

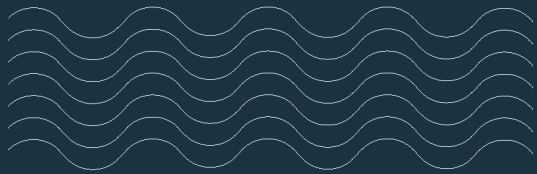


Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale



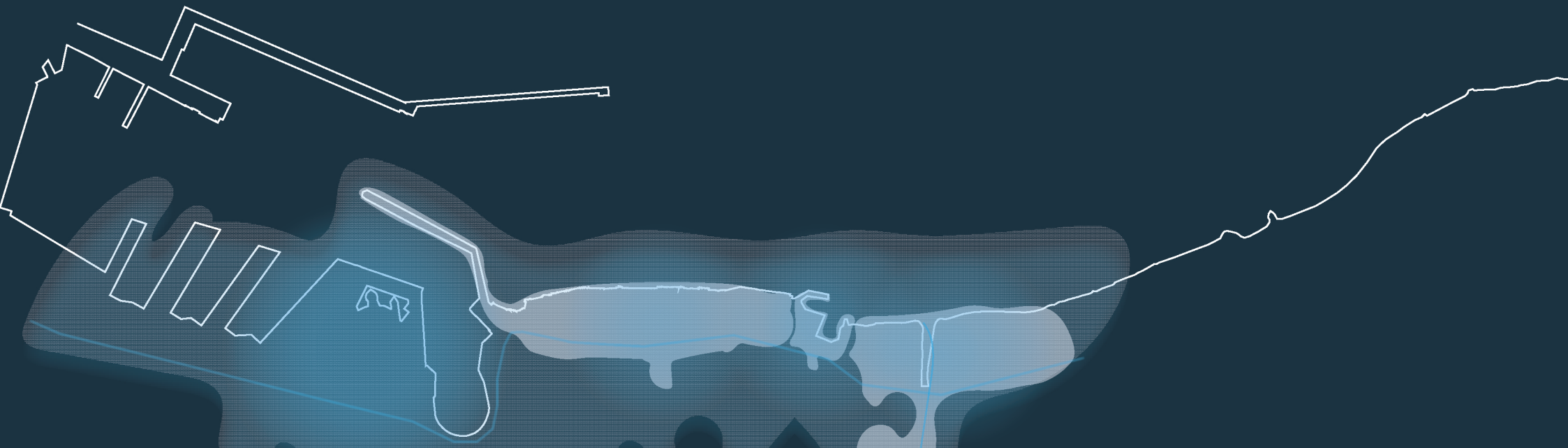
Palermo

Fluid city



Linee di indirizzo al **Concorso Internazionale di Idee**

per la progettazione del Foro Umberto I
e della foce del fiume Oreto





Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale



Dott. **Pasqualino Monti**, Presidente Autorità di Sistema Portuale
 Dott. **Luca Lupi**, Segretario Generale Autorità di Sistema Portuale
 Ing. **Enrico Petralia**, RUP, Direttore Tecnico Autorità di Sistema Portuale
 Dott.ssa **Marilena Messina**, Responsabile Ufficio Gare e Contratti Autorità di Sistema Portuale
 Pian.re Terr.le **Cosimo Camarda**, Area tecnica Autorità di Sistema Portuale
 Arch. **Valentina Cigno**, Area tecnica Autorità di Sistema Portuale

Prof. **Roberto Lagalla**, Sindaco Comune di Palermo
 Prof. **Maurizio Carta**, Assessore alla rigenerazione urbana Comune di Palermo
 Dott. **Eugenio Ceglia**, Direttore Generale Comune di Palermo
 Dott.ssa **Paola Di Trapani**, Dirigente Rigenerazione Urbana Comune di Palermo
 Arch. **Paolo Porretto**, funzionario tecnico rigenerazione urbana Comune di Palermo
 Arch. **Ester Maria Greco**, Trainee Comune di Palermo

Palermo, dove il mare riabbraccia la città

Palermo, l'antica Panormos, si presenta come un unicum in cui porto e città si intrecciano in un abbraccio inscindibile. Un legame storico che testimonia come le due realtà non possano fare a meno di condividere storie passate, presenti e future, e uno sviluppo integrato e interconnesso.

Il porto ha sempre rappresentato per Palermo una fonte vitale di economia e scambi, un crocevia di culture che, incontrandosi, hanno favorito lo sviluppo non solo del porto, ma dell'intera città e delle aree circostanti.

Negli ultimi anni, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, che guida dal 2017, ha avviato un programma di sviluppo complessivo del porto con numerosi interventi di rifunzionalizzazione, che hanno reso la macchina portuale più efficiente e rafforzato il posizionamento strategico di Palermo nel panorama della portualità nazionale e internazionale.

Ma cosa significa alimentare il rapporto profondo, radicato nella storia, tra il mare e la città di Palermo, un legame che nel porto ha sempre trovato il suo luogo identitario di rinascita e di riconnessione?

L'AdSP del Mare di Sicilia occidentale non si limita a migliorare l'infrastruttura portuale, ma si pone come motore di rinascita del waterfront, restituendo alla città aree precedentemente precluse. Qui, la dimensione portuale "rigida" viene trasformata in una dimensione urbano-portuale, creando nuovi spazi condivisi per la fruizione del mare. Ecco la risposta.

Grazie, dunque, agli interventi realizzati dall'Autorità, si è avviato un processo in cui il mare ritorna ad abbracciare la città, "invadendola e inondandola": le funzioni introdotte negli ambiti portuali hanno aperto "nuovi varchi" che collegano quartieri storici e contemporanei, come il "quartiere d'acqua" realizzato sul molo trapezoidale, oggi considerato un nuovo polo urbano di grande interesse.

Consentire al mare di riabbracciare la città significa anche costruire una nuova porta d'accesso per turisti e visitatori che giungono a Palermo. È fondamentale, allora, progettare servizi e infrastrutture più efficienti e funzionali, che si rivolgano alla città e, in particolare, al centro storico e ai presidi culturali più significativi.

In questa visione di ripensamento del fronte a mare, l'Autorità di Sistema portuale e il Comune di Palermo collaborano per promuovere uno sviluppo coordinato e integrato, concependo mare e città non come entità separate, ma come parti di un unico organismo che si compensano e si completano in una necessaria sinergia progettuale.

Il concorso di idee promosso rappresenta un'opportunità per ripensare una nuova porzione del waterfront urbano, fungendo da cerniera tra le aree portuali già oggetto di riqualificazione e quelle urbane e peri-urbane circostanti.

In questo contesto, il concorso intende dimostrare l'efficacia di un modello di governance condiviso tra l'AdSP e il Comune, un approccio propositivo in grado di costruire un sistema di compensazione tra ruoli, competenze e risorse. Una vera e propria "macchina del fare", al servizio della comunità urbano-portuale di Palermo.

Pasqualino Monti

Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale

Palermo, la città che riabbraccia il suo mare

A Palermo l'area portuale e il fronte a mare urbano offrono 26 chilometri di bellezza, opportunità, criticità e domande a cui dare nuove risposte per permettere alla città di riabbracciare il suo mare, dalla borgata di Acqua dei Corsari a quella di Vergine Maria, fino ai quartieri balneari di Mondello e Sferracavallo, facendolo tornare un elemento di prosperità. A partire dagli interventi di riqualificazione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dai progetti di bonifica e riuso del Comune di Palermo per le parti di rispettiva competenza, il waterfront oggi non è più un'area negletta, ma si offre come una componente urbana che genera nuove economie e nuove dinamiche di sviluppo perché in grado, da un lato, di connettere la città alle relazioni lunghe con il mondo e i flussi, dall'altro, di generare nuova qualità dello spazio urbano nel contesto cittadino. Soprattutto, è in grado di produrre nuovo spazio pubblico aperto, ibrido e creativo, dove diverse comunità possono trovare luogo: dai residenti ai turisti, dagli imprenditori agli sportivi, dalle preghiere delle comunità

religiose agli spettatori dei grandi concerti, dal corteo trionfale di Santa Rosalia alle corse dei runner. Nella idea di Palermo che la mia amministrazione sta portando avanti, a partire dalle Direttive Generali per il nuovo Piano Urbanistico Generale, il fronte a mare è un importante asse nord-sud su cui si agganciano alcune delle funzioni più importanti e si dispiegano le principali aree risorsa e i progetti bandiera per la città del futuro prossimo. È un asse di enormi potenzialità e risorse, composto da luoghi fragili e potenti allo stesso tempo che pretendono un progetto complessivo che ricucia le relazioni tra città e mare, che generi e rigeneri un nuovo fronte a mare, che sia propulsore di economie sostenibili. Per rendere concreta questa visione integrata tra città e porto è stato siglato nel 2023 uno specifico accordo tra il Comune di Palermo e l'Autorità di Sistema Portuale per la co-progettazione e la gestione integrata di tutte le aree di interfaccia, il quale è alla base del presente concorso internazionale di idee che renderà concreta, attraverso le proposte progettuali, l'idea congiunta di città lungo il mare che intendiamo portare avanti in piena sintonia di intenti e convergenza di interessi.

Dopo essere stato un luogo pregiato per la riappropriazione del rapporto con il mare, il Foro Italo, insieme al Molo Sud e alla Foce dell'Oreto (sue naturali estensioni), reclama oggi un nuovo disegno urbanistico complessivo e un accurato progetto architettonico e paesaggistico che diano organicità alla rigenerazione e sviluppo dello spazio pubblico del Foro Italo e della passeggiata lungo le mura civiche, che connetta il porto della Cala al tessuto del centro storico, che ridia dignità alle Mura delle Cative e al Palchetto della Musica, definendo i criteri di salvaguardia e valorizzazione dei valori culturali e paesaggistici coinvolti. Auspico che gli esiti del concorso forniranno prezioso stimolo all'innovazione urbana, costituiranno una fruttuosa occasione di investimenti, ma soprattutto offriranno una nuova identità complessiva alla rigenerazione lungo l'asse costiero connesso alla città storica, anche come prototipo della più generale rigenerazione di tutta la costa che la città ha il diritto di avere.

Roberto Lagalla
Sindaco di Palermo

INDICE

	Oggetto del concorso	p. 8
1.	Lo stato attuale e le domande di trasformazione della città e del porto di Palermo	p. 10
2.	Obiettivi generali e strategie di trasformazione	p. 16
3.	L'area oggetto del concorso. Esigenze e bisogni da soddisfare, nuove domande da generare	p. 18
4.	Trasformazioni in atto e vincoli per il progetto (Il P.R.P. - Il P.R.G - IL P.P.E - Il P.U.D.M. Pianificazione e progetti in atto di contesto)	p. 46
5.	Linee guida per il progetto, indicazioni sulle superfici, sulle quantità volumetriche e programma funzionale	p. 68
	ELENCO DEGLI ALLEGATI	p. 88

Oggetto del concorso

Finalità generale

L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sicilia Occidentale e il Comune di Palermo bandiscono un Concorso internazionale di idee per la progettazione di una porzione del waterfront urbano della città di Palermo, che interessa il Foro Umberto I (Foro Italico), la foce del Fiume Oreto e una porzione della costa posta a sud di quest'ultimo. Il Concorso ha come obiettivo l'elaborazione di idee per il progetto dell'interfaccia urbana del Foro Italico, affaccio a mare della città storica, la parte del porto coincidente con il molo di protezione del porto storico della Cala denominato molo sud, la foce del fiume Oreto e porzione della costa sud. Il progetto dovrà contribuire a una migliore integrazione tra funzioni portuali e urbane dedicando funzioni legate alla fruizione del mare e della costa come momento fondamentale della vita della città, immaginando un unico sistema in grado di far coesistere ambiti portuali, urbani e paesaggistici.

Scopo e forma del presente documento

Le proposte saranno sviluppate sulla base di contenuti e obiettivi definiti nelle presenti "Linee di indirizzo" che rappresenta il documento preliminare necessario all'avvio dell'attività di progettazione che ha lo scopo di definire le linee guida per il Concorso internazionale di idee. Il documento, denominato "Linee di Indirizzo" riporta le indicazioni tecniche necessarie alla redazione del progetto e ha come obiettivo quello di esplicitare gli obiettivi funzionali e i requisiti della domanda progettuale sottesa al Concorso. Le informazioni contenute nelle presenti linee comprendono:

- lo stato di fatto dei luoghi;
- gli obiettivi da perseguire;
- l'analisi delle esigenze e dei bisogni da soddisfare;
- vincoli, regole tecniche e normative da rispettare;
- funzioni dell'intervento, relativi requisiti tecnici e le indicazioni meta-progettuali.



1. Lo stato attuale e le domande di trasformazione della città e del porto di Palermo

L'area oggetto del concorso è una porzione del waterfront urbano della città di Palermo che si estende dal porto storico della Cala fino alla cosiddetta "costa sud" individuando l'edificio storico dello Stand Florio come punto di delimitazione.

L'area, eterogenea sia dal punto di vista storico sia da quello funzionale, nel tempo ha rappresentato, e in parte continua a farlo, un importante ambito urbano legato alla fruizione del mare.

Il porto della Cala, primo approdo urbano con il suo molo di protezione (cosidetto molo sud) sono luoghi storici della città, strettamente connessi alla città storica e alla funzione portuale che Palermo ha sempre avuto. Oggi questo ambito portuale è interessato da attività diportistiche e da spazi urbano-portuali legati al tempo libero.

Nodo centrale dell'ambito oggetto del concorso è l'area del Foro Umerto I noto come Foro Italico, luogo identitario per la città, spazio multifunzionale che nel corso della storia ha subito diverse mutazioni.

Il fronte a mare cittadino, fino al XVI secolo, è stato uno "spazio urbano" poco frequentato a causa delle mareggiate e dei possibili attacchi saraceni; nel 1582, grazie agli interventi lungo il fronte a mare del vicerè Marco Antonio Colonna, i palermitani riscoprono il rapporto con il proprio mare e vengono realizzati diversi interventi, tra cui, Porta Felice e la passeggiata a mare.

Il Foro non cambiò la sua struttura fino al 1734 quando il pretore don Giovanni Sammartino di Montalbo ne ordinò l'allargamento attraverso la demolizione del bastione del Tuono, stessa iniziativa ebbe don Girolamo Grifeo principe di Partanna il quale invece ordinò l'abbattimento del baluardo Vega definendone così l'estensione finale. Negli anni della dominazione dei Borboni l'area prese proprio il nome di Foro Borbonico fino al 1848 quando, durante i moti antiborbonici, il Parlamento siciliano decise di chiamarlo Foro Italico, nome che dopo la restaurazione fu abbandonato

per essere ripristinato poi nel 1860 con l'annessione al Regno d'Italia. Negli anni quindi l'area assunse diverse denominazioni e rifacimenti fino al 1900 durante il quale assunse il nome di Foro Umberto I, anche se nel sentire comune continua ad essere denominato Foro Italico. Momento cruciale per l'area è rappresentato dal periodo successivo alla seconda guerra mondiale, durante il quale i numerosi resti e sfabricidi dei bombardamenti furono riversati lungo il fronte a mare creando una colmata che diede origine all'area del Foro Italico così come oggi si conosce. Solo tra la fine degli anni novanta e i primi del 2000 l'area fu ripristinata con l'emanazione di un piano di recupero costiero, il cui progetto fu elaborato dall'architetto Benedetto Terruso.

Riconoscendo in questo luogo un forte potenziale identitario per la città, l'amministrazione comunale, nella primavera del 2006, incaricò l'architetto di origini milanesi Italo Rota, all'epoca

consulente del sindaco, di realizzare un progetto di riqualificazione urbana del parco. Un intervento di impatto lieve ma dal design creativo si concretizzò nella installazione di elementi accattivanti, dalle forme insolite e colori forti. I più celebri restano i dissuasori che ricoprono il perimetro di tutta l'area confinante con la viabilità urbana, questi infatti non sono altro che piccole installazioni nel terreno, simili a birilli ma a tratti antropomorfe, dai toni sgargianti, che separano la pista ciclabile dal prato. Tali elementi prendono la loro forma dal profilo del busto quattrocentesco di Eleonora D'Aragona, conservato all'interno dell'esposizione di palazzo Abatellis. Il progetto quindi propone spazi vegetali alternati da superfici in resine colorate e arredate con sedute in maioliche colorate. Oggi l'area oggetto dell'intervento progettuale dell'architetto Rota richiede un importante intervento di manutenzione a causa dei numerosi danni subiti dall'arredo urbano ma, nonostante

ciò, rappresenta uno dei luoghi più vibranti della città, un grande parco pubblico verso il quale le numerose comunità della città manifestano un profondo senso di appartenenza e una grande volontà di riappropriarsi di spazi connessi al mare.

A fronte di una complessiva straordinaria qualità di questo tratto di waterfront, l'area presenta ancora importanti margini per implementare il livello della qualità degli spazi e l'offerta di servizi, attraverso la risoluzione di alcune condizioni di non buona accessibilità e interventi progettuali che possano ulteriormente saldare il rapporto tra i cittadini e il proprio mare.

Nelle pagine successive alcune immagini storiche dell'area e del progetto di Itali Rota per il Foro Italico.



