



Il porto lancia la “formula Palermo” per la rigenerazione sociale e urbana

La “formula Palermo”: questa in sintesi la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee

Il Palermo Marina Yachting, un anno dopo, è parte integrante della città; il lavoro è stato radicale.

Sull’area dell’ex molo Trapezoidale sono stati:

- Demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti
- Effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l’ingresso in porto delle grandi navi da crociera
- Abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l’operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione
- 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il “nuovo centro urbano” di Palermo
- 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo porto di Palermo
- Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Gela e Licata
- Realizzati un modernissimo terminal crociere e un terminal per aliscafi

Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto:

- Un incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest’anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi
- Aumento dell’occupazione

Al di là dei numeri, quella compiuta a Palermo, e oggetto di un primo consuntivo oggi in occasione del consueto appuntamento “Noi, il Mediterraneo...”, caratterizza un’operazione di rigenerazione urbana, sociale e inclusiva destinata a segnare una svolta storica nel rapporto porto-città in Mediterraneo.

“Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasqualino Monti, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale - una

parola d'ordine: riordinare. Creare spazi precisi e percepibili immediatamente per le differenti attività del porto, facendo del porto stesso una parte integrante della città, in ciò trasformando un'industria complessa in un sistema che fosse, come accaduto, vissuto e avvertito come parte integrante della comunità cittadina”.

“Oggi a Palermo il Waterfront è un luogo polifunzionale - spiega Monti - dove il lavoro incontra il tempo libero, l'architettura celebra l'ambiente e la tecnologia abbraccia la sostenibilità. È uno spazio vivo, che cresce con la città e la sua comunità. La trasformazione del porto di Palermo non è solo un progetto infrastrutturale, ma una nuova idea di città: aperta, dinamica e pronta a dialogare con il Mediterraneo e con il mondo. È quello che abbiamo fatto lo scorso anno trasformando il molo Trapezoidale nel moderno Palermo Marina Yachting, un'area degradata in un'opportunità di sviluppo. La capacità competitiva dei territori è in chiara relazione con la modernizzazione della dotazione infrastrutturale degli stessi e dei servizi offerti. Così anche il molo, da accozzaglia di cemento e di funzioni, è cambiato, acquisendo destinazioni d'uso del tutto nuove che hanno a che fare con la riqualificazione culturale e l'accoglienza turistica. Quelle realizzate sul molo Trapezoidale, oggi Palermo Marina Yachting, sono modifiche di assetti funzionali che conferiscono un carattere indelebile ai paesaggi, enfatizzano simboli e valori legati alle vicende storiche e proiettano il visitatore - sia esso un residente o un turista - all'interno del mondo dei flussi e delle emozioni che le città portuali sanno produrre e suscitare. Su quest'area si muovono annualmente circa due milioni di persone quindi possiamo affermare che il raccordo tra porto e centro storico è ormai assicurato e l'obiettivo di ritrovare nel mare un elemento di identità è stato sostanzialmente realizzato. Adesso i simboli e i valori di questo spazio sono diventati la cultura, la fantasia, il gioco, il loisir, la difesa del mare, l'esposizione delle eccellenze del Made in Sicily, attorno al motore del luogo, ovvero il Castello a Mare, valorizzato e pronto a incrementare l'offerta culturale cittadina”.

