



COMUNE DI PALERMO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

DELIBERAZIONE.....DEL.....

Sessione Seduta: pubblica/segreta

OGGETTO: "Interesse" con l'autorità Portuale sul nuovo Piano Regolatore Portuale (legge n°84/94 art. 5) ed individuazione delle I. n. Benseglio.

L'anno duemila/otto il giorno del mese di alle ore, nella Sede Municipale, convocato con determinazione del Presidente, si è riunito nella solita aula il Consiglio Comunale di questa Città, sotto la presidenza del e con l'assistenza del Segretario Generale

Al momento della votazione del presente atto, risultano presenti i seguenti Consiglieri:

		Pres.	Ass.			Pres.	Ass.
1) AGNELLO	Manfredi			26) MATTALIANO	Cesare		
2) ALOTTA	Salvatore			27) MICELI	Maurizio		
3) BONFANTI	Gaspere			28) MILAZZO	Giuseppe		
4) BOTTIGLIERI	Orazio			29) MINEO	Rosario		
5) CAMPAGNA	Alberto			30) MIRABILE	Salvatore		
6) CARONIA	Maria Anna			31) MONASTRA	Antonella		
7) CUSUMANO	Giulio			32) MOSCHETTI	Nunzio		
8) DI FRANCO	Luigi			33) MUNAFO'	Giovanna		
9) DI GAETANO	Vincenzo			34) OLIVERI	Sandro		
10) DRAGO	Sebastiano			35) ORLANDO	Francesco		
11) FARAONE	Davide			36) ORLANDO	Salvatore		
12) FERRANDELLI	Fabrizio			37) PALMA	Onofrio		
13) FICARRA	Elio			38) PELLEGRINO	Maurizio		
14) FILORAMO	Rosario			39) PIANPIANO	Leopoldo		
15) FRACCONE	Filippo			40) RIBAUDO	Angelo		
16) FRAGALA'	Vincenzo			41) RIBAUDO	Doriana		
17) FURCERI	Salvatore			42) RUSSO	Girolamo		
18) GENNARO	Giusto			43) SANTORO	Stefano		
19) GENOVA	Agostino			44) SCAVONE	Aurelio		
20) GRECO	Giovanni			45) SIRAGUSA	Alessandra		
21) INZERILLO	Gerlando			46) SPALLITTA	Nadia		
22) ITALIANO	Salvatore			47) TAMAJO	Edmondo		
23) LENTINI	Salvatore			48) TANTILLO	Giulio		
24) LODATO	Patrizio			49) TERMINELLI	Antonino		
25) LOMBARDO	Giovanni			50) TRAPANI	Ivan		
				TOTALE n.			



Palermo **01 AGO 2008**

N° prot. **539726**

Risposta alla nota n° del allegati n°
 Responsabile del procedimento: Arch. Lorella Amodeo

Oggetto: Proposta di delibera di Consiglio Comunale n. 19 del 01/08/08
 "Intesa" con l'Autorità Portuale sul nuovo Piano Regolatore Portuale (Legge n. 84/94
 - art. 5) ed individuazione delle Aree Bersaglio.

Il Vice Segretario Generale
 Dott. Renato Di Matteo

Ai Presidenti della I Circoscrizione
 II Circoscrizione
 VII Circoscrizione
 VIII Circoscrizione

E, p.c.
 Ai Dirigenti della I Circoscrizione
 II Circoscrizione
 VII Circoscrizione
 VIII Circoscrizione

Alla Segreteria Generale
 Alla Presidenza del Consiglio Comunale

LORO SEDI

Al fine di consentire a Codeste Circoscrizioni di esprimere il parere di legittimità, ex art. 9 del Regolamento comunale sul decentramento, si trasmette copia della proposta di delibera citata in oggetto, corredata dalla Relazione generale, dalle Norme Tecniche di Attuazione e dalle tavole più rappresentative (Tav. n. 16, 18, 20, 21 e Allegato 2). Si comunica che la copia completa del Piano Regolatore Portuale è a disposizione per la consultazione presso i locali del Settore Urbanistica ed Edilizia di Piazza della Pace n. 7.

Codesti Consigli di Circoscrizione, con cortese sollecitudine, sono pregati di trasmettere il parere espresso direttamente alla Presidenza del Consiglio.