Vista Foro Italico prima della colmata bost-bellica



Vista Foro Italico prima della colmata bost-bellica



Vista Foro Italico prima della colmata bost-bellica



Vista Foro Italico prima della colmata bost-bellica



Vista Foro Italico prima della colmata bost-bellica



Vista del porto della Cala



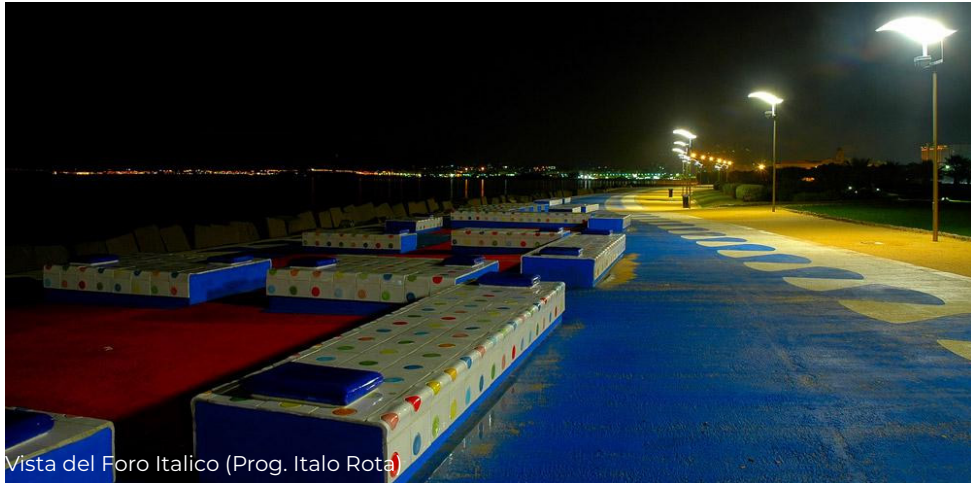
Vista delle sedute al Foro Italico (Prog. Italo Rota)



Vista del Foro Italico (Prog. Italo Rota)



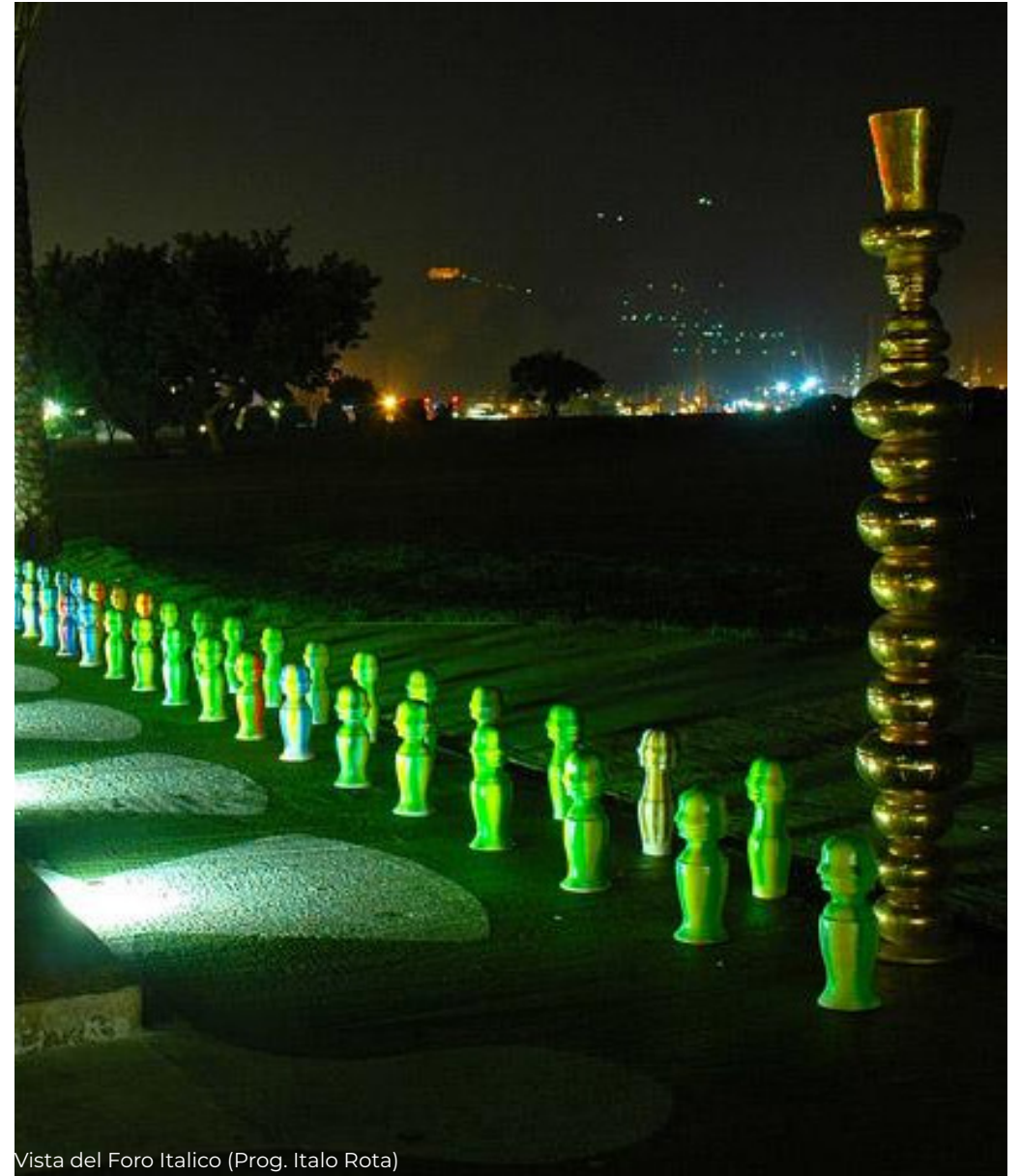
Vista del Foro Italico (Prog. Italo Rota)



Vista del Foro Italo (Prog. Italo Rota)



Vista del Foro Italo (Prog. Italo Rota)



Vista del Foro Italo (Prog. Italo Rota)

2. Obiettivi generali e strategie di trasformazione

Il concorso mira al ripensamento di un'area centrale della città di Palermo, sia dal punto di vista storico, sia da quello strategico: uno dei nodi fondamentali nel sistema infrastrutturale e dei servizi a livello locale e sovralocale.

La visione di sviluppo si inserisce infatti in un contesto urbanistico e portuale già in fervente dinamismo e trasformazione per effetto delle numerose progettualità già avviate in altre aree prossime del porto che hanno restituito alla città la fruizione del proprio mare (gli interventi del Palermo Marina Yachting e di Sant'Erasmus, ad esempio). Il presente concorso ambisce dunque a proseguire il percorso già intrapreso di profondo ripensamento del waterfront della città e mira al completamento del suo ridisegno olistico, guardando al contempo alle componenti urbane e portuali, al coinvolgimento della comunità e mirando a incrementare la commistione tra spazi pubblici e privati, luoghi della cultura e spazi vegetali, nonché recuperando luoghi in attesa e spazi che hanno esaurito il loro ciclo vitale e che necessitano di un

radicale ripensamento.

Il concorso mira a stimolare un grande progetto di paesaggio che riconfiguri i "contesti vegetali" esistenti e ne proponga di nuovi e che sappia integrare la dimensione naturale con quella culturale in un unico paesaggio a servizio della comunità palermitana: un nuovo paesaggio costiero che connetta la dimensione fluida con quella urbana da un lato e il sistema costiero con quello portuale dall'altro in una interfaccia multidirezionale.

Le funzioni immaginate dovranno allinearsi con le esigenze locali e al contempo immaginare nuove e future esigenze che nella città si genereranno. In sintesi i principali obiettivi che il concorso si pone sono:

- definire un **nuovo assetto per il Foro Umberto I come spazio ibrido e multifunzionale**, legato ad attività culturali, al tempo libero, con percorsi ciclopeditoni ombreggiati, un luogo nel quale la dimensione vegetale sia

protagonista, un grande terrazzo vegetale sul mare in grado di connettere il centro storico con il suo mare;

- **ridefinire la linea di margine** tra il parco vegetale e la strada e proporre soluzioni progettuali per la qualità della passeggiata lungo le mura;
- riconfigurare l'ambito del porto di **Sant'Erasmus** anche attraverso l'integrazione delle funzioni esistenti con quelle nuove legate alla fruizione del mare come **luogo per lo sport e per il tempo libero**, anche nell'ottica di riproporre quel legame storico che le borgate marinare hanno avuto con il mare;
- creare un parco con forte valenza paesaggistica nell'area della **foce del fiume Oreto**, integrando la dimensione naturale e paesaggistica con quelle culturali e sociali, fino a comprendere porzioni della costa sud;
- ridefinire il **molo sud del porto** al fine di dotare questa porzione portuale di **servizi per la nautica e per gli sport acquatici**, immaginando percorsi e spazi per una visione privilegiata della città dal mare.



Definire un nuovo assetto per il Foro Umberto I

Riconfigurare l'ambito del porto di Sant'Erasmus

Creare un parco con forte valenza paesaggistica

3. L'area oggetto del concorso. Gli ambiti di progetto, le esigenze e i bisogni da soddisfare, nuove domande da generare

L'area del concorso interessa una porzione della città, lungo il suo waterfront, che si estende dal molo sud del porto fino a comprendere una parte della costa posta a sud, interessando luoghi significativi come il Foro Umberto I che lambisce le antiche mura della città e il quartiere della Kalsa con i suoi monumenti; il porto di Sant'Erasmus, approdo storico dell'omonima borgata di pescatori, luogo simbolo per una comunità che ha fatto del suo rapporto con il mare fonte di sussistenza economica; la foce del fiume Oreto, che nonostante azioni di cementificazione degli argini continua ad avere la funzione di principale corso d'acqua urbano, generando un paesaggio fluviale in attesa di una riconfigurazione naturalistica.

L'intera area oggetto del concorso, proprio per le differenze, soprattutto funzionali, viene suddivisa in quattro ambiti che non hanno il pretesto di essere pensati

singolarmente ma, al contrario, devono costituire parti di un progetto unitario di una parte del fronte urbano sul mare con un ruolo determinate per la fisionomia liquida dell'intera città.

AMBITO 1 - Il molo sud Nautica da diporto e club nautici

Il primo ambito comprende l'intero molo sud fino alla spiaggia urbana oggi occupata da una attività di ristorazione. Oggi nell'area insistono attività legate al diporto con piccole strutture, anche precarie, a servizio della nautica; l'area è interdetta alla libera circolazione di mezzi anche nell'ottica di sicurezza rispetto all'attracco dei mezzi della Capitaneria di Porto che interessa la porzione più prossima alla caserma, esclusa dall'ambito. Nell'ambito 1 la riorganizzazione delle funzioni consentirà un'ottimizzazione degli spazi e una maggiore efficienza

per la nautica da diporto e per le nuove funzioni immaginate come sport acquatici e camminamenti ombreggiati fruibili all'utenza urbana al fine di costituire un punto privilegiato per la vista della città dal mare.

A completamento delle aree disponibili entro l'ambito 1 si trova la Piazza Fonderia e la limitrofa porzione del porto della Cala, spazio da riconfigurare attraverso un camminamento in quota utile a connettere materialmente la città storica e il porto della cala superando la cesura rappresentata dalla viabilità urbana.

AMBITO 2 - Foro Umberto I Il paesaggio urbano connesso al mare

L'ambito 2 interessa tutta l'area del Foro Umberto I, luogo storicamente legato al tempo libero dei palermitani, oggi spazio ibrido negli usi, riconosciuto anche dalle diverse comunità che vivono la città come

spazio di preghiera, di incontro, di gioco, simbolo della multiculturalità della città. Negli anni i diversi interventi messi in atto, oggi quasi del tutto cancellati, hanno contribuito alla fruizione pubblica dell'area, oggi questa si presenta come un grande spazio urbano a ridosso del mare che ha perso l'identità affidatagli dal progetto di Italo Rota e che negli anni ha sofferto a causa della poca attenzione riservatagli.

La vegetazione presente è costituita da essenze come palme, ficus e oleandri e specie spontanee; l'arredo urbano, limitato a sedute e illuminazione, manifesta i segni del trascorrere del tempo.

Questo ambito si estende fino alle mura storiche della città comprendendo un'area oggi costituita da un grande marciapiede ma fragili, sulla quale si affacciano diverse attività di ristorazione.

Alla luce dell'importanza che questo luogo riveste all'interno della città, le proposte

progettuali dovranno generare spazi di condivisione quanto più aperti e fruibili a differenti utenti. Inoltre, gli interventi dovranno porre particolare attenzione alla componente vegetale del progetto e assicurare una spiccata sensibilità alla salvaguardia e alla valorizzazione paesaggistico-ambientale del paesaggio urbano e costiero. Per la parte di "attacco" tra il Foro Umberto I e la città storica dovranno immaginarsi soluzioni in grado di agevolare le attività esistenti e riconfigurare spazi legati al tempo libero. Viene richiesto, inoltre, di ridefinire la linea di margine tra il parco vegetale e la strada e proporre soluzioni progettuali per la qualità della passeggiata lungo le mura, anche attraverso elementi di arredo o di arte pubblica che creino una connessione tra le due parti in modo da costituire una più riconoscibile area di interfaccia.

AMBITO 3 – Sant'Erasmus

Il porto come dispositivo per la fruizione culturale e sportiva dell'acqua

L'ambito 3, contiguo al Foro Umberto I, si estende fino al porto di San'Erasmus comprendendolo. La porzione posta a nord è interessata da spazi vegetali e parcheggio di auto, oltre ad un affaccio a mare di recente interessato dal ripristino della pavimentazione e che ospita oggi alcune attività di ristorazione.

L'area costituita prevalentemente come spazio vegetale necessita di azioni di riconfigurazione degli spazi al fine di porsi anche come possibile filtro tra le attività ricreative e la città.

L'area a ridosso del porticciolo di S. Erasmus (anch'esso di recente oggetto di un intervento di recupero) costituisce un nodo di accesso alla città, sia dalla via Messina Marine sia dalla via Tiro a Segno e comprende una porzione oggi ancora degradata nella quale insiste una

struttura edilizia incompleta per la quale bisognerà proporre soluzioni progettuali di recupero in grado di integrare l'offerta di servizi di al quartiere, con possibili soluzioni come spazi di comunità, luoghi volti alla formazione, ecc.

AMBITO 4 – Il parco della foce La natura come componente progettuale per il paesaggio costiero e fluviale

L'ambito 4, strettamente connesso alla foce del Fiume Oreto, costituisce una porzione della cosiddetta "Costa sud". La presenza della foce costituisce un importante presidio paesaggistico per l'area e per la città intera ma al tempo stesso rappresenta una criticità in termini di pericolosità idraulica. Questo ambito ospita presidi culturali come l'Ecomuseo Mare Memoria Viva, luogo dedito alla narrazione della costa palermitana e del

rapporto tra la città e il suo mare, lo Stand Florio, luogo storico della città che oggi ospita spazi legati al tempo libero e alle attività culturali. I corpi edilizi, localizzati a ridosso della via Messina Marine, si pongono come separatori rispetto alle aree a ridosso del mare, aree in disuso che attendono azioni di rifunzionalizzazione volta alla fruizione pubblica nell'ottica di integrazione tra la città e il suo mare. Anche in questo ambito la dimensione vegetale sarà componente indispensabile del progetto, si auspicano spazi in grado di estendere la città fino al mare nell'ottica di integrazione tra paesaggio urbano, costiero e fluviale; un parco a forte valenza paesaggistica e culturale.



AMBITO 1 - Il molo sud

Nautica da diporto e club nautici

Ambito 1 | Il molo sud
Nautica da diporto e club nautici





1. Vista del "Molo sud"



2. Vista della spiaggia urbana "Nautoscopio Arte"



3. Vista dell'attraversamento tra la Cala e piazza Fonderia



4. Vista del Molo sud dello specchio acqueo



5. Vista del Molo sud





7. Vista della diga foranea "Molo sud" dallo specchio acqueo

AMBITO 2 – Foro Umberto I

Il paesaggio urbano connesso al mare

Ambito 2 | Foro Umberto I
Il paesaggio urbano connesso al mare





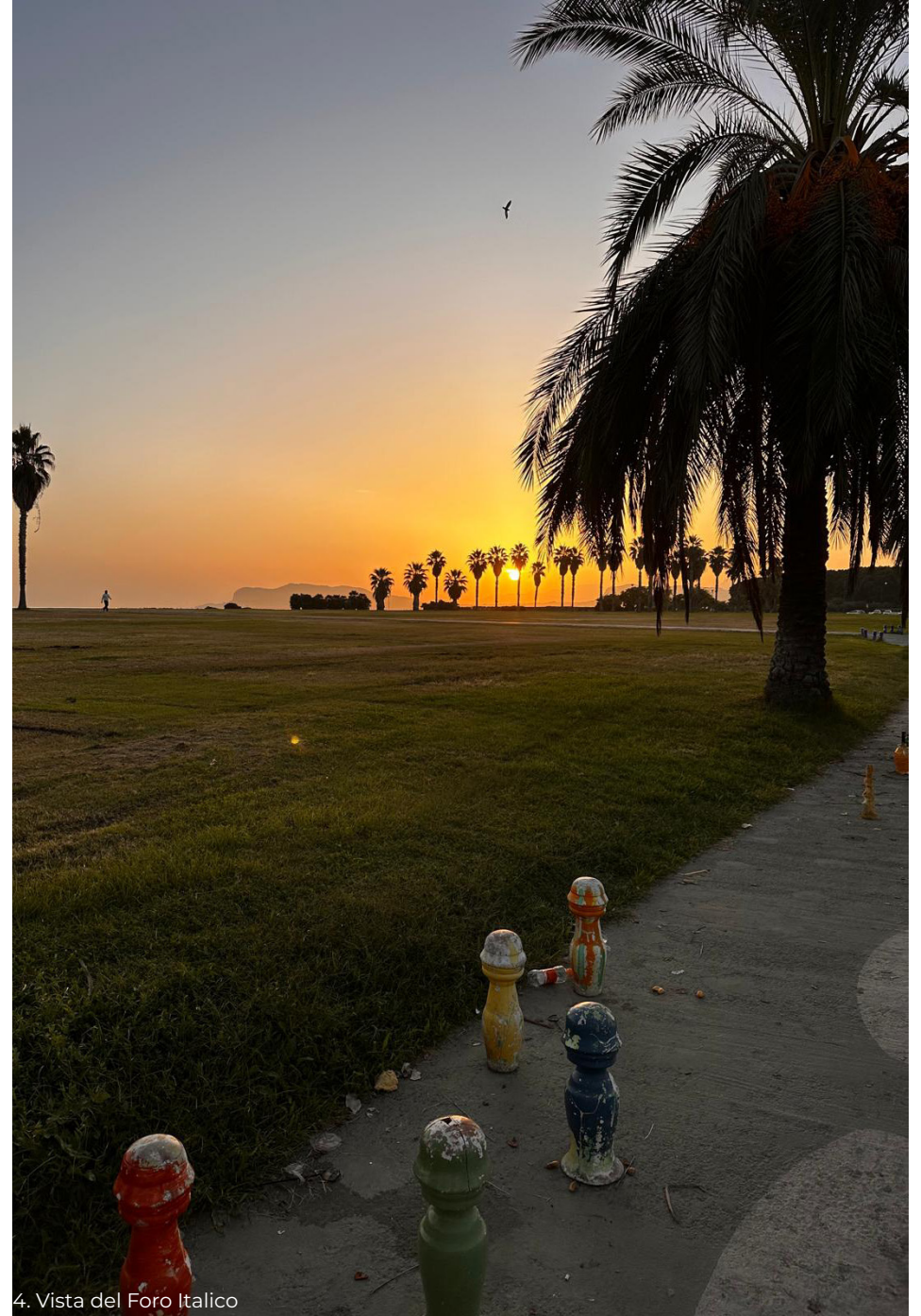
1. Vista del Foro Italico dal ciglio strada (via Crispi)



