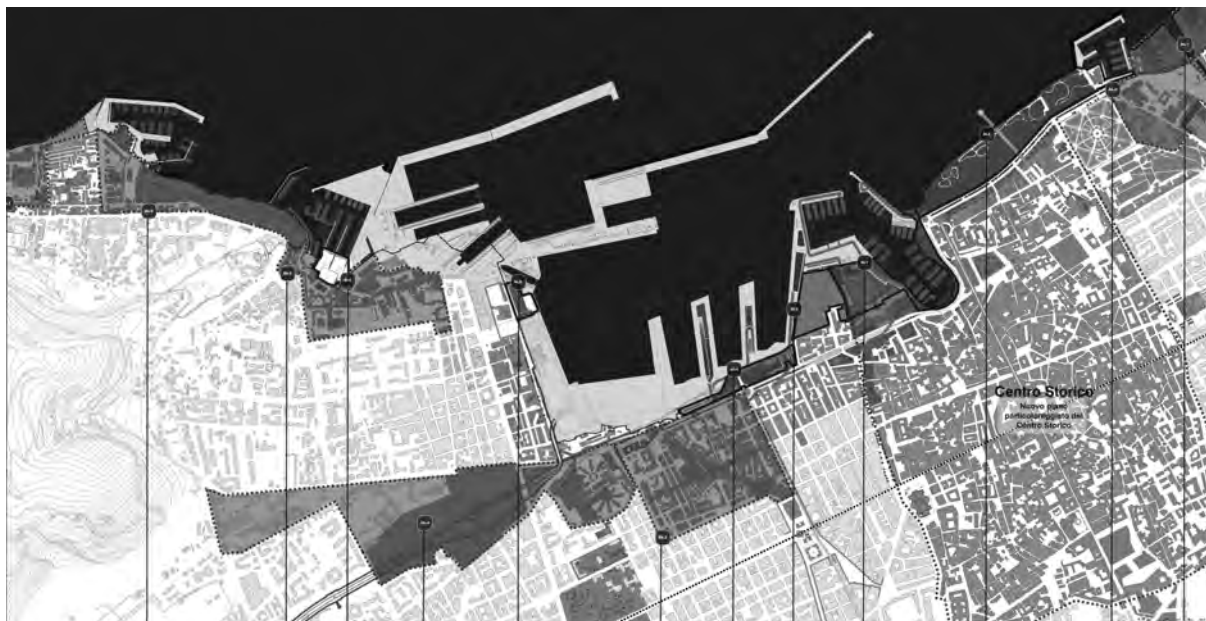


Figura 2- Le aree bersaglio e le aree di interfaccia

di porti, indispensabili alla definizione dei successivi progetti esecutivi e del progetto urbano: il “porto liquido”, totalmente immerso e ramificato entro il tessuto urbano e identificato dalla nautica da diporto e dai servizi culturali e per il tempo libero, interconnesso alla città; il “porto permeabile”, l’area per la crocieristica e per il traffico passeggeri, con una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale, sebbene filtrato dalla separazione delle funzioni; il “porto rigido”, la “macchina portuale” impermeabile alle contaminazioni urbane (se non quelle funzionali) e protetta nel suo perimetro per consentirne l’efficienza e la sicurezza (Carta, Lino, 2010).

L’interazione città-porto si concretizza attraverso l’identificazione delle aree di interfaccia urbano-portuale la cui realizzazione dovrà essere sottoposta ad una pianificazione particolareggiata e progettazione urbana, anche attraverso il ricorso a concorsi di progettazione, capace di sottrarre queste aree a dinamiche immobiliari incontrollate, di approfondire la progettazione nella direzione di un maggiore controllo della qualità dello spazio pubblico e delle architetture di progetto.

Ad oggi, sono stati avviati alcuni primi tasselli di trasformazione compatibili con lo strumento attualmente vigente e coerenti con le destinazioni del nuovo.

L’Area Crociere, che secondo il nuovo piano vedrà arretrare il recinto portuale e creare una fascia di interfaccia con funzioni miste città-porto, è stata oggetto di un progetto di restyling della stazione Marittima, mentre l’area dell’antico porto della Cala ha visto la razionalizzazione ed il recupero degli spazi del porto esistente e la creazione di alcuni servizi di supporto alla nautica<sup>2</sup>.

Nonostante l’avvio di micro-progettualità compatibili

con il PRP vigente, la rallentata fase attuativa del piano lascia irrisolte molte questioni complesse che richiedono di essere ricondotte entro visioni ampie e condivise, quali l’alleggerimento del traffico pesante sulla viabilità, la questione della permeabilità tra l’area portuale vera e propria ed i tessuti urbani adiacenti e l’integrazione con altri strumenti di pianificazione della città.