COMUNE DI PALERMO
 ARCHIVIO SEGR. GENERALE
 07 AGO. 2008
 Serie Cat. Fasc.
 Prot. N. **539726** Data **03 AGO. 2008**

Il Dirigente
 (Arch. Vincenzo Polizzi)

AA 11.08.08
 4 AGO. 2008
 Deliberazioni
 6-5





CITTÀ' DI PALERMO

SETTORE URBANISTICA ED EDILIZIA

Servizio II – “Formazione e Gestione degli strumenti urbanistici

PROPOSTA DI PROVVEDIMENTO DELIBERATIVO DI CONSIGLIO COMUNALE.

(Costituita da n° 9 fogli, oltre il presente, e da n° 4 allegati)

OGGETTO: "Intesa" con l'Autorità Portuale sul nuovo Piano Regolatore Portuale (legge n. 84/94 – art. 5) ed individuazione delle Aree Bersaglio.

PROPONENTE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Arch. Lorella Amodeo)

l.amodeo@comune.palermo.it.....

L. Amodeo

31 LUG. 2008

Li

IL DIRIGENTE / IL FUNZIONARIO

(Arch. Vincenzo Polizzi)

v.polizzi@comune.palermo.it

PARERE DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

(Art. 53, L.R. n° 142/90 e L.R. n° 48/91)

VISTO: si esprime parere favorevole

VISTO: si esprime parere contrario per le motivazioni allegate

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

(Arch. Vincenzo Polizzi)

DATA

1 AGO 2008

VISTO: IL DIRIGENTE DI SETTORE

(Arch. Federico Lazzaro)

DATA.....

01 AGO. 2008

VISTO:

L'ASSESSORE
(Avv. Mario Milone)

PARERE DEL RESPONSABILE DI RAGIONERIA IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE

(Art. 53, L.R. n° 142/90 e L.R. n° 48/91)

PARERE NON DOVUTO POICHE' L'ATTO NON COMPORTA IMPEGNO DI SPESA O DIMINUZIONE DI ENTRATA

DATA.....

ALLEGATO UNICO A DELIBERA C.C. n°.....del.....

IL PRESIDENTE DEL CONS. COMUNALE

IL SEGRETARIO GENERALE

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premessa

La proposta del nuovo Piano Regolatore per il Porto di Palermo presentata dall'Autorità Portuale, si inserisce nella prospettiva data dalla legge n. 84/94 secondo cui i piani regolatori dei porti non si pongono più come semplici programmi di opere marittime e infrastrutturali, ma vanno intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione per contribuire allo sviluppo delle economie portuali e territoriali.

In questa nuova visione il Porto di Palermo non solo intende adeguarsi fisicamente alle nuove esigenze del ciclo trasportistico, con piazzali più ampi e funzionali, bacini più profondi e interconnessioni più efficienti, ma intende costantemente rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni. Di qui la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente, senza per questo proporsi come un sistema chiuso e separato dalla città.

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono rivolte, inoltre, ad aprire maggiormente il porto alla città.

L'articolazione funzionale che il Piano propone lo configura come un "piano di razionalizzazione" e di "potenziamento delle funzioni", pur non potendo ampliare la superficie di pertinenza del porto per i limiti geografici e per la sua natura di porto urbano. Per quanto riguarda le funzioni portuali il nuovo PRP produce, infatti, un complessivo incremento delle superfici funzionali relative a tutte le attività portuali e ripermetra 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;
- una articolazione delle superfici in aree per la movimentazione delle merci e dei passeggeri, in aree per lo stoccaggio e in aree per l'edilizia portuale e i servizi;
- il miglioramento della connessione nave-banchina-viabilità urbana, soprattutto con la grande viabilità;
- 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 PRP riguardano:

- il potenziamento del porto commerciale attraverso un ampliamento delle superfici e 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, con progetti di qualità urbana e connessione con le attività per il tempo libero;
- il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate e un nuovo bacino di carenaggio;
- 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.

Poiché il PRP 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 planovolumetrica 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.

Le indicazioni planivolumetriche previste nel Piano non hanno valore obbligatorio ma di indirizzo; sarà carico dell'Autorità 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.