2. Vista del Foro Italico verso il mare



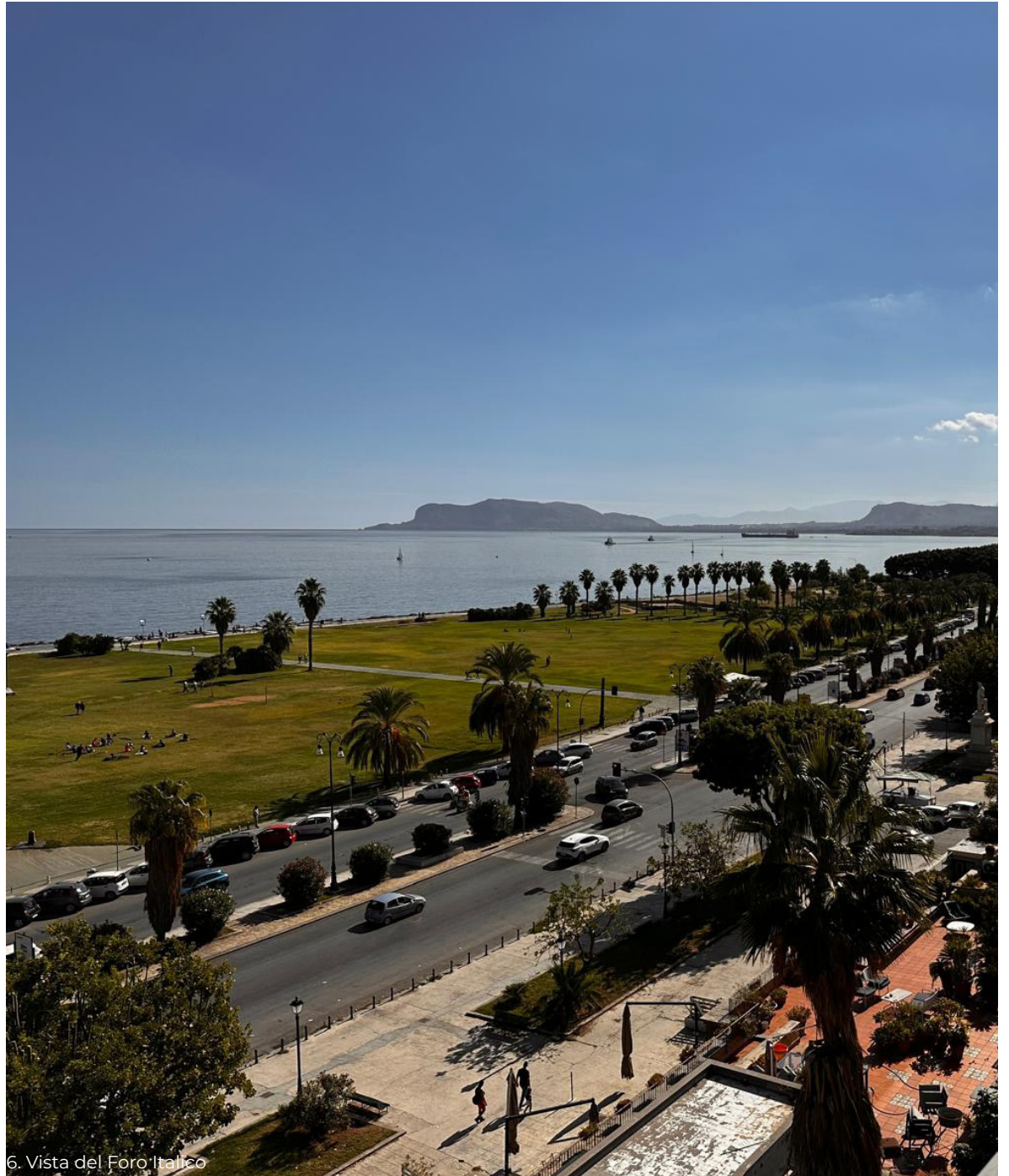
3. Vista del Foro Italico e area cantiere della pompa di sollevamento



4. Vista del Foro Italico



5. Vista delle antica mura della città



6. Vista del Foro Italico



7. Vista dell'area antistante le antiche mura della città



8. Vista del Faro Italo



9. Vista del "Palchetto della musica", della viabilità e del Foro Italico

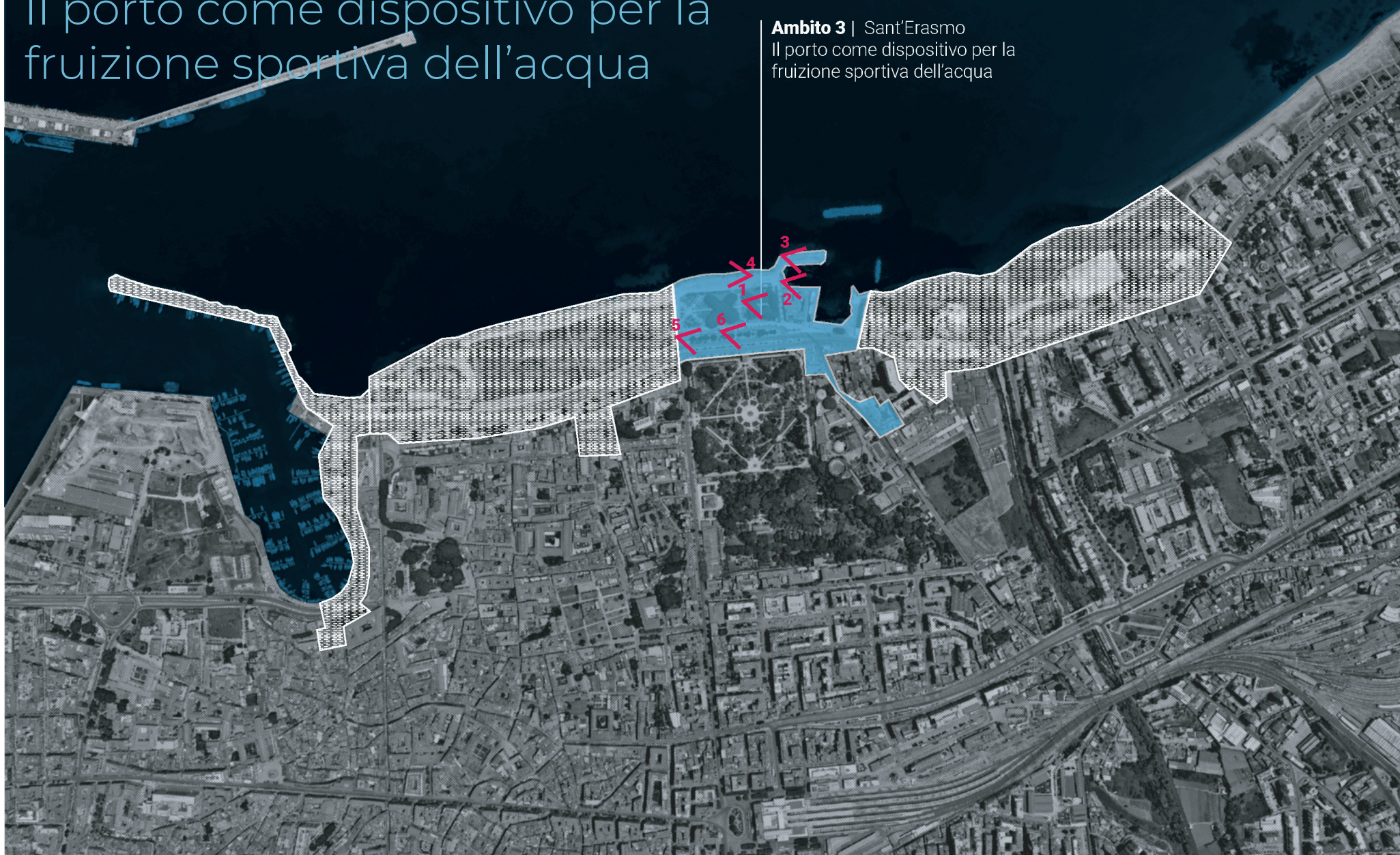


10. Vista dell'area antistante le antiche mura della città

AMBITO 3 – Sant’Erasmus

Il porto come dispositivo per la fruizione sportiva dell’acqua

Ambito 3 | Sant’Erasmus
Il porto come dispositivo per la fruizione sportiva dell’acqua





1. Vista della "villa a mare" presso i porticciolo di S. Erasmo



2. Vista della spiaggia presso i porticciolo di S. Erasmo



3. Vista della "nuova passeggiata a mare" presso il porticciolo di S. Erasmo



4. Vista del molo di sopraflutto del porticciolo di S. Erasmo



5. Vista dell'area parcheggio presso i porticciolo di S. Erasmo

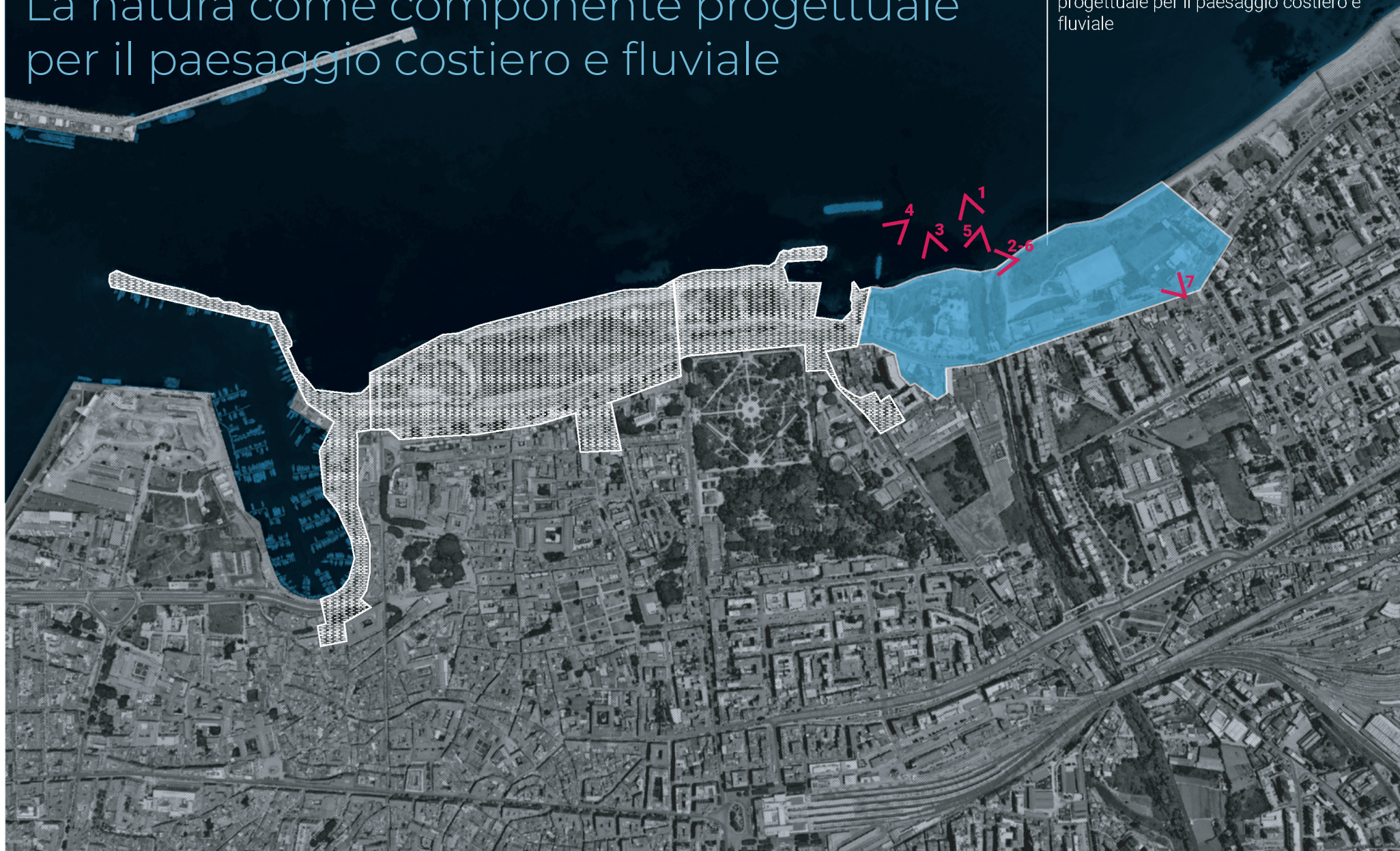


6. Vista dell'area parcheggio presso i porticciolo di S. Erasmo

AMBITO 4 – Foce del fiume Oreto

La natura come componente progettuale per il paesaggio costiero e fluviale

Ambito 4 | Foce del fiume Oreto
La natura come componente progettuale per il paesaggio costiero e fluviale





1. Vista della foce del Fiume Oreto



2. Vista della foce del Fiume Oreto



3. Vista della costa sud dal mare



4. Vista della costa sud dal mare e del porticciolo di S. Erasmo



5. Vista della foce del Fiume Oreto



6. Vista della foce del Fiume Oreto



7. Vista dell' Ex Istituto Puericultura Pietro Valenza

4. Pianificazione e progetti. Trasformazioni in atto e vincoli per il progetto

4.1 il Piano Regolatore Portuale (PRP)

Il Piano Regolatore Portuale, sostanzialmente redatto nell'anno 2008, ha concluso il suo iter con l'approvazione da parte della Regione Siciliana con Decreto D.G. n. 100 del 30.07.2018.

L'ambito del P.R.P. è definito dai limiti giurisdizionali dell'Autorità di Sistema Portuale.

L'ambito si distingue in due sotto-ambiti: quello definito "Porto operativo" e quello definito "Interazione Città-Porto".

Ciascun sotto ambito è poi, a sua volta, rispettivamente suddiviso in Aree e Sub-aree funzionali.

Nella fattispecie il P.R.P. di Palermo è articolato in 4 diverse Aree funzionali, all'interno delle quali vengono identificate le destinazioni d'uso delle singole sub-aree e le funzioni principali, secondarie e compatibili.

Le sub-aree funzionali sono a loro volta articolate in aree e attività specifiche identificate attraverso l'individuazione dei Sotto-zone le quali vengono

riportate come indicazioni relative all'organizzazione funzionale del porto. L'attuazione del P.R.P. avviene attraverso la progettazione di interventi coerenti con le norme di attuazione e le prescrizioni esecutive; le scelte di dettaglio dovranno essere corredate di norma da studi di fattibilità. Alcune aree dovranno essere sottoposte a Progetti Integrati di Trasformazione Portuale estesi almeno ad un'intera Sub-area funzionale, che hanno l'obiettivo di garantire una configurazione architettonica e urbana unitaria alle diverse aree funzionali, perseguendo un progetto di qualità per la nuova città-porto.

Per quanto riguarda le funzioni portuali il nuovo P.R.P. produce, infatti, un complessivo incremento delle superfici funzionali relative a tutte le attività portuali e riperimetra tutte le aree funzionali del porto garantendo ad ognuna di esse la massima funzionalità attraverso una migliore distribuzione degli spazi per una loro maggiore efficienza, il

miglioramento della connessione nave-banchina-viabilità urbana, la ricollocazione delle cubature ammissibili per poter realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri. Le principali strategie adottate dal nuovo P.R.P. riguardano:

- il potenziamento del porto commerciale attraverso una migliore razionalizzazione delle aree funzionali degli edifici di servizio;
- l'individuazione di soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità;
- il potenziamento e il miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legato alla fruizione del mare;
- il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza;
- la creazione di un'area di interfaccia con attività ad uso misto porto-città, in cui potranno essere attuati progetti di architetture contemporanea che

diventeranno i simboli del progetto di sviluppo e della nuova qualità del waterfront urbano;

- una forte integrazione degli spazi urbano-portuali con la città e la realizzazione di nuovi innesti città-porto anche attraverso la liberazione del fronte su via Crispi per consentire una maggiore relazione, anche visiva, tra la città e il mare. Tale integrazione sarà ulteriormente assicurata da progetti per la viabilità pedonale, anche in quota, che dal porto di Sant'Erasmus condurrà al porto dell'Arenella, producendo una nuova continuità urbana tra la città e il suo porto;
- la innovazione del layout portuale attraverso la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentendo contemporaneamente di "aprire" il fronte su via Crispi liberandolo alla vista del mare e di portare alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all'acqua. La realizzazione dei nuovi edifici portuali lungo le banchine avviene attraverso l'utilizzo di "crediti

edilizi" prodotti da alcune demolizioni che consentiranno la concentrazione delle nuove cubature in senso trasversale rispetto al waterfront.

Le norme tecniche del PRP nelle aree oggetto del concorso

Poiché il P.R.P. è contemporaneamente un piano "funzionale" per le attività portuali e "strutturale" per le interazioni urbane, le Norme Tecniche di Attuazione hanno sia un carattere "prescrittivo" per le componenti funzionali che un carattere di "indirizzo" per quelle relative alla configurazione plano-volumetrica e per le aree di interfaccia città-porto. Le Norme Tecniche di Attuazione indicano le finalità degli ambiti del Piano ed i criteri cui gli interventi dovranno essere uniformati. Alla luce della necessaria flessibilità che un Piano di questa natura deve avere, ad esso potranno essere apportate modifiche di differente natura in funzione dell'entità e dell'importanza delle stesse. In relazione all'"ipotesi progettuale", le

cui indicazioni planivolumetriche sono contenute nella Tavola 21 del PRP, questa propone un possibile assetto morfologico e funzionale degli ambiti e non ha valore obbligatorio ma di indirizzo. Sarà carico dell'Autorità di Sistema Portuale verificare che, ogni qual volta un intervento edilizio o infrastrutturale si discosti dall'assetto planivolumetrico del Piano, che queste variazioni siano compatibili con gli obiettivi generali condivisi e posti alla base del PRP approvato.

Le aree oggetto del concorso interessate dal PRP ricadono nell'area A specificatamente nelle sub-Aree di piano A1, A2, A3.

Nell'Area A, nelle aree in cui è consentita la realizzazione di edifici di servizio alle attività portuali, dovranno essere osservati i seguenti parametri e indici:

- rapporto di copertura massimo: 0,10 mq/mq

- area minima da destinare a parcheggio:
- Sub-area A1: 5.900 mq
- Sub-area A3: 5.900 mq
- area minima da destinare alla sosta temporanea:
- Sub-area A1: 7.400 mq
- Sub-area A2: 4.700 mq
- aree verdi, adeguatamente piantumate, superfici minime:
- Sub-area A1: 0,1 mq/mq
- Sub-area A3: 0,4 mq/mq
- altezza massima:
- Sub-aree A1, A3, A5: 7,5 m

Ambito 1

L'ambito 1 ricade all'interno della Sub-Area A1 - Porto turistico della Cala per la quale sono previste le seguenti destinazioni d'uso:

- funzioni principali: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della

nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione e centro nautico per la disabilità; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza. Inoltre, nella considerazione che gli spazi sono utilizzati anche da portatori di handicap, è da prevedere il posizionamento di un pontile con apposita passerella con dislivello max dell'8% (come previsto dall'attuale normativa) ed un pontile basso ove ormeggiare le imbarcazioni impegnate nei progetti sociali, nonché l'installazione di una apposita gru mobile con un braccio girevole a 270° e la realizzazione di un locale raggiungibile dai disabili per la custodia delle carrozzine, con WC a norma;

- funzioni secondarie: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.

