

# WATERFRONT DI PALERMO



L'obiettivo del progetto di Valle 3.0 è stato quello di ricucire il rapporto tra la città e il porto, di riappropriare alle funzioni urbane affacci a mare e di mitigare il ruolo del porto come infrastruttura.



# UNA RIQUALIFICAZIONE CHE SEGUE IL MODELLO DI RICONVERSIONE IN OTTICA TURISTICO-CULTURALE, NONCHÉ DI RIFUNZIONALIZZAZIONE DEGLI SPAZI E DEGLI ACCESSI.

Nella Città di Palermo il fulcro originario del porto ha perso, nel tempo, non soltanto centralità logistico-produttiva, ma anche potere simbolico d'immagine, trasformando l'agglomerato cittadino ad esso collegato in un contesto urbano degradato. Al tempo stesso, la minore frequentazione con gli spazi portuali, protratta negli anni, ha lasciato sbiadire la familiarità che buona parte degli abitanti aveva con essi. Il porto è diventato così, in molti casi, una zona opaca.

Il progetto proposto, incentrato sul tema del rinnovamento urbano sostenibile, si propone di ricucire il rapporto tra la Città e il Porto, ricostruendo l'identità marittima della Città e ponendosi l'obiettivo di migliorare il grado di interazione tra ambito portuale e sistema urbano circostante.

L'obiettivo precipuo dell'intervento, è quindi di trasformare quelle infrastrutture rigide e impermeabili staccate dal contesto urbano, in strutture urbane permeabili e fruibili. Il progetto diventa motore di un nuovo ed innovativo sistema di relazione tra Città e Porto, che richiede che il waterfront sia riconosciuto come un ambiente disponibile ad accogliere la diversità e la varietà, diventando luogo di incontro di diverse culture.

Allo stato attuale, il traffico di unità miste Ro-Ro e Ro-Pax rappresenta la componente principale del movimento passeggeri e merci dello scalo palermitano, costituendo una rete di importanza fondamentale nel panorama delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo Occidentale, con collegamenti giornalieri verso i principali porti nazionali, incluse tratte locali verso le isole minori della regione.





A questi flussi giornalieri si sovrappone il settore crocieristico; il porto di Palermo è, infatti, tra i primi porti italiani per il traffico di navi da crociera.

La riqualificazione dell'area segue chiaramente il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi.

I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono:

- Nuovi spazi ed immobili polifunzionali completi di servizi volti al miglioramento sia dell'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavoro degli operatori portuali;
- Sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri finalizzati ad evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri;
- Nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo ad un numero significativo di veicoli pesanti ed autovetture in attesa

dell'imbarco (al momento in parte accumulate sulla Via Crispi con pesanti influenze sul traffico cittadino);

- Sistemi di controllo e varchi mirati ad elevare il livello di sicurezza.
- Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali.

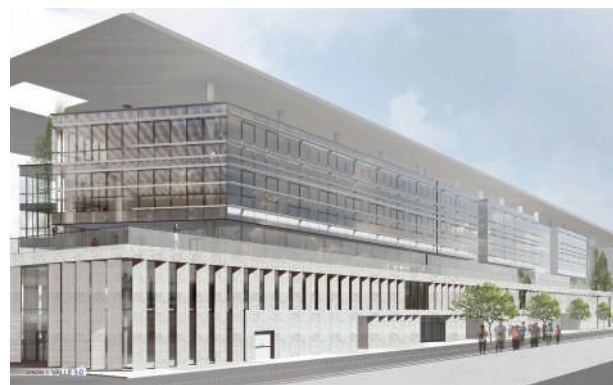
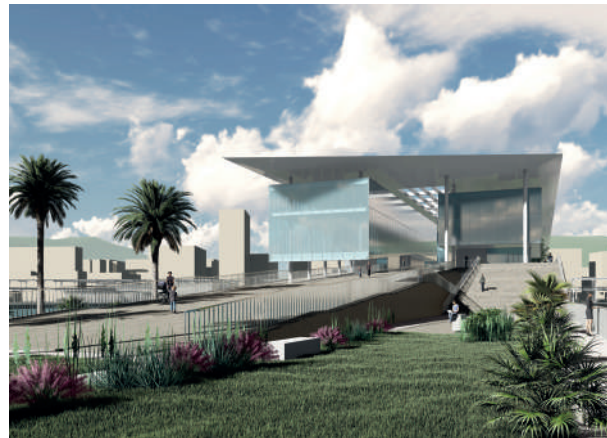
Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore Portuale e secondo le indicazioni fornite dal Piano Integrato di Trasformazione Portuale, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 m lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 mq compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto.