L'ambito del Piano è definito dai limiti giurisdizionali dell'Autorità Portuale del Porto di Palermo. L'ambito si distingue in due sotto-ambiti portuali: 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 PRP 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 PRP avverrà 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.

Il Piano Regolatore del Porto è inserito nella programmazione prevista dal Comune di Palermo all'interno del Piano strategico e del P.I.A.U.

Piano Strategico

- Il **Piano strategico** della città di Palermo, in corso di redazione, individua 12 Aree di Trasformazione Integrata (ATI), definibili come vaste aree strategiche (per valori o posizione) per l'avvio del processo di riqualificazione, sviluppo e promozione della città, caratterizzate dalla presenza di importanti risorse territoriali sulle quali sono stati avviati progetti di trasformazione e per le quali è necessario procedere ad azioni integrate di recupero architettonico ed urbano, riqualificazione ambientale, rigenerazione sociale, rivitalizzazione economica, marketing territoriale e comunicazione urbana.

Ad ognuna di queste aree di trasformazione integrata è assegnato un ruolo preciso nel sistema urbano e ciascuna di esse ha una identità prevalente in funzione della struttura generale della città.

Le ATI individuate sono:

ATI 1 – Waterfront centrale-Sampolo-Chimica Arenella

ATI 2 – Danisinni-Lolli-Notarbartolo

ATI 3 – Maredolce-Brancaccio

ATI 4 – Centro Storico

ATI 5 – Guadagna-Falsomiele-Bonagia

ATI 6 – Gasometro-Macello-Romagnolo

ATI 7 – Città centrale

ATI 8 – Cliniche-Città Universitaria-Cappuccini

ATI 9 – Perpignano

ATI 10 – Città consolidata

ATI 11 – Favorita-Stadio

ATI 12 – Corona delle periferie esterne

- Il Piano Strategico funge da ulteriore integratore delle azioni e dei settori di intervento sulla città, pervenendo ad una visione integratrice secondo lo schema delle "*nove città del futuro*".

Le nove città del futuro fungono da *vision* diagnostiche ed agiscono come integratori strategici delle azioni di sviluppo, poiché consentono non solo di mettere a sistema e concentrare le azioni, ma "filtrano" i settori di intervento e le politiche urbane in modo da permettere di individuare gli attori coinvolti, concentrare le azioni e focalizzare gli investimenti.

Le nove città sono raggruppate in tre famiglie: *competitività* (città interconnessa, metropolitana, internazionale); *innovazione* (città produttiva, creativa e dell'innovazione, del turismo; *coesione* (città della cultura, del loisir e del benessere, dell'integrazione), che rappresentano gli obiettivi strategici della città nella ricollocazione di Palermo nel rango delle città metropolitane, ed in quattro aree tematiche: *ambiente, mobilità, cultura, infrastrutture- servizi alla persona e alle imprese.*

P.I.A.U.

- Nell'ambito delle attività espletate in attuazione del P.I.A.U. (Programma Innovativo in Ambito Urbano) vengono esaminate le prime due ATI:
 - *ATI 1 – Waterfront centrale-Sampolo-Chimica Arenella*, che comprende l'area portuale nella sua interezza e parte del tessuto urbano circostante;
 - *ATI 2 – Danisinni-Lolli-Notarbartolo* – che comprende la parte di tessuto ottocentesco della città, che insiste tra la fossa dei Danisini, la Zisa, il Tribunale e comprende anche la parte dell'espansione urbana recente che si sviluppa attorno la stazione Notarbartolo.

- Il P.I.A.U. è stato promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che lo finanzia con il D.M. n 2522 del 27.12.2001, art. 1, comma 1, lettera c);

- L'art. 5 del suddetto D.M. dispone che le risorse finanziate sono destinate alla redazione di programmi concernenti le zone adiacenti alle stazioni ferroviarie delle grandi città e quelle limitrofe alle maggiori aree portuali, nelle quali, in particolare, siano presenti condizioni di degrado urbano e sociale e vi sia la necessità di riqualificare insediamenti di edilizia residenziale;