- destinazioni d'uso compatibili: piccole

attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.

Ambito 2

L'ambito 2 ricade all'interno della Sub-Area A2 - Attività culturali e ricreative integrate per la quale sono previste le seguenti destinazioni d'uso:

- funzioni principali: parco pubblico per attività culturali e ricreative integrate, spazi per il gioco, per lo sport ed il tempo libero.
- funzioni secondarie: piccole strutture removibili per attività commerciali, per il ristoro o per servizi a supporto delle attività ricreative e culturali (noleggio bici, bar e chioschetti, info point, noleggio attrezzature per il gioco, etc.); parcheggi di superficie alberati per i fruitori, viabilità ciclo-pedonale.
- destinazioni d'uso compatibili: piccole attività commerciali, ricreative e di ristoro a servizio della nautica da diporto sempre in strutture leggere e removibili.

Ambito 3

L'ambito 3 ricade all'interno della Sub-Area A3 – Porto turistico Sant'Erasmo per la quale sono previste le seguenti destinazioni d'uso:

- funzioni principali: ormeggi per le imbarcazioni da diporto, su pontili fissi o galleggianti; edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive o più in generale a servizio delle attività della nautica, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione; spazi di manovra in banchina; cantieristica minore d'urgenza.
- funzioni secondarie: viabilità automobilistica e ciclo-pedonale, percorsi porticati, verde di rispetto e di arredo; distribuzione di carburanti; parcheggi di superficie e interrati per le automobili di addetti e visitatori.
- destinazioni d'uso compatibili: piccole attività commerciali, ricreative e ricettive a servizio della nautica da diporto.



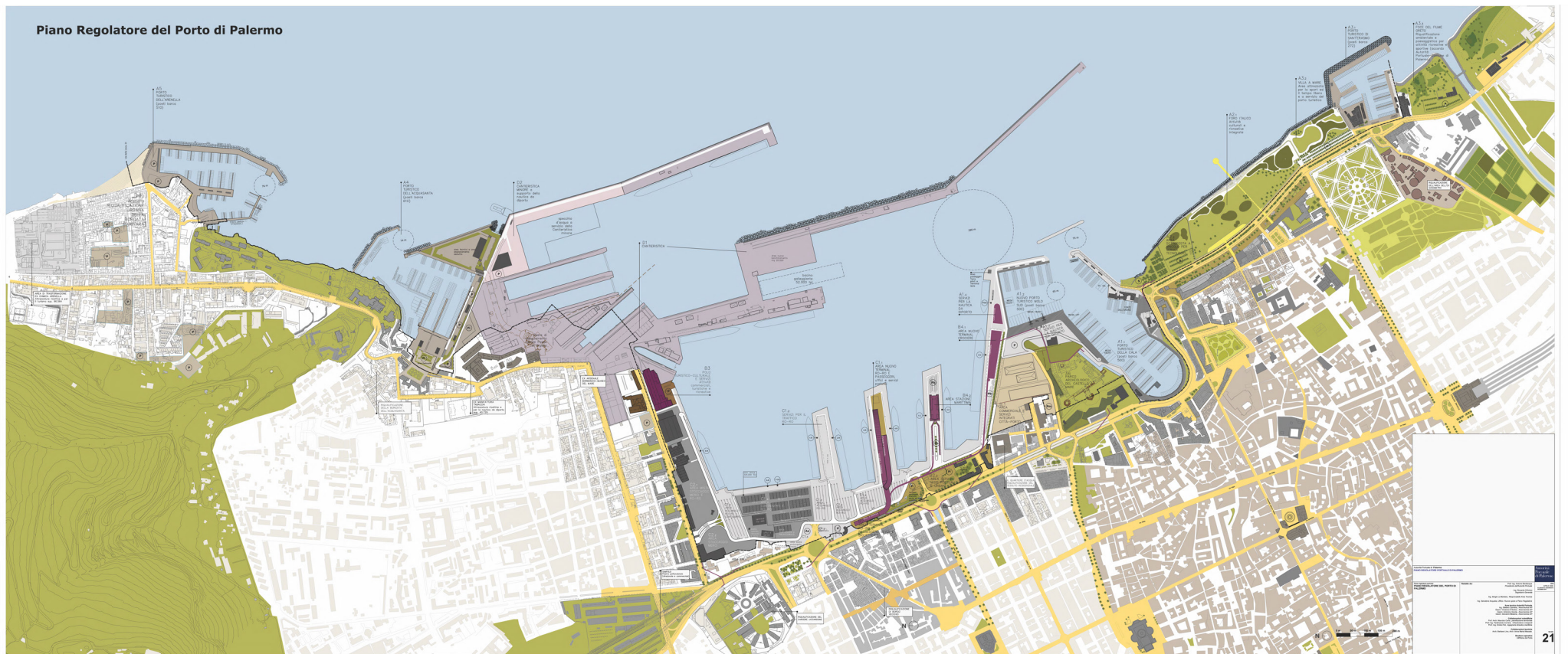
PRP Palermo - Tav.18



PRP Palermo - stralcio Tav.18



PRP Palermo - Tav.21



PRP Palermo - stralcio Tav.21



4.2 il Piano Regolatore Generale (PRG) e Piano Particolareggiato Esecutivo del centro storico (PPE)

Il Comune di Palermo è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con D.Dir. N° 124 e 558/D.R.U./2002 e delibera di presa d'atto del C.C. n° 7 del 21/01/2004 i cui documenti ed elaborati sono reperibili al link indicati nel presente documento. Nella pianificazione comunale il sito di intervento ricade in parte all'interno dell'area soggetta a prescrizioni esecutive del centro storico ed in parte in area normata dal PRG.

L'area nord est è sottoposta al Piano Particolareggiato Esecutivo, approvato con decreto dell'Assessore Regionale per il Territorio e Ambiente n. 525 del 13 luglio 1993, in forza dell'articolo 2 comma 4 delle N.T.A. del PRG che riporta: "Mantengono la loro efficacia: a) il piano particolareggiato per il centro storico approvato con decreto dell'Assessore Regionale per il Territorio e Ambiente n. 525 del 13 luglio 1993, e quello per

Albergheria Ballarò approvato con d.a. 582 del 6.8.93, nonché i piani di recupero per le zone Scopari, Cassaro Alto, Capo, e S.Agostino approvati con d.a. 597 del 10/8/93;

Il P.P.E. indica nelle Tavv. 14/3, 14/7, 14/8 e 14/13, le destinazioni a Verde Pubblico di Progetto, demolizione senza ricostruzione (relativamente alla fascia atta a ricostituire l'originaria linea di costa) e parcheggio interrato.

L'area nord est è normata dal Piano Regolatore Generale che prevede alla Tav P2a – 5011:

In particolare:

- Netto storico con simbolo funzionale F14 (Attrezzatura assistenziali): "Tav. P2b Scheda Norma – Interventi sugli immobili classificati come Netto Storico – Norme Tecniche di Attuazione – Adeguati ai D.Dir. 558 e 124/DRU/02 di approvazione". Interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro, ripristino filologico, ristrutturazione edilizia

semplice e guidata, ristrutturazione con nuovi volumi, secondo le definizioni e prescrizioni dell'elaborato Sono altresì ammessi interventi di ristrutturazione ad esclusione della demolizione e ricostruzione totale dell'edificio;

- Aree interdette all'uso edificatorio e/o urbanistico - Art. 3 comma 3 lettera a) delle N.T.A.

In queste aree è consentita solo la manutenzione ordinaria e straordinaria sugli edifici esistenti; La pianificazione delle aree che ivi ricadono si intendono stralciate, e quindi disciplinate ai sensi dell'art.1 comma 1° della L.R. n° 65/81, con l'obbligo di pianificazione non appena perfezionata la revisione e la eventuale riclassificazione dei rischi. La pianificazione delle aree così stralciate dovrà partire dalle previsioni urbanistiche adottate dal Consiglio Comunale con delibera n° 45/97 adeguate alle prescrizioni dei D.Dir 558/02 e 124/DRU/02 e di approvazione del piano, e rappresentate nelle tavole A4.

- Zona F “Spazi ed Attrezzature Pubbliche di Interesse Generale” F16 Aree ferroviarie o portuali –

Nelle zone F sono ammessi unicamente interventi edilizi destinati ad attrezzature ed impianti di interesse generale da parte dei soggetti istituzionalmente competenti. Il Consiglio comunale stabilirà i limiti dimensionali, le modalità e le priorità d’attuazione.

I servizi e le attrezzature pubbliche di interesse generale nelle zone F possono essere realizzati anche da privati, previa convenzione con il Comune volta ad assicurare l’effettiva destinazione pubblica delle opere. La densità fondiaria massima sarà di 0,1 mc/mq per le aree F16. Per il calcolo delle densità vanno computate le cubature degli edifici esistenti.

In tutte le zone F, quando la superficie sia maggiore di mq. 10.000, l’attuazione dovrà essere regolata attraverso la preventiva formazione di strumenti urbanistici esecutivi estesi all’intera area da predisporre a cura dell’Ente interessato,

che dovranno essere sottoposti all’approvazione del Consiglio Comunale, previo parere della Commissione Edilizia. Le nuove aree individuate dal piano in adiacenza alle attrezzature esistenti, sono destinate prioritariamente al soddisfacimento del rapporto di copertura ed a normative specifiche di ciascun tipo di attrezzatura e subordinatamente ad eventuali espansioni della medesima.

4.3 il Piano Urbanistico Generale (PUG) - Direttive generali

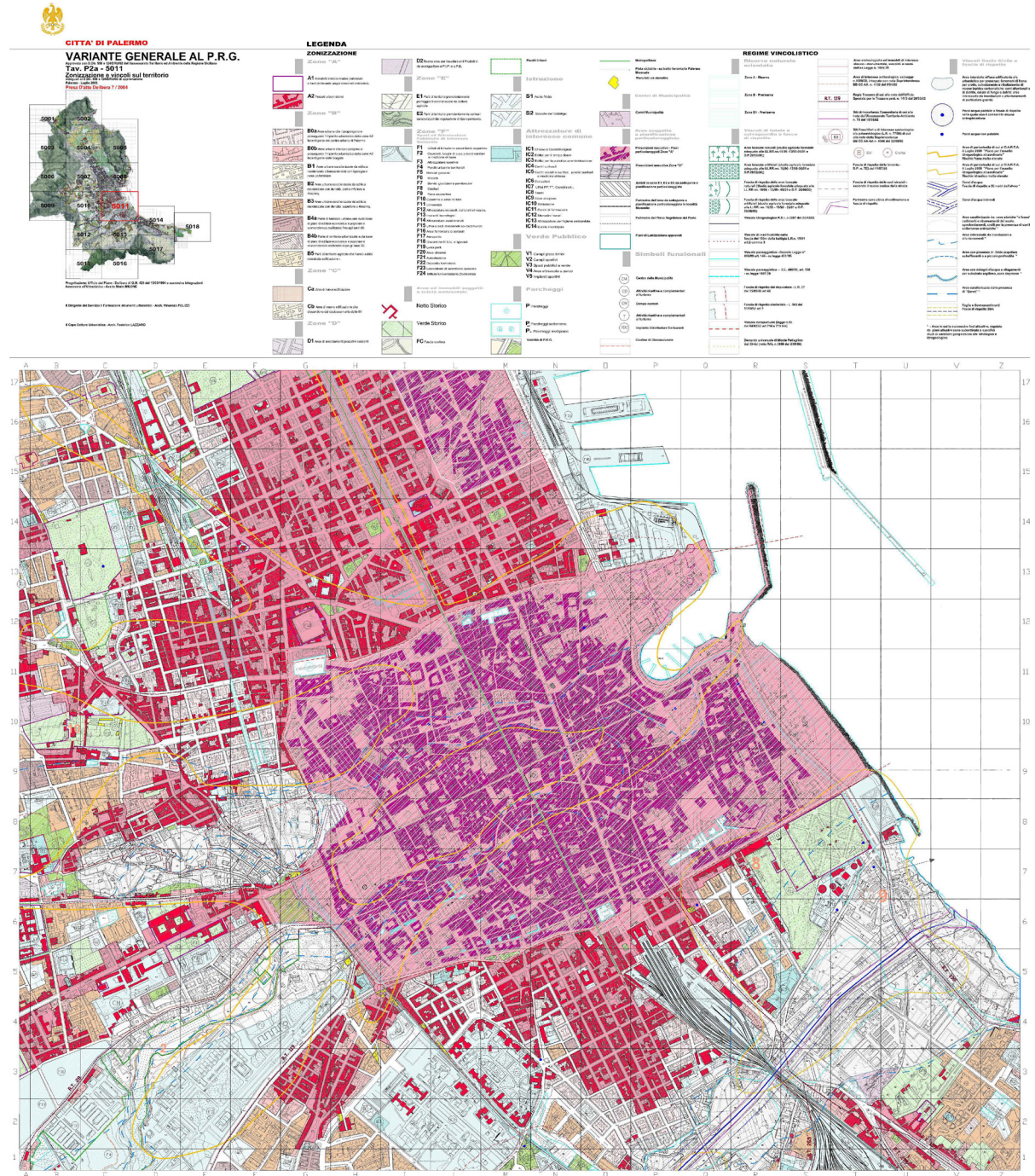
La Giunta Municipale della città di Palermo con deliberazione nr. 388 del 15/12/2023 ha approvato le Direttive Generali per la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) che definiscono i principi ispiratori, il metodo e le principali sfide del PUG di Palermo che consistono nel perseguire i criteri dello sviluppo sostenibile, nell’assicurare i diritti alla città, soprattutto i nuovi diritti di cittadinanza, nel potenziare il ruolo di metropoli interculturale del Mediterraneo,

di città della cultura, attrattiva per gli investimenti, e capace di cogliere le sfide delle transizioni digitale, energetica ed ecologica. Il disegno urbanistico generale che emerge dalle Direttive Generali del PUG agisce anche come quadro di coerenza generale per la redazione e la successiva approvazione di una grande “Variante Urbanistica costiera” che ridefinisca un progetto delle aree urbane che si dispiegano lungo la costa.

Le direttive generali pongono, tra gli altri, particolare attenzione alla riqualificazione del Foro Italico che con la nuova darsena della Cala, il nuovo Palermo Marina Yachting, i porti turistici dell’Acquasanta e dell’Arenella, intendono costituire una unica azione integrata di reciproco interesse tra il porto e la città fino a Sant’Erasmus e alla foce del Fiume Oreto.

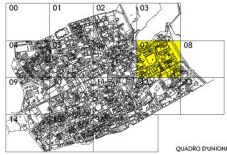
Sull'area oggetto del concorso insistono i seguenti vincoli:

- Vincolo di inedificabilità nella fascia dei 150 mt dalla battigia (L.R. 15/1991);
- Vincolo paesaggistico – Decreto legge n. 490/99 art. 146 – ex legge 431/85
- Aree archeologiche ed immobili di interesse storico-monumentale, vincolati ai sensi dell'ex legge n. 1089/39
- Aree interdette all'uso edificatorio e/o urbanistico per presenza di frane, per crollo, scivolamento e ribaltamento di masse lapidee o per colate di fango e detriti ed aree di inondazione e alluvionamento di particolare gravità. In queste aree è consentita solo la manutenzione ordinaria e straordinaria sugli edifici esistenti;
- Aree interessate da inondazioni ed alluvionamenti* (aree in cui le successive fasi attuative, regolate da piani attuativi, sono subordinate a specifici studi di carattere geognostico e/o idrologico e idrogeologico)
- Aree di pericolosità secondo il Piano per l'Assetto Idrogeologico (si veda ultimo aggiornamento D.S.G. n. 819 del 17.10.2023 del Dipartimento Regionale dell'Autorità di Bacino del distretto idrografico Sicilia)
- Regie trazzere RT 138 (Nota dell'Ufficio Speciale Regie Trazzere prot. 1473/2002;
- Corsi d'acqua con fascia di rispetto di 50 ml (fiume Oreto)
- Per le perimetrazioni e le tipologie di vincolo si vedano, nello specifico, le tavole urbanistiche e le norme di riferimento.



CITTA' DI PALERMO
 Ufficio del Centro Storico
PPE
 Piano Particolareggiato Esecutivo
 del
 Centro Storico
(ELABORATO SU PROGETTO PARTICOLAREGGIATO E APPROVATO IL 22.02.2011 CON D. 7.293)

TAVOLA 14 - SCALA 1:500



TIPOLOGIE EDILIZIE

- CATOIO SEMPLICE
- CATOIO MULTIPLO
- PALAZZETTO
- PALAZZETTO PLURIFAMILIARE
- PALAZZO
- EDIFICI SPECIALISTICI RELIGIOSI (SINAGOGA, ORATORIO)
- EDIFICI SPECIALISTICI RELIGIOSI (CONVENTO, ORATORIO, SERRAVALLE)
- EDIFICI SPECIALISTICI CIVILI PUBBLICI
- EDIFICI SPECIALISTICI CIVILI PRODUTTIVI
- EDILIZIA CONGIUNTA AL PIANO REGOLATORE GIARRUSSO
- EDILIZIA POSTBELLICA
- SUPERFETTAZIONI
- TIPOLOGIA MISTA
- MURA - BASTIONI - FORTIFICAZIONI
- TORRI DIFENSIVE - TORRI D'ACQUA
- VERDE PUBBLICO ESISTENTE
- VERDE PRIVATO ESISTENTE
- VERDE PUBBLICO DI PROGETTO
- VERDE PRIVATO DI PROGETTO

MODALITA' D'INTERVENTO

- RESTAURO
- RISTRUTTURAZIONE
- RIPRISTINO TIPOLOGICO
- RIPRISTINO TIPOLOGICO
- DEMOLIZIONE DELLE SUPERFETTAZIONI E RIPRISTINO TIPOLOGICO
- DEMOLIZIONE DELLE SUPERFETTAZIONI E RIPRISTINO TIPOLOGICO
- DEMOLIZIONE SENZA RICOSTRUZIONE
- DELIMITAZIONE DI UNITA' EDILIZIA
- AREE ESCLUSE DAL PPE (esentate dai piani urbanistici edilizi autorizzati)
- PARTICELLE CATASTALI
- ZONA ARCHEOLOGICA

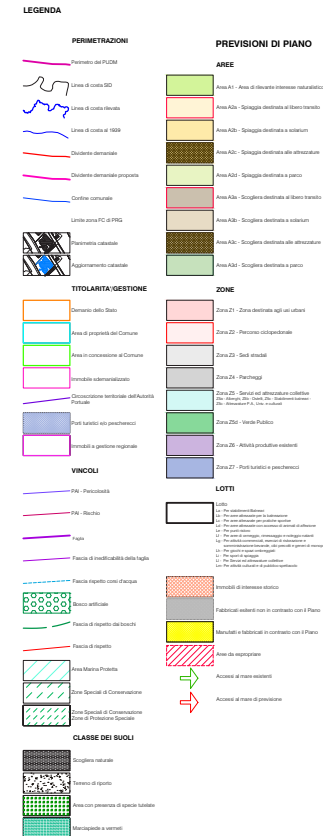
RIFERIMENTI SIMBOLICI

- BANCarelle e negozi esistenti
- NUMERO DEI PIANI
- NUMERI CATASTALI
- PERTINENZE CATASTALI
- PERTINENZE DI UNITA' EDILIZIE
- ACCESSO
- ACCESSO SOPPRESSO O UTILIZZATO DIVERSAMENTE
- NUMERO CIVICO
- SUPERFETTAZIONI NON GRAFICIZZATE
- CABINA ELETTRICA PRIMARIA
- CABINA ELETTRICA SECONDARIA



4.4 il Piano di Utilizzo Demanio Marittimo (PUDM)

Il Piano di Utilizzazione delle Aree Demaniali Marittime (P.U.D.M.) interessa la parte a sud dell'area oggetto del concorso di progettazione, oltre i limiti indicati dal PRP, come specificato all'articolo del D.A. 319 del 05/08/2016 di approvazione delle "Linee guida per la redazione dei Piani di utilizzo delle aree demaniali marittime da parte dei comuni costieri della Sicilia". Alla data odierna il PUDM è in fase di revisione per adeguamento alle prescrizioni regionali impartite a seguito della preelutazione del Piano, di conseguenza è possibile prevedere nella progettazione una modifica delle previsioni descritte nella tavola P17 del PUDM, allegata alla deliberazione di Giunta Comunale n. 18 del 28/02/2019, purché nel rispetto delle linee guida regionali, che saranno soggette alla approvazione del Consiglio Comunale e successivamente dell'Assessorato Regionale.