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

Oltre alle aree d’interfaccia direttamente pianificate dal PRP, nell’ambito delle attività svolte con il Comune di Palermo attraverso il Programma “Porti&Stazioni”, sono state individuate anche alcune aree limitrofe al porto che interagiscono con le funzioni portuali, integrando le strategie del Comune concretizzate nell’individuazione di indirizzi strategici ed interventi complementari alla riqualificazione del waterfront urbano, sottolineando il nuovo carattere “strutturale” del PRP e cogliendone soprattutto il valore di “condizionante” delle azioni di contesto.

Il Comune, nell’ambito territoriale di sua giurisdizione e competenza e in sinergia con l’Autorità portuale, ha individuato alcune “Aree bersaglio” per le quali sono proposti alcuni indirizzi strategici relativi alle funzioni e alle configurazioni, in modo da orientare la nascita di nuove centralità urbane (fig. 2).

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



Se le borgate marinare della costa nord, le cui identità sono profondamente legate alle attività marinare, sono considerate oggetto di possibili riconversioni per accogliere nuove centralità urbane (Ex Chimica Arenella, Ex Manifattura Tabacchi, Ospizio Marino, etc.), va aggiunta l'imprescindibile necessità di una stretta integrazione tra il waterfront e il Centro Storico. Quest'ultimo, infatti, va considerato come "sistema complesso" che presenta il massimo della densità storica e identitaria della città, sia in termini di patrimonio che di risorse e servizi culturali e spazi per eventi. Infine, la costa a sud – da Sant'Erasmus allo Sperone – esterna al perimetro del cosiddetto waterfront centrale, ad oggi oggetto della trasformazione proposta da altri strumenti quali il Piano della costa ed il Piano d'uso del demanio marittimo, pone una forte domanda di riqualificazione ambientale, sia sulla foce fluviale che sulla spiaggia e, grazie alla presenza di grandi contenitori che potranno essere disponibili per attività culturali, per il loisir o il tempo libero.

### Conclusioni

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

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

Un'ulteriore questione che emerge è quella relativa all'evidente rischio che molti dei processi di trasformazione, interessando aree ad alto potenziale speculativo (aree soggette concessioni, aree centrali ad alto valore commerciale, etc.), determinino gentrificazione o la limitazione dell'accesso pubblico (si pensi al proliferare dei servizi esclusivamente rivolti alla diportistica, spazi commerciali chiusi, club house, etc.).

Il PRP di Palermo attraverso, l'individuazione delle "aree di interfaccia" e delle "aree bersaglio" da un lato

e gli interventi sul riassetto del sistema dell'accessibilità all'altro, assume un'ottica "strutturale" che abbandona la settorialità per riuscire a integrare le politiche attinenti la mobilità e l'interazione porto-città, inquadrando le visioni di progetto in scenari più ampi, nell'intento di gestire la complessità del sistema urbano in un progetto integrato di territorio.

Le riflessioni maturate chiedono con sempre maggiore evidenza che gli strumenti analitici e progettuali, messi in gioco nei processi di trasformazione di aree portuali e di waterfront, siano in grado di offrire indirizzi, metodi e provvedimenti in grado di intercettare, interpretare e trasformare l'intera città e non limitarsi al solo perimetro costiero. In tal maniera, le aree di waterfront potranno diventare un elemento propulsore della rigenerazione della città nel suo insieme e saranno considerate componenti strutturali della città e non più elemento separatore: "dispositivi territoriali" in cui attivare processi di riqualificazione urbana in grado di innescare strategie e progetti capaci di determinare un'integrazione nel segno della qualità delle funzioni urbane e portuali.

### Note

<sup>1</sup> L'iter di approvazione del PRP include le verifiche della Regione ed i pareri del Ministero dell'Ambiente e del Consiglio Superiore dei lavori pubblici oltre all'intesa con l'Amministrazione Comunale e l'adozione del Comitato portuale. Il PRP di Palermo è stato presentato nel Luglio 2008 ed in data 24/11/2011 è stata ottenuta l'intesa in Consiglio Comunale.

<sup>2</sup> In base al layout definito dal PRP l'attuale bacino della Cala sarà modificato attraverso il prolungamento del molo a nord est diventando una darsena in grado di accogliere 1.000 posti barca.

### Bibliografia

- Bruttomesso R. (2007), *Città-Porto. Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura*, Marsilio, Venezia.
- Carta M. (2006), "Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa", in *Portus*, n.12, pp. 84-89.
- Carta M. (2009), *Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, FrancoAngeli, Milano.
- Carta M., Lino B. (2010), Il waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa, in AA. VV., *Raccolta dei proposal della Conferenza nazionale della Società Italiana degli Urbanisti, Città e crisi globale: clima, sviluppo e convivenza*, Roma, 25-27 febbraio 2010, p. 28.