Un bel salto di qualità, trattandosi non solo di un cambiamento sull'area a mare, ma soprattutto di una vera e innovativa idea di città a forte impatto, con spazi aperti che consentono di immergersi completamente nell'esperienza marittima. Un nuovo quartiere d'acqua. I risultati, dopo un anno, sono positivi, con un afflusso al di sopra di ogni aspettativa. Riprende Monti: “Gli esercenti, che hanno investito in questo luogo, sono soddisfatti del loro “condominio” che offre dallo street food al sushi, dalla gioielleria alla SPA. Nel porto di Palermo, nel 2024, supereremo il milione di crocieristi, numero che crescerà ancora nel 2025: Palermo in passato ne faceva 450 mila, siamo arrivati in pochi anni a raddoppiare il dato. Abbiamo investito quasi 600 milioni perché il porto divenisse quello che è oggi, ma il lavoro continua, i margini di miglioramento sono ancora tanti. Abbiamo altre opere in corso di realizzazione, come l'interfaccia città-porto, il cui primo lotto inaugureremo nella prossima primavera, che miglioreranno la funzionalità portuale e la connessione con la città”. C'è anche la sistemazione del Molo Sud per completare la riqualificazione attorno alla Cala, l'antico porticciolo. “Sì, il Molo verrà ampliato - continua Monti - creeremo nuovi percorsi ciclo-pedonali, i vecchi edifici saranno sostituiti da altri di pregio e dati in concessione alle attività già esistenti; sulla banchina esterna prevediamo la realizzazione di nuovi ormeggi turistici per navi e mega yacht”. Oggi si è anche parlato di yachting: “L'attenzione al lusso non è solo una scelta di prestigio, ma un'opportunità economica concreta. Al PMY abbiamo già attracchi per quattordici mega yacht: il percorso è

ancora all'inizio ma nell'importante processo di modernizzazione abbiamo adeguato la nostra offerta alle esigenze delle grandi imbarcazioni da diporto. Questi mesi sono stati di consolidazione, nel 2025 avremo il vero e proprio PMY con una programmazione ordinata, puntando sulla sua posizione strategica di Palermo al centro del Mediterraneo, sulla bellezza del suo patrimonio culturale e su un'offerta turistica sempre più sofisticata. Le richieste sono tantissime e questo ci fa ben sperare. Il lusso può essere non solo un privilegio, ma anche una risorsa economica condivisa. Penso al refitting, elemento chiave per l'economia di un porto. Gli armatori di super yacht possono trovare a Palermo un'alternativa competitiva rispetto ad altri poli mediterranei, grazie alla combinazione di alta qualità e costi più contenuti". Conclude il Presidente: "Questa attività genera un indotto significativo per il territorio, coinvolgendo ingegneri navali, artigiani, tecnici e fornitori locali. Inoltre, la presenza di yacht di lusso nel porto di Palermo non si traduce solo in vantaggi diretti per l'industria nautica, ma stimola anche l'economia locale. Gli armatori, gli equipaggi e i loro ospiti, che scelgono Palermo come punto di partenza per esplorare la Sicilia, contribuiscono, infatti, alla crescita del settore turistico".

A partire dagli anni 90 le principali città-porto in Europa, in forte ritardo rispetto alle esperienze americane, si sono poste il problema di "abbattere le mura del porto" e creare una sinergia fra il tessuto urbano e le aree portuali che per decenni erano state isolate dal contesto delle città. Le esperienze di Barcellona e successivamente quella di Genova, guidata dall'architetto Renzo Piano, in occasione delle celebrazioni colombiane del 1992, hanno fatto per anni scuola generando un'alternativa europea, e specialmente mediterranea, alla formula americana perseguita, ad esempio, da New York, San Francisco (con il PIER 69) e da San Diego.

Oggi si assiste, e Palermo ne è uno dei principali testimoni, a un vero e proprio New Deal del rapporto tra porto e città: l'abbattimento delle mura della cinta portuale e la riappropriazione delle aree sul mare, di cui la città era stata privata, diventa una chiave di lettura di recupero sociale di una coesione delle comunità cittadine, in funzione di una lotta all'emarginazione di interi quartieri e all'insegna del recupero più autentico di un identikit delle città di mare.

Se Montecarlo ha compiuto questa scelta con il progetto terra-mare in chiave però molto elitaria, Barcellona, ora Palermo, e a seguire il Waterfront Project di Genova, segnano l'ingresso in una nuova era che non è prioritariamente urbanistica e architettonica, ma che punta con forza alla lotta al degrado urbano e alla costruzione di una comunità inclusiva in grado di affrontare le sfide presenti e future di realtà urbane, e quindi di comunità in profonda e costante evoluzione, smussando i motivi di attrito e costruendo grandi punti di aggregazione.