4.5 Priorità climatiche e sfide ambientali della città

Nel 2019 il Comune di Palermo ha aderito al “Nuovo Patto dei Sindaci per il Clima e l’Energia” con la quale le città firmatarie si sono impegnate a perseguire l’obiettivo di riduzione del 40% dei gas a effetto serra entro il 2030, e contestualmente ad affrontare il tema dell’adattamento ai cambiamenti climatici. È stato, inoltre, approvato il “PAESC - Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima”, la cui attuazione consentirà di: raggiungere una riduzione delle emissioni di CO₂ a livello locale almeno del 40% entro il 2030, accelerare la decarbonizzazione del territorio, attuare misure e progetti concreti e una strategia di adattamento locale che indichi alcune misure di prevenzione dei rischi derivanti dai cambiamenti climatici, migliorare la qualità della vita dei propri cittadini. La città di Palermo, inoltre, è coinvolta come partner nelle attività di studio e implementazione del Progetto euPOLIS

(<https://www.comune.palermo.it/landing/progetto-eupolis.php>) e come follower city per dimostrare e replicare i risultati del progetto stesso e per sostenere le azioni di infrastrutturazione verde avviate dal Comune nei siti della rete natura 2000 “Valle dell’Oreto”, “Monte Pellegrino”, nei nuovi parchi urbani e nella fascia costiera. Il progetto euPOLIS mira a sostituire o combinare i costosi sistemi ingegneristici tradizionali costruiti per proteggere l’ambiente con sistemi naturali per creare ecosistemi urbani resilienti a costi inferiori del ciclo di vita e contemporaneamente migliorare la salute e il benessere pubblici. Il progetto affronta sfide critiche come la bassa qualità ambientale, la frammentazione e la bassa biodiversità negli spazi pubblici e lo stress idrico, introducendo un approccio strutturato per attivare le risorse nascoste e i servizi dei sistemi urbani naturali e ingegnerizzati esistenti e rigenerare e riabilitare gli ecosistemi urbani. Nel 2019 è stato adottato il Piano Urbano

della Mobilità Sostenibile della Città di Palermo (<https://www.comune.palermo.it/pums/index.php>); il PUMS “è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, preferibilmente riferita all’area della Città metropolitana, laddove definite, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali”. Attraverso il PUMS, l’Amministrazione Comunale definisce un “concerto” di azioni coordinate per il governo, pianificato e programmato, della mobilità pubblica e privata, nel proprio territorio. Il progetto dovrà opportunamente considerare i contenuti e gli obiettivi ambientali dei Piani e dei Progetti sopra descritti.

4.6 Trasformazioni in atto

Si riporta di seguito una sintesi delle principali trasformazioni previste nell'area oggetto del concorso.

Nell'ottica di una maggiore integrazione tra funzioni portuali e urbane si evidenziano cinque progetti: il primo riguarda l'arera del molo di sottoflutto; il secondo prevede la localizzazione di una pompa di sollevamento presso il Foro Italico; il terzo prevede un parco della foce del fiume Oreto (comprendendo una porzione della costa sud); il quarto, che interessa l'intera città attraverso un sistema tranviario, nello specifico prevede una linea sulla strada statale 113 e un parcheggio interrato presso il Foro Italico; il quinto intervento agisce sulla piazza Kalsa prevedendone azioni di riqualificazione.

1. Riconfigurazione molo sud a servizio della nautica da diporto e delle attività sportive, nonchè club nautici.

Il progetto prevede la localizzazione

di nuovi pontili, la sistemazione della banchina esistente e la localizzazione di piccole strutture a servizio delle funzioni descritte.

2. Pompa di sollevamento.

Il progetto, attualmente in cantiere, un collettore fognario che interessa una porzione del Foro Umberto I, l'area sarà restituita a seguito del tombamento della maggior parte dei sistemi tecnologici previsti e pertanto disponibile a futuri usi delle aree in superficie.

3. Contratto di fiume Costa Oreto

Il Progetto di Fattibilità tecnico-economica dell'intervento denominato: "Contratto di fiume e di costa "ORETO" - Interventi prioritari per la fruizione sicura e sostenibile della foce e della costa, interessa un'area compresa entro la zona sud orientale della città di Palermo, comprendente la Seconda Circoscrizione ed, in particolare, il quartiere Settecannoli, connotato da condizioni di marginalità e

degrado.

L'espansione urbana, realizzata nel corso del diciannovesimo secolo, in parte con interventi di edilizia economica e popolare, ha sostituito gli agrumeti ed il sistema delle borgate agricole con un tessuto edilizio spesso scarsamente qualificato, in parte incompleto, incoerente rispetto al preesistente tessuto storico e carente dei più essenziali servizi di prossimità.

Il litorale che, agli inizi del Novecento, rappresentava la principale meta per le attività balneari ed ospitava diversi Lidi, a decorrere dal dopoguerra è stato utilizzato per la discarica di materiale di scavo e di inerti provenienti dai lavori edili, che ha provocato un cambiamento della morfologia dei luoghi, sia diretta, con la formazione di promontori artificiali nei luoghi di conferimento, che indiretta, ancora oggi in atto, con la formazione di spiagge tra una discarica e l'altra, generate dal trasporto solido dei materiali erosi dalle discariche.

Detto uso ha stravolto le caratteristiche paesaggistiche dei luoghi e sedimentologiche e biologiche dei fondali antistanti, un tempo ricchi di biocenosi. Verso il mare oggi emerge la desolante espressione di un paesaggio che è stato originato e modellato solo dai riporti antropici e da un'incontrollata molteplicità di usi privati della sua superficie. Un degrado paesaggistico e delle componenti ambientali che ha rappresentato, anche, un significativo ostacolo all'allocazione di progetti di sviluppo locale. Conseguenza diretta di ciò è stata la progressiva riduzione qualitativa e quantitativa delle marinerie da pesca e la pressoché totale scomparsa di attività ricreativo-balneari. L'intervento è parte di un sistema di iniziative che riguarda il tratto di costa e di via Messina Marine nella porzione compresa tra il Porto di S. Erasmo e la ex discarica di Acqua dei Corsari, prossima al confine con il Comune di Ficarazzi, che perseguono i seguenti obiettivi:

- Rimuovere strutture precarie e manufatti abbandonati e/o diruti;
 - Recuperare a parco la porzione di costa più prossima alla strada nell'ambito del quale prevedere attrezzature e servizi per la collettività;
 - Razionalizzare e, in alcuni tratti, ampliare il tratto di via Messina Marine interessato al fine di, nell'ottica del decongestionamento e conseguente disinquinamento dell'area, ottenere una maggiore fluidità del transito.
- Il progetto interessa il tratto di costa più prossimo al centro città, in gran parte di origine antropica, connotato da molteplici criticità:
- La presenza di manufatti diruti ed abbandonati e le generali condizioni di degrado dell'area;
 - La carenza di spazi ed attrezzature collettive per lo sport ed il tempo libero;
 - La carenza di aree a parcheggio;
 - L'erosione della linea costa;
 - La inidonea configurazione di via Messina Marine, con particolare

- riferimento alle intersezioni viarie presenti.
- La presenza di superamenti delle Concentrazioni di Soglie di Contaminazione, che ha determinato la classificazione come "Area di potenziale contaminazione" di parte del sito interessato dagli interventi.
- La presenza di condizioni di rischio idraulico molto elevato.

L'area interessata dagli interventi, nello specifico, quasi interamente di proprietà pubblica, comprende l'intera fascia che si estende da via Messina Marianna alla battigia, compreso porzione della "ZSC ITA 020012 – Valle del Fiume Oreto", via Messina Marine, Piazza Tumminello e piccola porzione di via Tiro a Segno. L'area è di rilevante interesse storico paesaggistico, in quanto limitrofa al centro storico della città ed in prossimità di importanti testimonianze storiche, tra cui:

- Il Giardino di Villa Giulia, di impianto del XVII secolo;

- L'Istituto di Padre Messina;
- Lo Stand, Florio, manufatto Liberty realizzato su progetto di Ernesto Basile;
- Il Porto turistico peschereccio di S. Erasmo;
- L'ex deposito di locomotorie della ferrovia Palermo Corleone, oggi Ecomuseo del Mare.

Obiettivi generali

In considerazione delle condizioni dello stato di fatto, il progetto persegue i seguenti obiettivi generali:

1. La riqualificazione dei luoghi tramite la dismissione degli edifici diruti, abbandonati e/o in contrasto con le azioni previste in progetto;
2. L'adeguamento e razionalizzazione di via Messina Marine;
3. La riqualificazione di Piazza Tumminello;
4. L'attuazione di interventi di mitigazione del rischio idraulico;
5. L'attuazione di interventi di contenimento del fenomeno di erosione costiera;

6. La trasformazione a parco del tratto di costa interessato.

4. Progetto del nuovo tram.

SISTEMA TRAM PALERMO – FASE II, PROGETTO DELLE NUOVE LINEE TRAMVIARIE DELLA CITTÀ DI PALERMO -TRATTE D, E2, F, G e PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO, PROGETTO DEFINITIVO, IL STRALCIO FUNZIONALE - TRATTA E PARCHEGGIO FORO ITALICO

Nell'ambito degli interventi strategici finalizzati a trasformare in senso sostenibile il sistema di mobilità urbana di Palermo vi è il progetto per l'ampliamento del Sistema Tram Palermo che comprende anche la realizzazione di una rete di parcheggi di interscambio, a compensazione degli stalli soppressi, strategicamente ubicati in corrispondenza dei principali poli di attrazione e dei nodi di interscambio con gli altri sistemi di TPL. La linea del Tram è prevista al centro della carreggiata del Foro Italico, con le due linee poste parallelamente all'attuale

marciapiede spartitraffico.

Sul Foro Italico si prevede la realizzazione della tratta F del Tram, Balsamo – Giachery, e la realizzazione di un parcheggio interrato nell'area verde in corrispondenza della via Alloro.

Il parcheggio sarà accessibile da due rampe carrabili direttamente collegate al viale Foro Italico Umberto I; la copertura della costruzione, interamente interrata, sarà allestita a tetto verde con possibilità di piantumazione di arbusti, favorendo così l'inserimento dell'opera nel particolare contesto del lungomare.

L'accesso all'area parking avverrà quindi da viale Foro Italico, ed in particolare dalla carreggiata direzione Nord della nuova configurazione della viabilità dettata dal passaggio della linea tramviaria; la percorrenza delle rampe e delle corsie interne del parcheggio tiene conto dell'andamento a senso unico della viabilità di accesso, prevedendo quindi l'accesso dalla rampa lato Sud e l'uscita dalla speculare rampa lato Nord. I flussi

pedonali di ingresso/uscita saranno serviti da due corpi scala e ascensori coperti collocati in prossimità delle rampe carrabili e quindi della viabilità carrabile di accesso. Per garantire i parametri di sicurezza, ai fini della prevenzione incendi, il progetto prevede un terzo corpo scala lungo il fronte più prossimo al lungomare, scoperto e privo di impianto elevatore meccanizzato per minimizzare l'impatto dell'opera sull'area verde del parco di Foro Italico; con la stessa finalità il progetto individua i percorsi pedonali, con pavimentazione drenante, di connessione al piano terra tra lo sbarco dei corpi scala ed i marciapiedi esistenti.

5. Progetto di riqualificazione del quartiere Kalsa.

Nella porzione del centro storico immediatamente prossima al Foro Italico sono previsti nel breve termine, lavori di manutenzione straordinaria delle pavimentazioni di piazza Kalsa, via Nicolò Cervello, piazzetta Porta Reale, via Butera

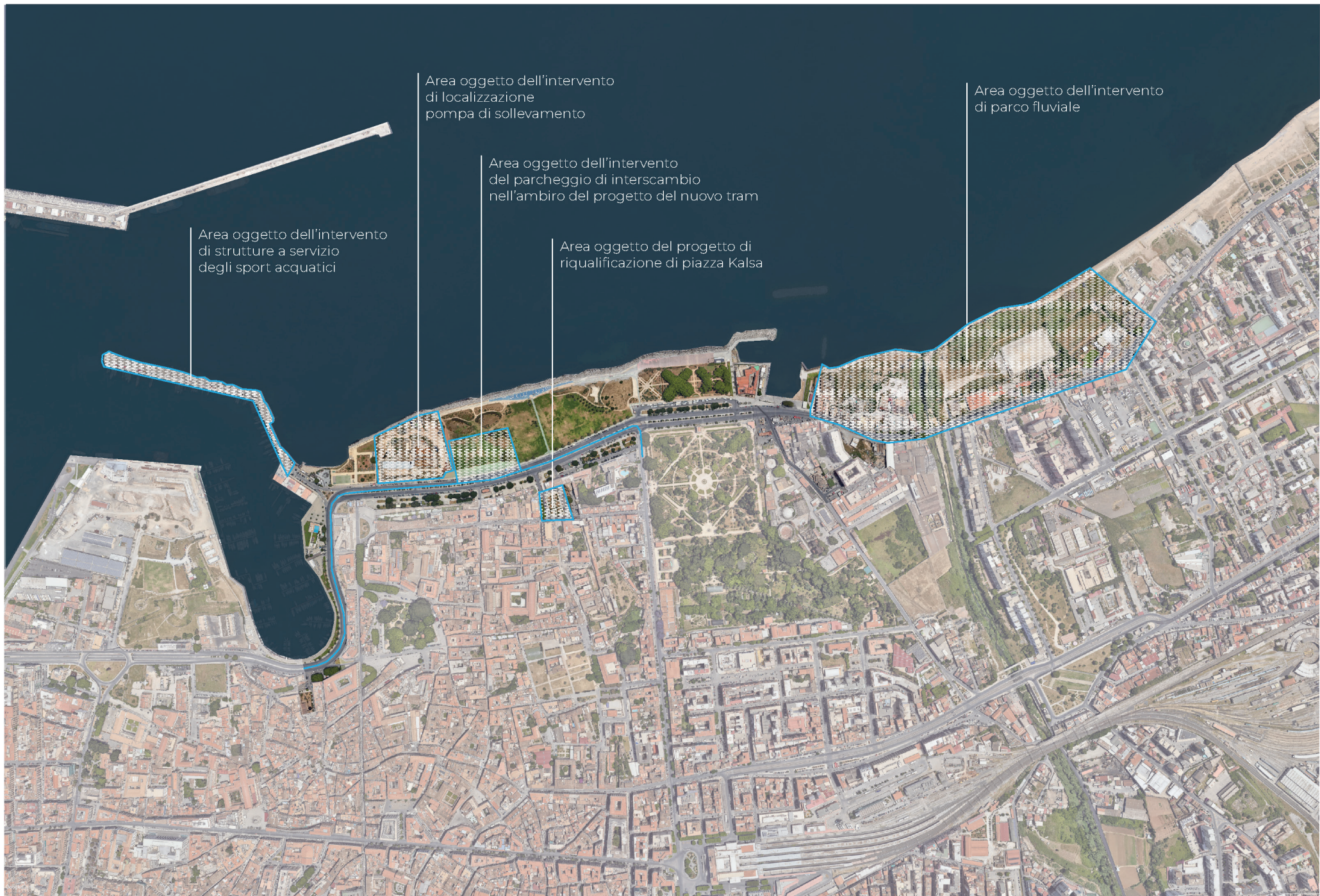
e piazza del Cavalluccio Marino. Gli "Interventi di riqualificazione urbana delle pavimentazioni storiche e degli spazi aperti nel Centro Storico di Palermo" AMBITO "A" KALSA rientrano tra i lavori previsti nel Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) denominato "Palermo-Centro Storico" sottoscritto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dal Ministero per il Sud e la Coesione Territoriale, dal Ministero dell'Interno - Prefettura di Palermo, dalla Regione Siciliana, dalla Città metropolitana di Palermo, dal Comune di Palermo, dall'Università di Palermo, dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.P.A. INVITALIA, in data 02/02/2021. Gli interventi sono finanziati attraverso la Delibera CIPE n.10/2018.

L'Amministrazione Comunale ha redatto un Accordo Quadro con unico Operatore Economico per l'Ambito "A" KALSA costituito da n. 6 lotti funzionali, ai

sensi dell'art. 54, comma 3, del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, modificato ed integrato dal D.Lgs. n.56/2017 (cd "1° correttivo appalti") e dalla L. n.96/2017, per l'affidamento dei lavori in oggetto. L'Accordo Quadro Generale è stato approvato in linea tecnica-amministrativa con Deliberazione di Giunta n. 131 del 12 maggio 2023.

Gli interventi riguardano sostanzialmente la manutenzione straordinaria dei servizi ed urbanizzazioni primarie, con la realizzazione e razionalizzazione di tutti i servizi tecnologici di sottosuolo e il ripristino e restauro delle pavimentazioni storiche in lapidei naturale e precisamente:

- il rifacimento e recupero e l'integrazione delle pavimentazioni in pietra, basolati ed acciottolati ammorsati;
- la revisione del sistema di raccolta e smaltimento delle acque bianche e nere;
- opere a verde ed arredo urbano;
- la revisione ed integrazione degli impianti di pubblica illuminazione esistenti.