L'area di interfaccia città porto è stata configurata come un sistema di spazi pubblici a diverse quote che permettono di superare il confine tra porto e città e permettono alle funzioni urbane di riappropriarsi degli affacci al mare.

L'interfaccia assolve questo compito su più livelli:

- Sistema del verde a quota 0.00 lungo via Crispi;





- Sistema delle passeggiate e delle funzioni miste città porto a quota 7.00;
- Sistema delle coperture ombreggiate a quota 12.00.

Il sistema del verde a quota +0.00 si configura come un parco urbano lungo via Crispi, sostituendosi alla recinzione esistente formando una ampia zona aperta dove trovano spazio attività commerciali e ricreative.

Alla quota 0.00 nelle aree verdi trovano luogo 5 piccoli edifici denominati periscopi, che ospitano in maniera alternata funzioni logistiche e sistemi di risalita e che si sviluppano su 3 piani oltre che quello previsto dall'altra parte di Via Crispi a servizio del sovrappasso.

I diversi fruitori, tramite questi sistemi di risalita, che si trovano a destra del varco Amari e adiacente al varco Santa Lucia oltre che tramite le scalinate e le scale mobili poste lungo tutto il sistema, possono accedere alla passeggiata sopraelevata posta a quota 7.00.

Questo livello è la nuova terrazza sul mare che collega con un sistema di passerelle aeree la stazione marittima sul molo Vittorio Veneto e la nuova stazione Ro-Ro prevista sul molo Piave.

A questo piano si trovano i servizi commerciali a servizio della città e dei passeggeri e il deposito bagagli.

Il sistema di brise soleil posto a quota 12.00 che si sviluppa per una superficie pari a circa 5000 mq funge da sistema di ombreg-

giamento sia per la nuova piazza che guarda il mare, che per il sistema di accumulo dei veicoli in attesa di essere imbarcati sui traghetti.

Il sistema interfaccia ha in testa al suo sviluppo un edificio situato alla destra di Varco Amari, disposto su 3 livelli, che ospita le biglietterie al piano terra e gli uffici della Polizia e della Guardia di Finanza ai due livelli superiori, mentre al piano cantinato è previsto un parcheggio.

All'estremità Nord del Sistema Interfaccia si trova un parcheggio a raso con 74 posti auto oltre un'area dove i passeggeri in partenza possono far scendere gli accompagnatori, affinché all'interno del porto accedano solo i veicoli che si devono imbarcare eliminando di fatto tutto il flusso pedonale alla quota 0.00. All'estremità Sud, a destra del varco Amari, antistante l'edificio delle biglietterie si trova un altro parcheggio a raso con 84 posti auto.

Ripercorrendo l'intervento per grandi numeri, sono previsti:

1.	Piazza a quota +7,00 m	6.075 mq
2.	Parcheggi a raso	4.509 mq
3.	Parcheggi interrati	1.970 mq
4.	Zone di accumulo	4.520 mq
5.	Cubatura realizzata	26.500 mq

La fine dei lavori è prevista per marzo 2024.



## SCHEDA TECNICA

**Committente:**  
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

**Progettista:**  
VALLE 3.0 (mandataria) – E.T.S. – De Biasio Progetti – Hipro (Mandanti)  
Emanuela Valle, Maria Camilla Valle, Silvano - con Carlo Prati  
Presidente: Pasqualino Monti  
RUP: Salvatore Acquista  
ufficio RUP: Leonardo Tallo

**Destinazione d'uso:**  
turistico - ricettiva

**Superficie**  
50000 mq

**Anno:** 2021 in corso