Area oggetto dell'intervento di strutture a servizio degli sport acquatici

Area oggetto dell'intervento di localizzazione pompa di sollevamento

Area oggetto dell'intervento del parcheggio di interscambio nell'ambito del progetto del nuovo tram

Area oggetto del progetto di riqualificazione di piazza Kalsa

Area oggetto dell'intervento di parco fluviale

4.6 Vincoli paesaggistici e beni vincolati

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, denominato anche P.A.I., redatto ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell'art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000, ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano. Il PAI individua porzioni territoriali con livelli di pericolosità (da P1 a P4) e di rischio (da R1 a R4) per le aree ricadenti nel Bacino Idrografico del Fiume Oreto (039) e nell'Area territoriale tra il Bacino Idrografico del Fiume Oreto e Punta Raisi (040), questo mette in luce un sistema di fragilità per le aree prossime all'asta fluviale dell'Oreto. Per la stessa area viene istituita una

Zona Speciale di Conservazione (ZSC) denominata Valle del Fiume Oreto - Codice: ITA020012, il sito include il tratto fluviale del Fiume Oreto che si sviluppa all'interno della Piana di Palermo, in particolare compreso tra la Contrada Fiumelato di Meccini (Altofonte) e la foce. All'altezza della contrada Pietra Mole, a circa 90 m s.l.m., esso scava un alveo meandriforme, per proseguire poi con andamento più lineare verso l'area urbana di Palermo, fino alla spiaggia di S. Erasmo. Sia il vincolo paesaggistico che la presenza dell'area ZSC impongono al progetto la massima sensibilità alle questioni ambientali e paesaggistiche così come previsto dalle disposizioni di legge. Alla luce di ciò, le proposte progettuali elaborate nell'ambito del Concorso dovranno prevedere, in particolare nell'Ambito 4, interventi per la tutela e la valorizzazione dei paesaggi locali e degli habitat previa verifica delle disposizioni contenute nei documenti di gestione e regolazione del SITO NATURA 2000

nonché di quanto previsto dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico. Nell'area oggetto del concorso ricadono alcuni beni culturali immobili di tipo puntuale non verificati, oltre alla numerosa presenza di ulteriori beni visto la vicinanza al centro storico della città. I beni non verificati sono i seguenti:

- Porta Felice;
- Mura delle cattive;
- Foro Italico;
- Stand Florio.

Nella pagina seguente:

1. Foto aeree con individuazione ZSC
2. Carta del rischio idraulico
3. Carta della pericolosità idraulica
4. Carta con individuazione dei vincoli puntuali



5. Linee guida per il progetto, indicazioni sulle superfici e sulle quantità volumetriche e programma funzionale

5.1 Il concept

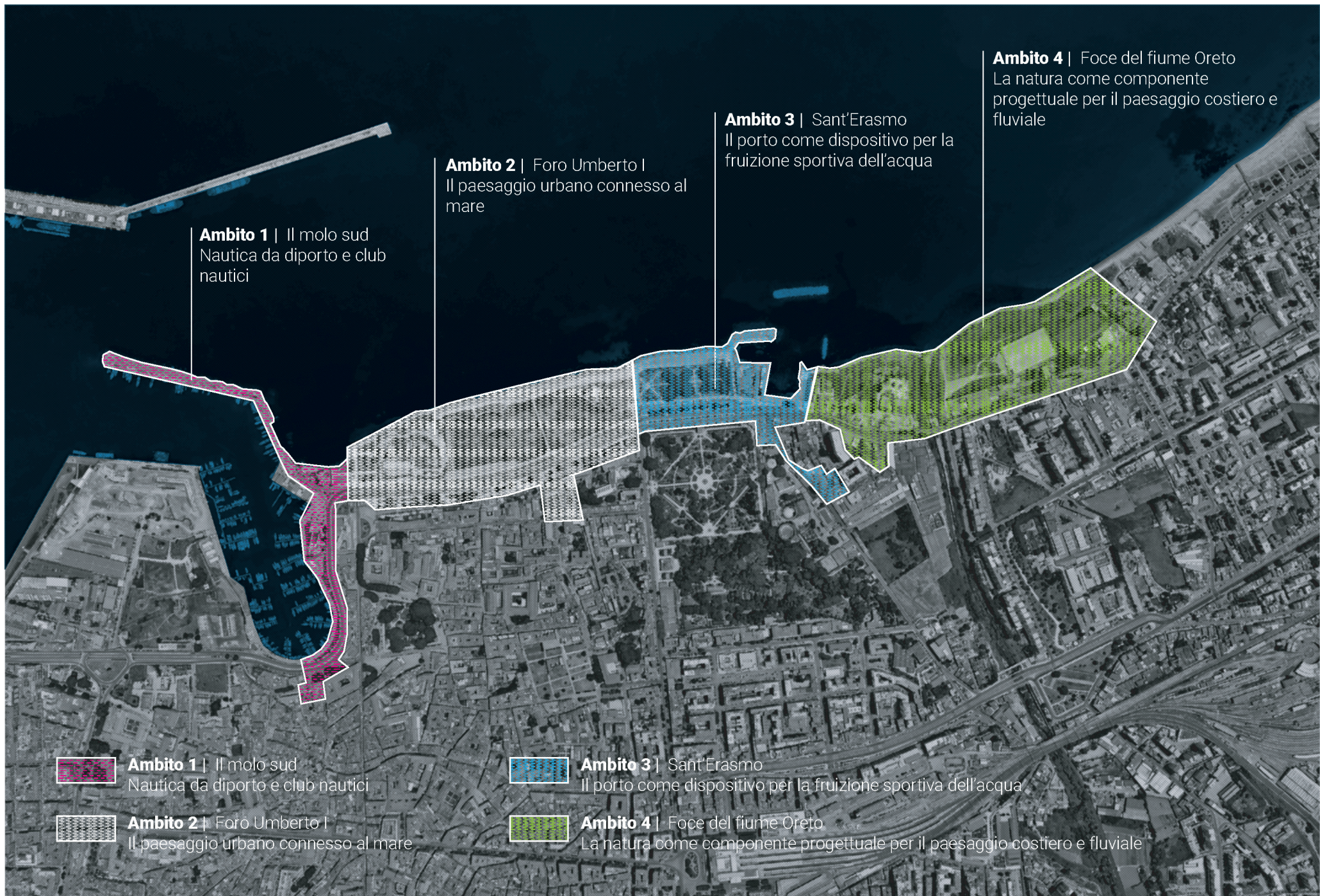
Gli obiettivi generali del concorso si traducono nel disegno complessivo delle aree urbane e portuali in un'ottica di integrazione funzionale e riconfigurazione del paesaggio urbano e naturale.

Le proposte progettuali dovranno legarsi ai contesti limitrofi che già in parte sono stati oggetto di recenti trasformazioni, nello specifico si fa riferimento all'area portuale del Molo Trapezoidale che ha subito una radicale trasformazione attraverso un progetto in grado di donare alla città un nuovo quartiere d'acqua con funzioni sia urbane sia portuali, questo si connette ad una vision dell'intero ambito portuale che si concretizza anche attraverso la realizzazione dell'area di interfaccia porto-città lungo via Crispi, un sistema vegetale di terrazze che ospita anch'esso funzioni urbane e portuali. Il progetto dovrà quindi connettersi

al contesto urbanistico fungendo da cerniera tra ambiti portuali e urbani fino a configurare il riassetto dei sistemi naturalistici in prossimità della foce del fiume Oreto attraverso un'idea che trovi sintesi nel progetto di paesaggio. In ciascuno dei quattro ambiti di progetto, gli obiettivi generali del concorso sono declinati in programmi funzionali di dettaglio e in "dispositivi progettuali" da utilizzare quali suggestioni per le elaborazioni avanzate di progetto:

- AMBITO 1 - Il molo sud
Nautica da diporto e club nautici
- AMBITO 2 – Foro Umberto I
Il paesaggio urbano connesso al mare
- AMBITO 3 – Sant'Erasmus
Il porto come dispositivo per la fruizione sportiva dell'acqua

- AMBITO 4 – Foce del fiume Oreto
La natura come componente progettuale per il paesaggio costiero e fluviale



Ambito 1 | Il molo sud Nautica da diporto e club nautici


Ambito 2 | Foro Umberto I
Il paesaggio urbano connesso al mare

Ambito 3 | Sant'Erasmus
Il porto come dispositivo per la fruizione sportiva dell'acqua

Ambito 4 | Foce del fiume Oreto
La natura come componente progettuale per il paesaggio costiero e fluviale

 **Ambito 1** | Il molo sud Nautica da diporto e club nautici

 **Ambito 2** | Foro Umberto I
Il paesaggio urbano connesso al mare

 **Ambito 3** | Sant'Erasmus
Il porto come dispositivo per la fruizione sportiva dell'acqua

 **Ambito 4** | Foce del fiume Oreto
La natura come componente progettuale per il paesaggio costiero e fluviale

5.2 Ambito 1

Il molo sud - nautica da diporto e club nautici

L'Ambito 1, interno alla giurisdizione portuale, dovrà ospitare funzioni legate principalmente alle attività diportistiche già in essere nell'area del molo sud. Le previsioni progettuali dovranno assicurare piena funzionalità alle utenze portuali come attracco natanti da diporto, edilizia a supporto dei servizi diportistici ed essere al contempo aperte alla città consentendo alle utenze urbane di usufruire delle aree libere. Il sistema degli edifici a servizio della nautica da diporto conformeranno un "muro abitabile" lungo il molo. Al fine di donare alla città maggiori spazi di fruizione del mare lungo tutto il molo dovranno immaginarsi soluzioni come camminamenti in quota in grado di offrire una passeggiata sul mare terminante con

un punto di vista sul porto e sull'intera città.

L'ipotesi di camminamenti in quota potranno configurare un sistema di coperture del "muro abitabile". Alla radice del molo sud, nella parte esterna al bacino portuale si configura una spiaggia urbana che dovrà connettersi nelle funzioni e nelle forme individuate al fine di dare uniformità ad un contesto oggi frammentato e poco funzionale.

L'accesso al molo sud dovrà essere pensato al fine di rendere operativo il transito dei mezzi militari.

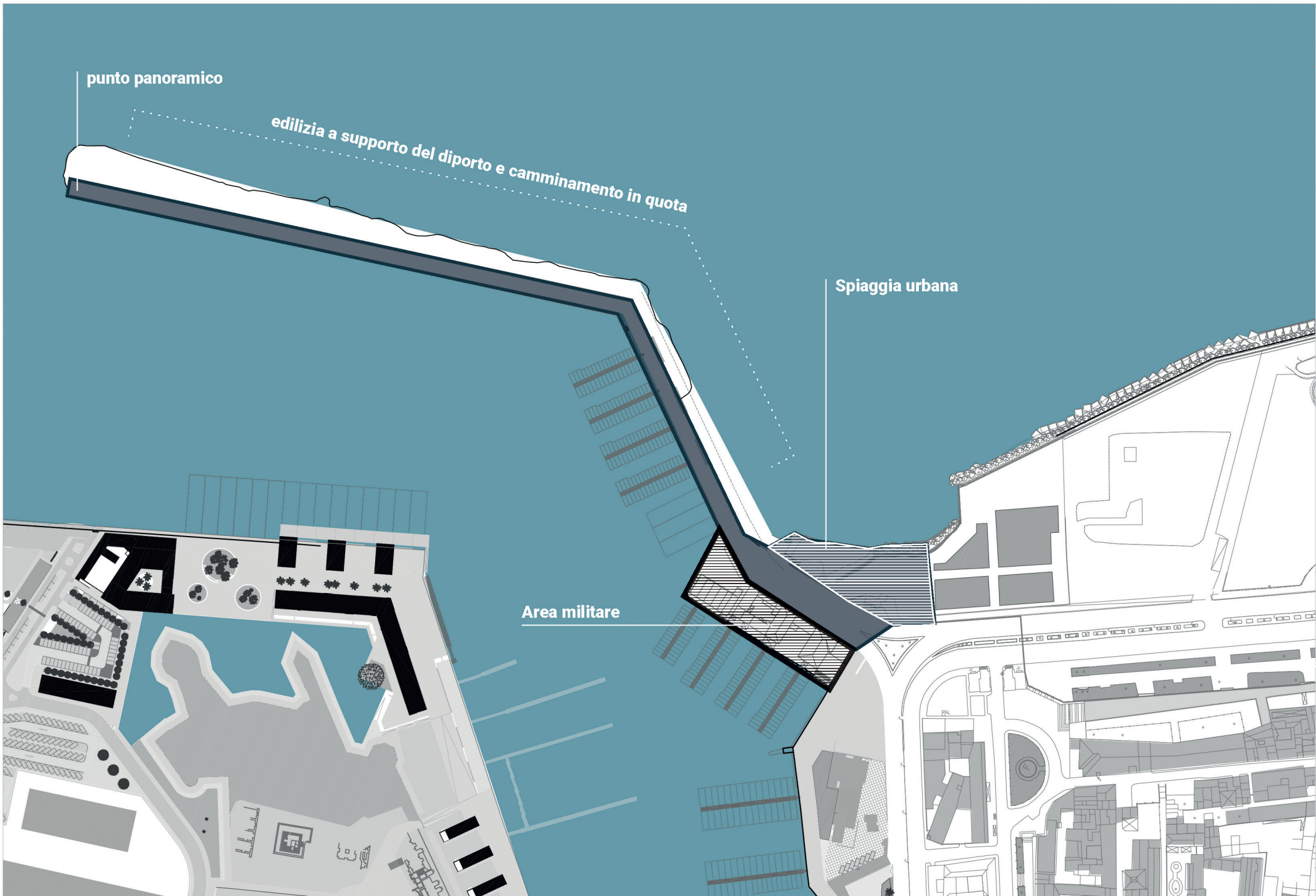
Le proposte progettuali dovranno spingersi fino ad immaginare un camminamento in quota che dalla piazza Fonderia raggiunga la Cala superando i potenziali conflitti tra i flussi pedonali e quelli carrabili.

Ambito 1

43.411 mq

Funzioni principali

- Diporto;
- Club nautici e sportivi;
- Piccola edilizia per servizi portuali e urbani (piccola ristorazione);
- Viabilità ciclo-pedonale;
- Aree vegetali e spazi pubblici;
- Spiaggia urbana.



punto panoramico

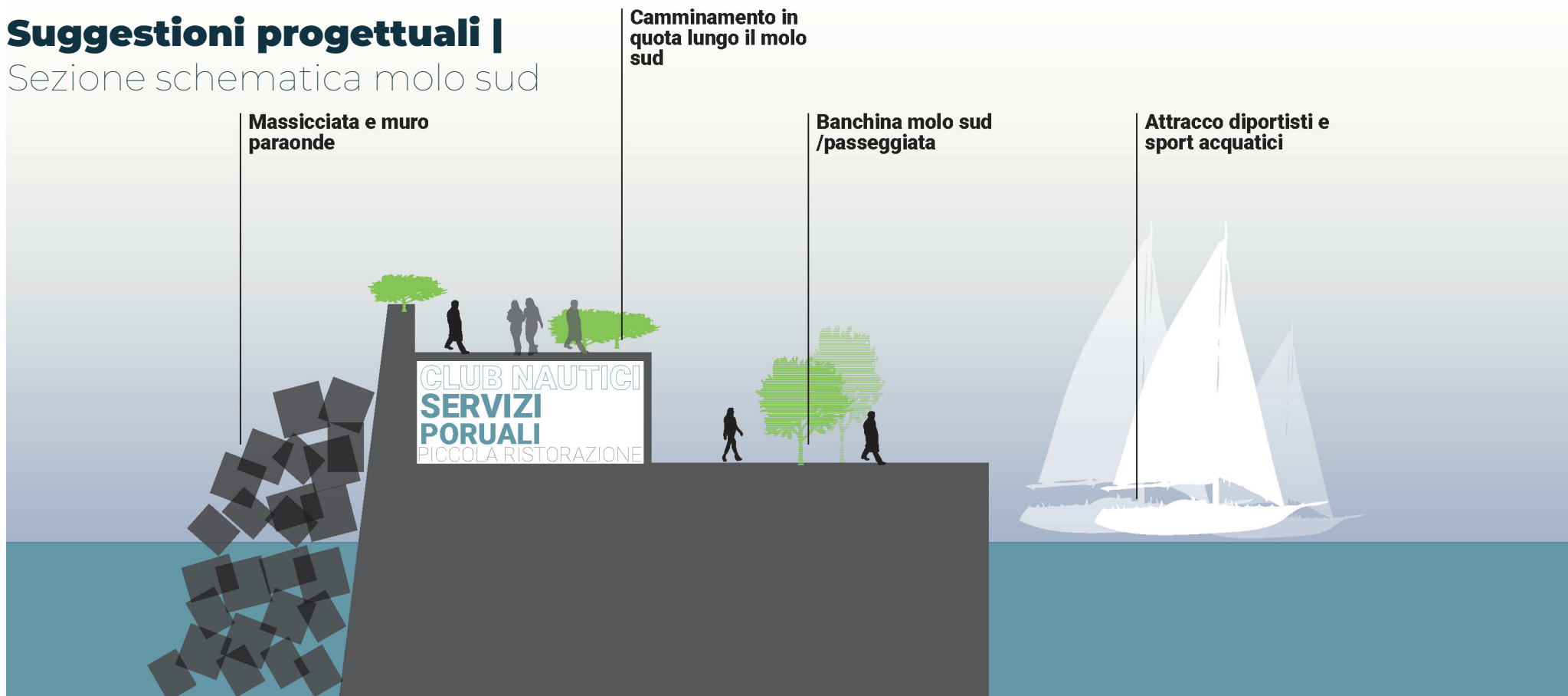
edilizia a supporto del diporto e camminamento in quota

Spiaggia urbana

Area militare

Suggerimenti progettuali |

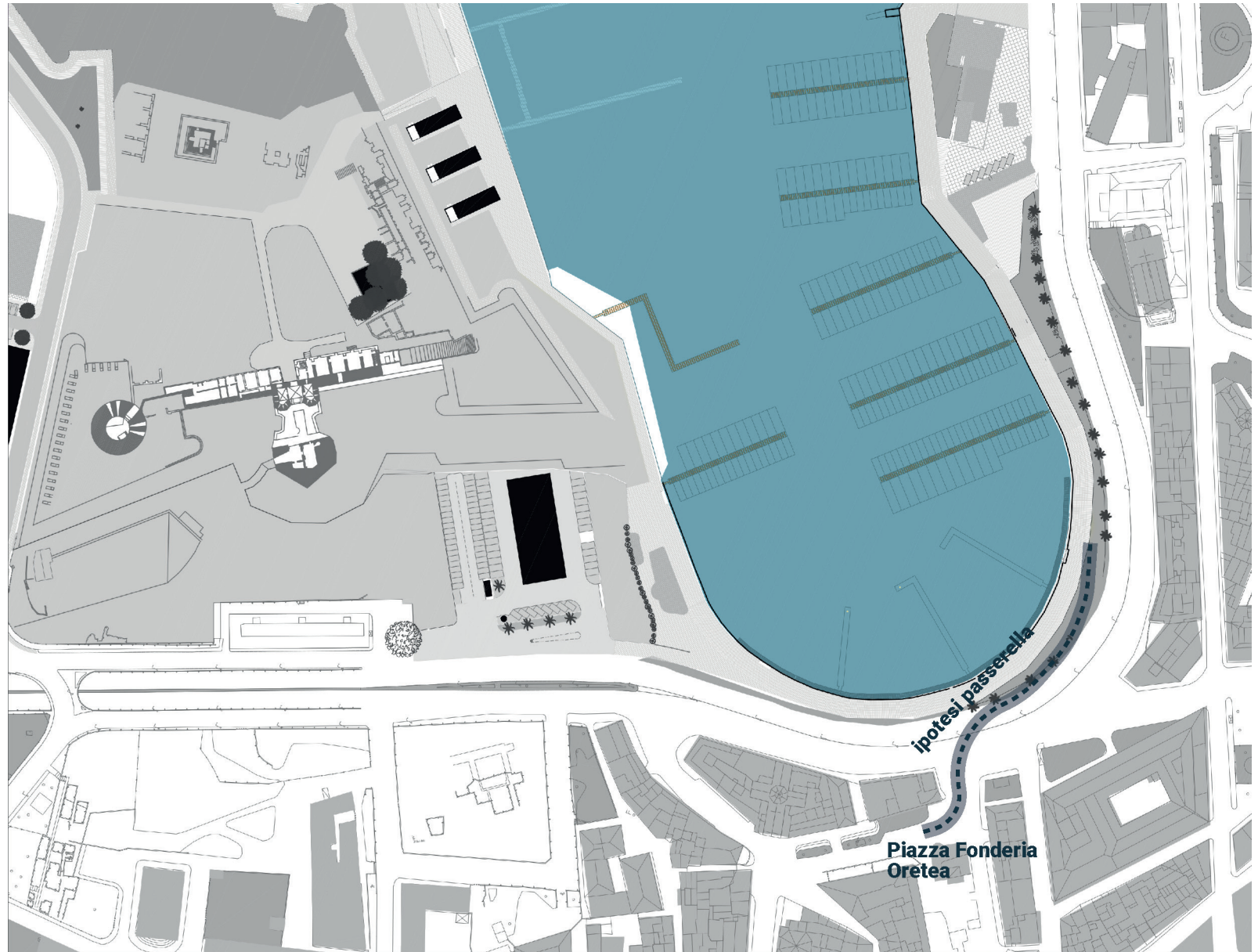
Sezione schematica molo sud



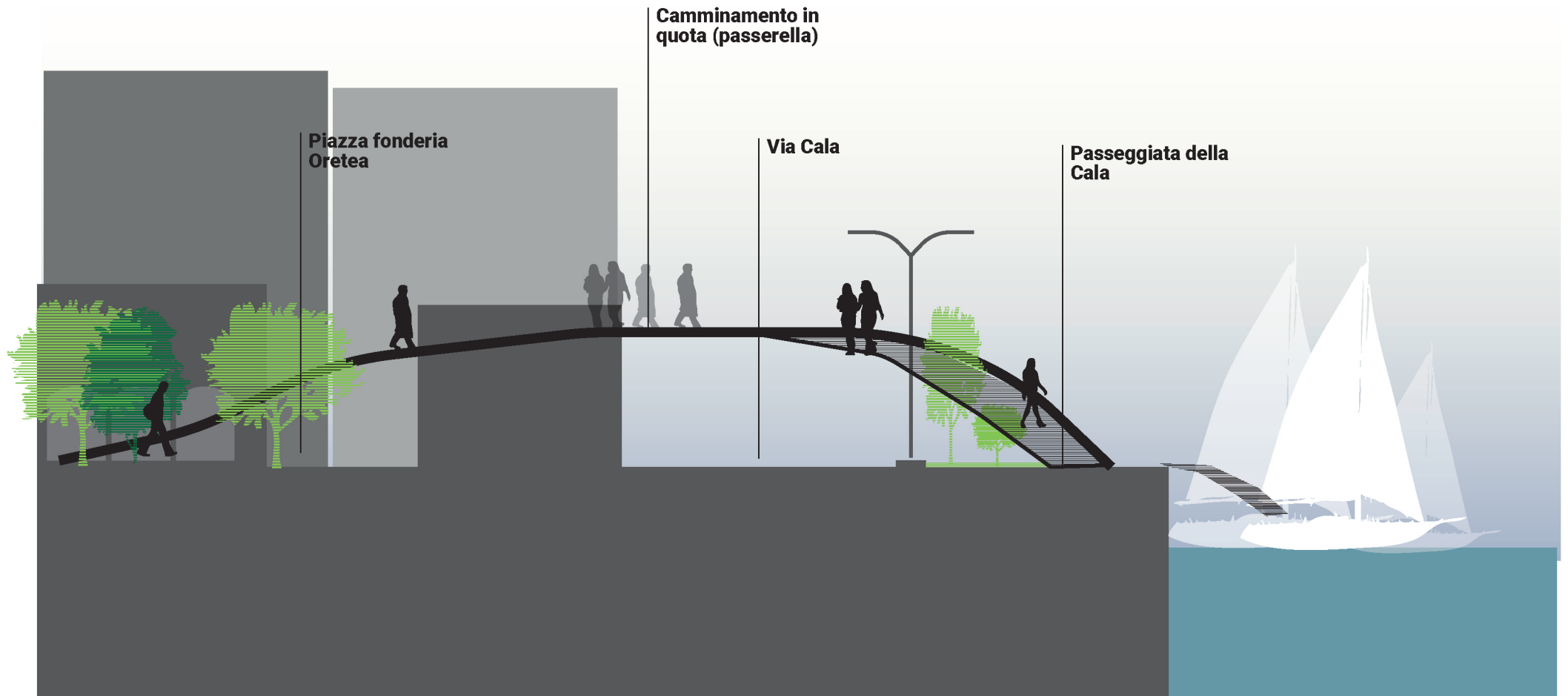
Specchio
acqueo esterno
al bacino della
Cala

Molo sud

Specchio acqueo interno al bacino
della Cala



Suggerimenti progettuali | camminamento in quota tra piazza Fonderia e il porto della Cala



Suggerimenti progettuali | camminamento in quota tra piazza Fondleria e il porto della Cala



5.3 Ambito 2

Foro Umberto I - Il paesaggio urbano connesso al mare

L'ambito 2 interessa l'area del Foro Umberto I che costituisce uno dei luoghi simbolo del rapporto della città con il suo mare. L'area in oggetto è sottoposta ad alcuni interventi in fase di ultimazione come l'area posta a est interessata dalla pompa di sollevamento. A ridosso di questa area è previsto un parcheggio interrato nel progetto delle nuove linee del tram, questa stessa area potrà in superficie essere utilizzata come grande spazio per ospitare eventi come quelli già organizzati in passato (grandi concerti, eventi religiosi, ecc.). Questi presupposti delineano alcune delle esigenze funzionali e delle future scelte che i progettisti dovranno avanzare. Le proposte progettuali dovranno inoltre immaginare soluzioni in grado di connettere la città storica al mare proponendo soluzioni per le aree urbane poste ai piedi delle antiche mura

urbiche e/o camminamenti sul fronte a mare, oggi interessato da massi di protezione. Per questo ambito si dovranno prevedere ridotti volumi in grado di ospitare funzioni urbane legate al loisir, alla ristorazione; volumi che dovranno integrarsi con il paesaggio attraverso coperture vegetali in grado di conformarsi come piccole "colline". Le proposte progettuali dovranno saper promuovere spazi di comunità per le utenze urbane, intergenerazionali e multifunzionali, come luoghi dello sport e per gli animali; il progetto di paesaggio sarà il collante per i diversi spazi immaginati; essenziale sarà lo studio delle essenze da piantumare e la complessiva composizione vegetale. Le proposte dovranno anche ridefinire la linea di margine tra il parco vegetale e la strada e proporre soluzioni progettuali per la qualità della passeggiata lungo le mura, anche attraverso collegamenti aerei o elementi di arte pubblica che fungano da connettori tra le due parti.

Ambito 2

140.814 mq

Funzioni principali

- Piccola edilizia per servizi portuali e urbani (piccola ristorazione);
- Viabilità ciclo-pedonale;
- Aree vegetali, spazi pubblici e aree sportive;
- Parcheggi;
- Spazio eventi.

Area previsione parcheggio
sotterraneo previsto dal
progetto tram

Area pompa di sollevamento
Previsione nuovi volumi

Piazza flottante

ipotesi camminamenti

piazza flottante

ipotesi camminamenti

Area eventi

Area previsione parcheggio
sotterraneo previsto dal
progetto tram

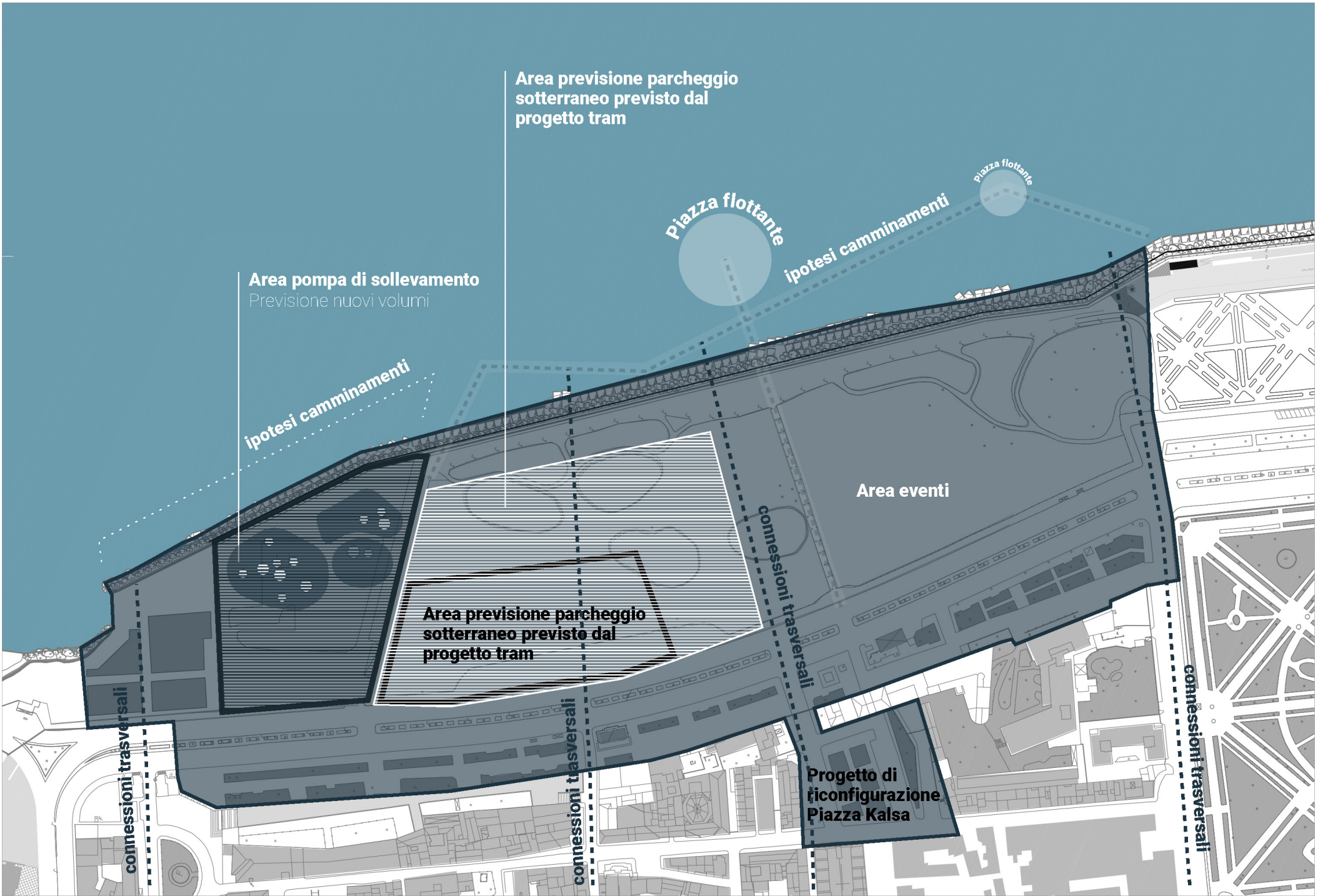
connessioni trasversali

Progetto di
riconfigurazione
Piazza Kalsa

connessioni trasversali

connessioni trasversali

connessioni trasversali



Suggerimenti progettuali | passerella flottante sul Foro Italico



Suggerimenti progettuali | teatro flottante sul Foro Italiceo



5.4 Ambito 3

Sant'Erasmus - Il porto come dispositivo per la fruizione sportiva dell'acqua

Per l'Ambito 3 le proposte progettuali dovranno immaginare soluzioni che si integrino con alcune funzioni già insediate come le attività di ristorazione nel porticciolo di S.Erasmo, il diporto e la piccola pesca.

In continuità con le previsioni dell'ambito, lungo la linea d'acqua dovranno prevedersi soluzioni che garantiscano il contatto fisico con il mare come camminamenti sospesi sull'acqua, mantenendo comunque la funzione di protezione soprattutto per la diga foranea del porticciolo ed includendo, eventualmente, possibili soluzioni che utilizzino interventi di land art. Il progetto di paesaggio dovrà manifestarsi nelle aree limitrofe al porticciolo integrando l'edificio presente che ospita importanti funzioni

sociali per il quartiere.

Sarà cura delle proposte progettuali avanzare ipotesi di riconfigurazione dello spazio antistante il porto, proponendo anche l'eventuale riduzione dello spazio carrabile a favore di una riorganizzazione funzionale legata al loisir; in stretta connessione a questo spazio si dovrà prevedere una nuova configurazione della via Tiro a Segno che connette il porto, attraverso l'ipotesi di un camminamento in quota, con uno spazio retrostante da utilizzare anche come possibile area parcheggio, con l'ipotesi di un sistema di copertura in grado di occultare quest'ultima funzione a favore di un giardino sospeso e spazi per il quartiere. Infine lo spazio occupato dal porticciolo dovrà essere attrezzato per usi legati alle attività sportive e alla fruizione del mare.

Ambito 3

59.360 mq

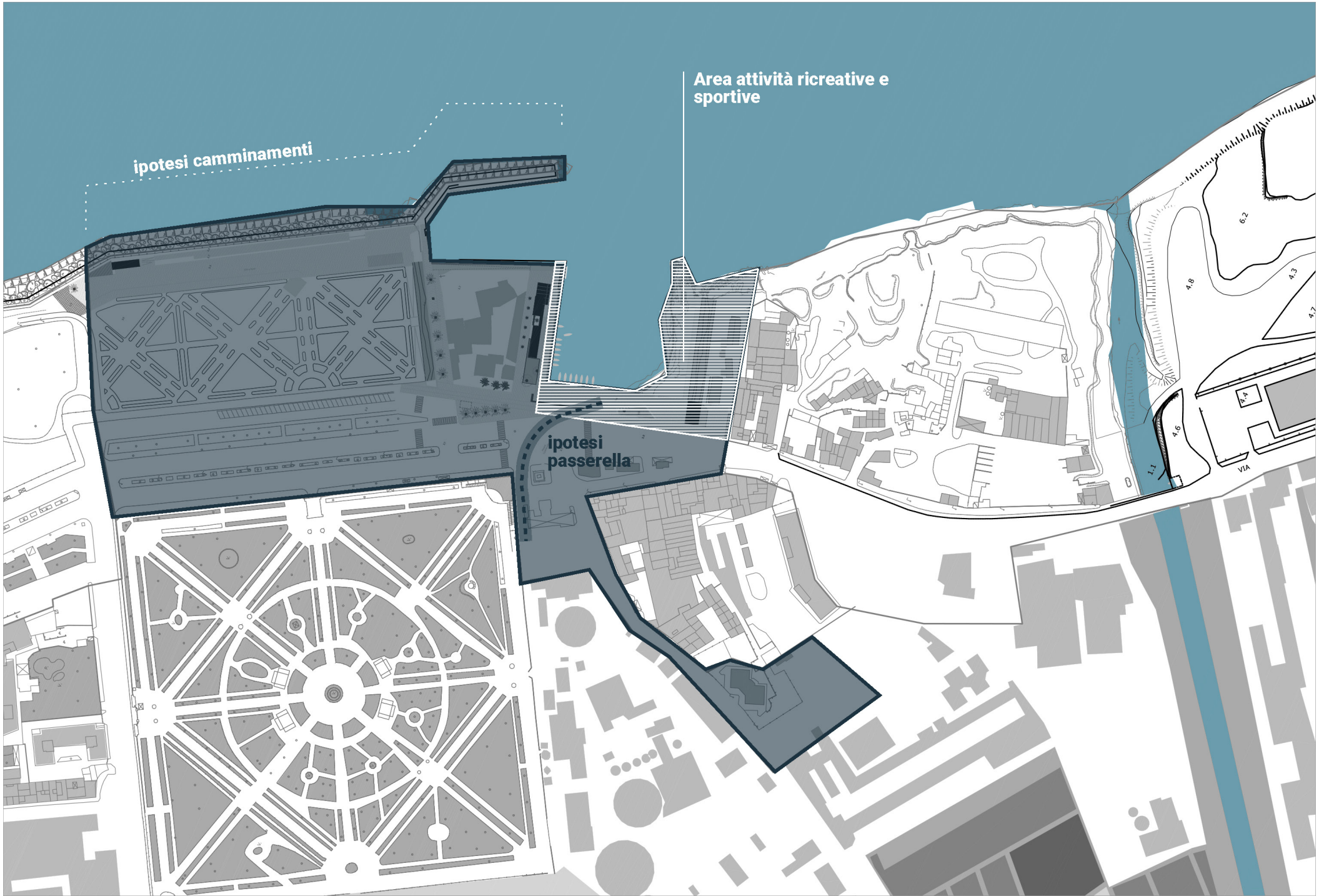
Funzioni principali

- Diporto;
- Viabilità ciclo-pedonale;
- Aree vegetali e spazi pubblici;
- Spiaggia urbana; Parcheggi;

Area attività ricreative e sportive

ipotesi camminamenti

ipotesi passerella



5.5 Ambito 4

Il parco della Foce - La natura come componente progettuale per il paesaggio costiero e fluviale

L'Ambito 4, esterno alla giurisdizione dell'AdSP e pertanto sottoposto alla pianificazione comunale attraverso lo strumento del PUDM, costituisce un'importante porzione del territorio costiero che si configura come cerniera tra l'ambito urbano-portuale e quello paesaggistico-costiero. La foce del Fiume Oreto costituisce elemento di forte valenza paesaggistica da valorizzare e, pertanto, si chiede un progetto di parco della foce in grado di fungere da catalizzatore di futuri processi di riconfigurazione paesaggistica del paesaggio fluviale e costiero. Importanti presenze, come il museo Mare Memoria Viva o lo Stand Florio, costituiscono preesistenti presidi culturali che dovranno

divenire parte integrante del progetto, immaginando spazi a servizio soprattutto delle comunità locali, con servizi di ristorazione e commerciali, servizi culturali e sportivi, ipotizzando una grande area di parcheggi localizzata nel punto nodale e di facile accesso al sistema costiero sud e a quello storico urbano e portuale. L'area destinata a parcheggi dovrà avere una copertura vegetale in grado di nascondere funzioni meno pregiate a favore di spazi gradevoli a servizio del quartiere.

Ambito 4

190.750 mq

Funzioni principali

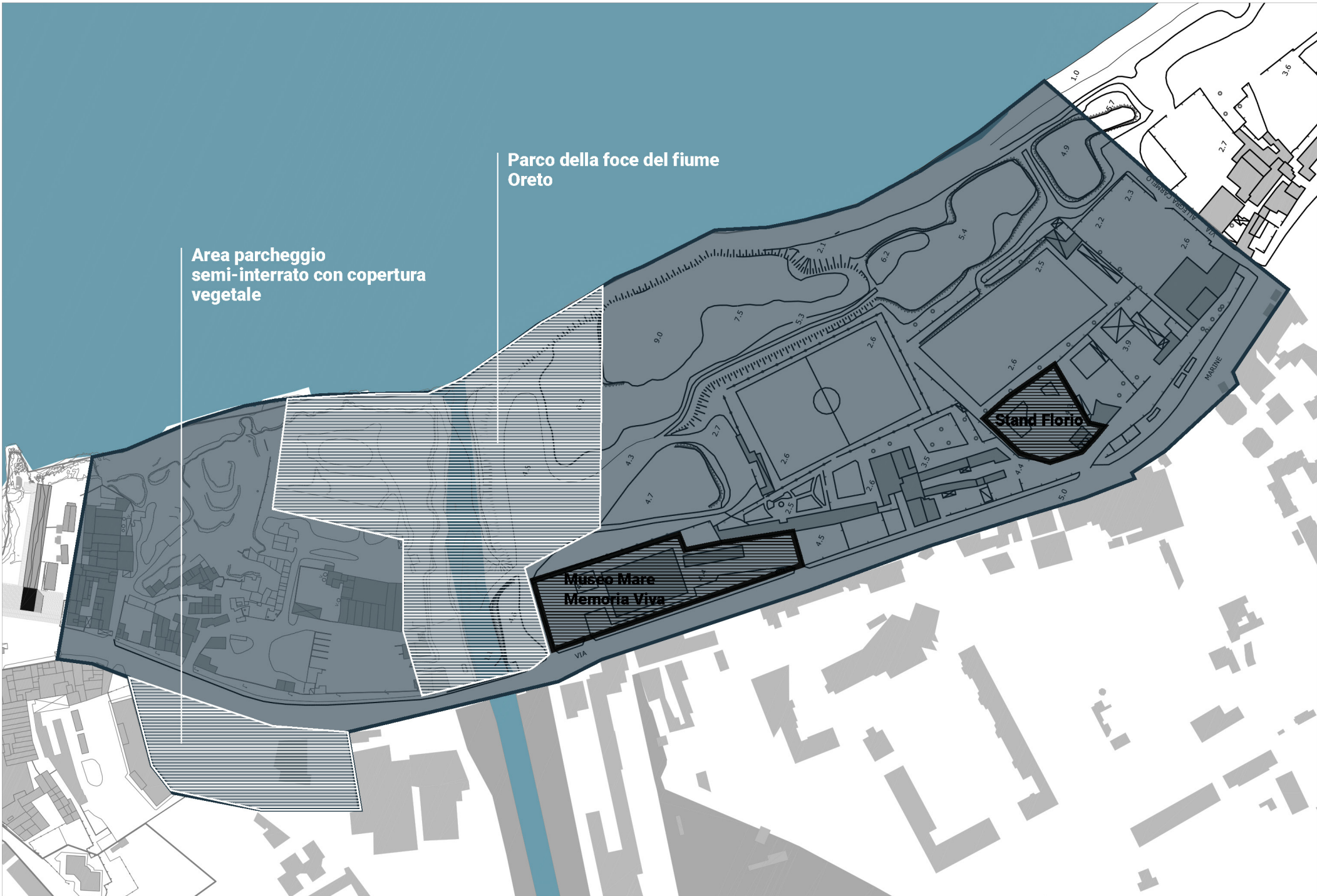
- Viabilità ciclo-pedonale;
- Aree vegetali e spazi pubblici;
- Spiaggia urbana;
- Parcheggi;
- Servizi commerciali per la ristorazione;
- Parco della foce;
- Servizi sportivi e culturali.

**Parco della foce del fiume
Oreto**

**Area parcheggio
semi-interrato con copertura
vegetale**

**Museo Mare
Memoria Viva**

Stand Florio

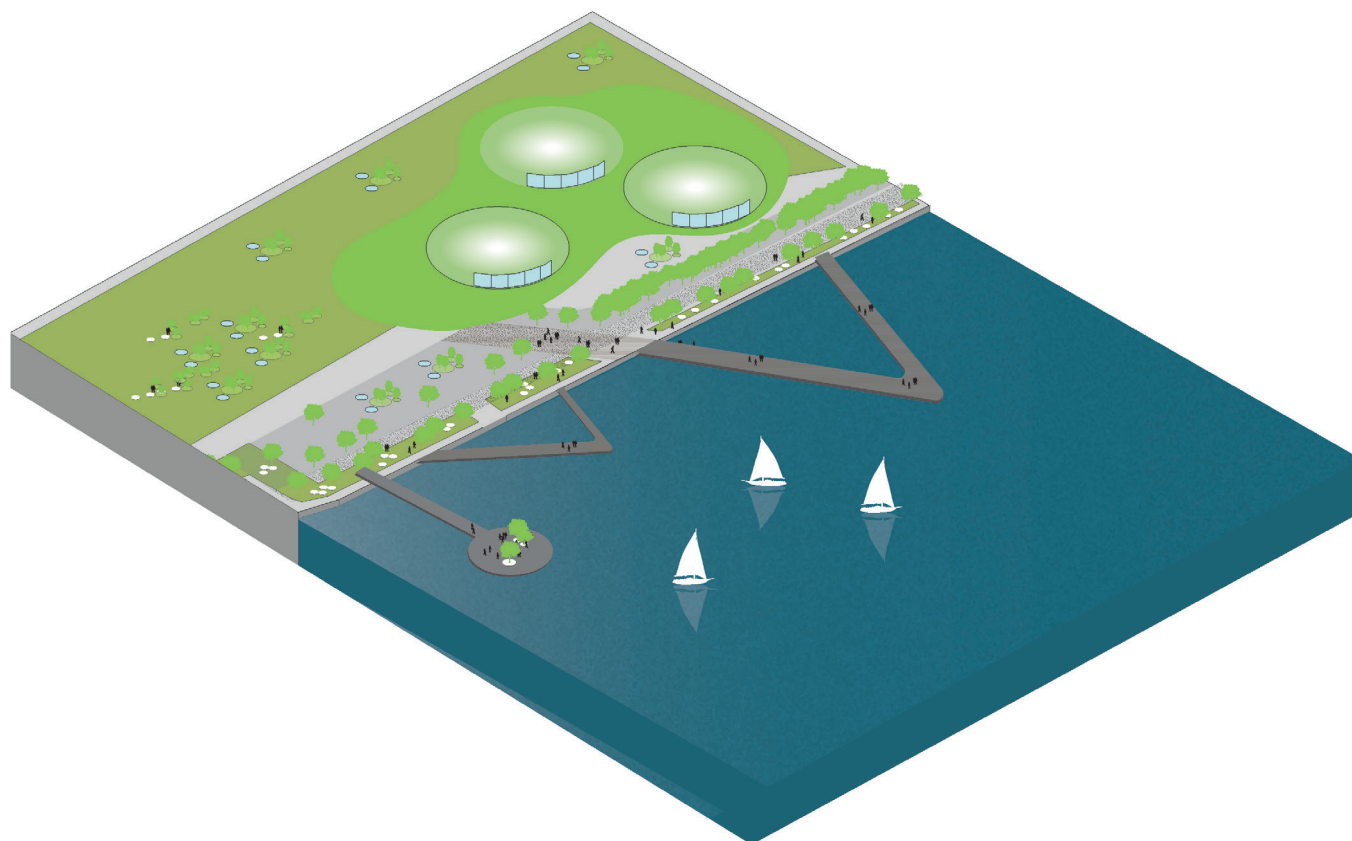


I DISPOSITIVI PROGETTUALI PROPOSTI COME POSSIBILI SOLUZIONI DA ADOTTARE

n	Dispositivo	descrizione
1	edilizia per servizi portuali	L'edilizia portuale dovrà avere superfici contenute con una sola elevazione e altezza non impattanti rispetto al contesto portuale e urbano, con altezza massima pari a 7,5 m. Le soluzioni architettoniche dovranno prediligere in generale la permeabilità e l'attraversamento in un'ottica di maggiore fruizione e integrazione tra spazi chiusi e aperti, le coperture dovranno avere di norma tetti piani e potranno ospitare superfici vegetali, a meno che per superfici che conformano spazi vegetali in connessione all'area sulla quale insistono, configurandosi quindi come superfici vegetali estruse dal terreno, utili a definire una nuova sistemazione di paesaggio.
2	edilizia per servizi commerciali e di ristorazione	L'edilizia destinata a servizi commerciali e di ristorazione dovrà avere configurazioni non impattanti con il contesto con una sola elevazione con altezza massima pari a 7,5 m. Le soluzioni architettoniche dovranno prediligere in generale la permeabilità e l'attraversamento in un'ottica di maggiore fruizione e integrazione tra spazi chiusi e aperti, le coperture dovranno avere di norma tetti piani e potranno ospitare superfici vegetali, a meno che per superfici che conformano spazi vegetali in connessione all'area sulla quale insistono, configurandosi quindi come superfici vegetali estruse dal terreno, utili a definire una nuova sistemazione di paesaggio. Potrà ipotizzarsi l'uso delle coperture come spazi indoor delle attività previste.
3	edilizia per servizi culturali	Per l'edilizia legata ai servizi culturali dovrà essere ipotizzata soluzioni che consentano la massima apertura alle utenze, ipotizzando attraversamenti e spazi aperti anche per l'utilizzo estivo. Dovranno ipotizzarsi spazi culturali con dimensioni non eccessive (aule, uffici, ambienti per eventi, ecc.).
4	spazi vegetali	Per la progettazione degli spazi vegetali dovrà prestarsi particolare attenzione alle esigenze previste e alla configurazione del paesaggio vegetale progettato. Al fine di comporre un progetto di paesaggio integrato con il contesto urbano-portuale è necessario approfondire il tema della vegetazione anche attraverso studi di settore che sappiano spiegare e motivare le scelte progettuali in un'ottica di sostenibilità.
5	percorsi ciclo-pedonali	I percorsi ciclo-pedonali dovranno consentire un'agevole fruizione delle aree in oggetto e dovranno essere pensati come attraversamenti per le diverse utenze (sportiva, passeggio, diversamente abili, ecc.). Si precisa che i materiali delle pavimentazioni dovranno essere permeabili e illuminati durante le ore serali, inoltre lungo i percorsi dovranno prediligersi luoghi di sosta opportunamente ombreggiati da vegetazione.
6	parcheggi	Per i parcheggi, potranno ipotizzarsi soluzioni a raso e/o interrate in linea con quanto previsto dalla pianificazione/programmazione in essere. Per i parcheggi a raso dovranno prediligersi pavimentazioni semipermeabili e soluzioni in grado di schermare e ombreggiare l'intera area anche con ipotesi di "soluzioni vegetali".
7	spazi pubblici	Per gli spazi pubblici dovranno essere ipotizzate soluzioni in grado di ospitare differenti funzioni (spazi per eventi, luoghi di culto all'aperto, area loisir, ecc.) anche contemporanee in un'ottica di commistione funzionale e massima flessibilità, spazi ibridi in grado di adattarsi alle esigenze delle utenze, senza per questo tralasciare il disegno complessivo e l'attenzione per i materiali che dovranno sempre proiettarsi verso ipotesi permeabili e che comunque abbiano minor impatto possibile con l'ambiente.
8	aree sportive	Le aree sportive dovranno consentire l'uso di differenti attività sia a terra sia a mare, i materiali dovranno garantire la permeabilità dei suoli. Per queste aree si dovranno prevedere piccole strutture, nei limiti degli indici previsti, a servizio delle attività sportive (spogliatoi, depositi, piccoli uffici, ecc.)
9	spiaggia urbana	La spiaggia urbana dovrà essere accessibile a tutte le utenze urbane, quindi dotata di sistemi di accesso al mare anche per i diversamente abili, dotata di servizi igienici e piccole strutture, anche di carattere temporaneo, per il ristoro.

Elaborazioni meta-progettuali

Modello concettuale delle possibili soluzioni per l'area del Foro Umberto I



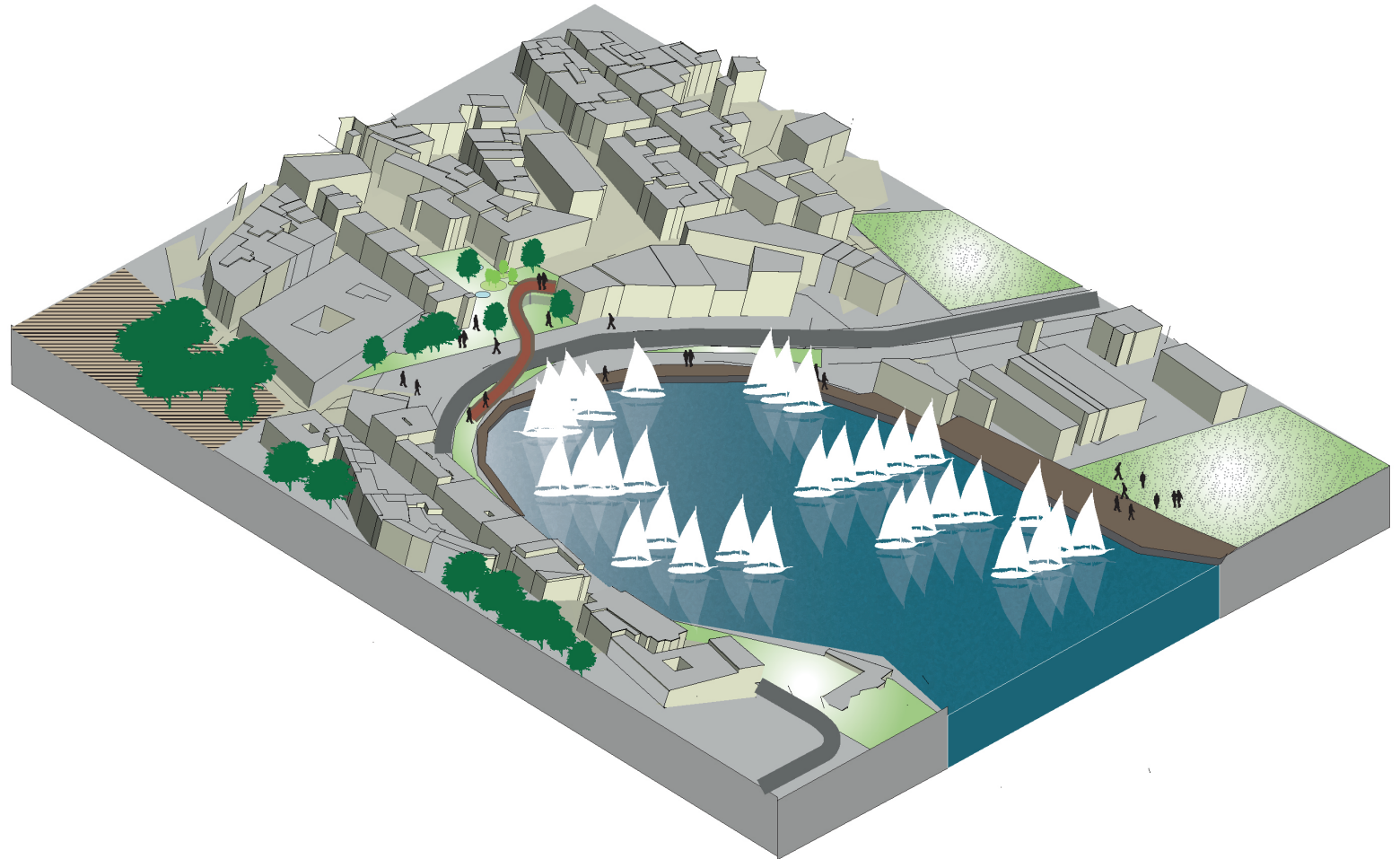
Elaborazioni meta-progettuali

Modello concettuale delle possibili soluzioni per l'area della foce del fiume Oreto



Elaborazioni meta-progettuali

Modello concettuale delle possibili soluzioni per il collegamento in quota sul porto della Cala



Elenco degli allegati

Elaborati propedeutici ed informativi

A. Elaborati estratti dalle linee di indirizzo:

1. Area oggetto del concorso e relativi ambiti [01_areaconcorso_ambiti.pdf]
2. Ambito 1 [02_ambito1.pdf]
3. Ambito 2 [03_ambito2.pdf]
4. Ambito 3 [04_ambito3.pdf]
5. Ambito 4 [05_ambito4.pdf]

B. Elaborati di base utilizzabili dai concorrenti:

1. Planimetria generale stato attuale, 1:2000 [01_planimetriagenerale.dwg]
2. Documentazione fotografica [02_foto.zip]

C. Riferimenti a vincoli, piani e progetti di contesto

Link al PRP: <https://adsppalermo.portaletrasparenza.net/it/trasparenza/pianificazione-e-governo-del-territorio/porto-di-palermo.html>

Link al PRG: <https://www.comune.palermo.it/amministrazione-trasparente.php?grp=3&lev=4&id=111>

<https://www.comune.palermo.it/amministrazione-trasparente.php?grp=3&lev=4&id=111>

Link al PAES: <https://www.comune.palermo.it/paesc/index.php>

Link al PUDM: <https://www.comune.palermo.it/amministrazione-trasparente.php?grp=3&lev=4&id=123>

Link al PPE: <https://www.comune.palermo.it/amministrazione-trasparente.php?grp=3&lev=4&id=173>