- In data 30.06.2004 è stato stipulato il **Protocollo d'Intesa** tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Sindaco del Comune di Palermo, il rappresentante della R.F.I. s.p.a., il rappresentante della Ferrovie Real Estate e il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Palermo, finalizzato alla definizione e successiva attuazione del citato "*Programma Innovativo in Ambito Urbano - Porti e Stazioni* (ex art. 5 D.M.I.I. n 2522 del 27.12.2001) redatto per la città di Palermo, denominato "*Programma strategico di trasformazione urbana in aree ferroviarie e portuali*" – "*Waterfront centrale – Sampolo*" e "*Lolli – Notarbartolo*", ammesso a finanziamento;

- In attuazione dell'art. 2 del suddetto Protocollo d'Intesa il Comune di Palermo, ha nominato come Responsabile del Procedimento per l'attuazione del programma il Dirigente del Servizio Formazione P.R.G. del Settore Urbanistica, Arch. Vincenzo Polizzi;

- Il prof. Arch. Maurizio Carta è stato nominato coordinatore scientifico del Programma;

- Per le attività da espletare in attuazione del programma, in considerazione delle competenze dell'Autorità Portuale in materia di pianificazione-programmazione e progettazione edilizia per le aree del Porto, è stato ritenuto utile istituire due gruppi di lavoro:
 - o un gruppo, che ha operato presso i locali del Settore Urbanistica, composto da personale interno dell'Amministrazione Comunale e coordinato dall'Arch. Giovanni Sarta;
 - o un gruppo, che ha operato presso i locali dell'Autorità Portuale di Palermo, costituito da personale esterno alle Amministrazioni Comunali e Portuali denominato "Officina di Architettura", la cui attività è stata coadiuvata da un Comitato Scientifico composto, oltre che dal Presidente dell'A.P. anche da: Aldo Bonomi, Dominique Perrault, Massimiliano Fuksas, Fulvio Iraci, Gaetano Fontana (Dicoter – Ministero Infrastrutture e Trasporti);

- Nell'ambito delle attività di attuazione del programma sono stati sviluppati degli studi urbanistici delle intere aree esaminate, con particolare riguardo alle aree portuali e ferroviarie ed ai contesti urbani degradati. In particolare, nell'ambito dell'ATI 1, sono state esaminate le problematiche urbane inerenti la presenza del porto e dell'area ferroviaria di Sampolo, nell'ambito dell'ATI 2, quelle inerenti la presenza della ex stazione Lolli e della trincea ferroviaria della stazione Notarbartolo;

- In merito all'area portuale le ipotesi progettuali elaborate dall'Officina di Architettura sono state esaminate, oltre che direttamente dagli Uffici Comunali competenti (Settore Urbanistica ed Edilizia e Ufficio del Centro Storico), dal Comitato Scientifico e anche dalla Cabina di Regia del programma, costituita da rappresentanti dei partner del programma (componenti del Comune di Palermo, dell'Autorità Portuale, di RFI).

Il Piano Regolatore del Porto in attuazione del Protocollo d'Intesa previsto dal P.I.A.U. è stato sottoposto all'esame della Cabina di Regia del Programma nella seduta del 23/07/2008, con verbale che si allega in copia (**Allegato 3**). Nel corso dell'incontro alla presenza dei rappresentanti di RFI, nel condividere l'impostazione generale del PRP, sono emerse le seguenti esigenze:

- approfondire ed esplicitare i parametri urbanistici relativi alle macro-aree del porto suddivisi in diversi elaborati;
- esplicitare il rapporto tra parcheggi per le aree destinate alle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero in relazione ai posti barca previsti;
- stabilire le caratteristiche plano-volumetriche del manufatto per uffici e biglietteria prospiciente via Crispi, anche in rapporto alla fermata della metropolitana.

In relazione agli aspetti evidenziati nel corso dell'incontro, l'Autorità Portuale ha fornito le proprie deduzioni nel corso dell'incontro (di cui al Verbale allegato) e con l'integrazione acquisita al protocollo del Settore Urbanistica ed Edilizia n. 536289 del 31/07/2008 (**Allegato 4**). Relativamente alla necessità di integrare il Terminal RO-RO con la fermata della metropolitana, i rappresentanti dell'Autorità Portuale si sono dichiarati disponibili a prevedere gli adeguamenti necessari all'integrazione dei due sistemi (Terminal - stazione metropolitana).

- Oltre dette aree portuali e ferroviarie, in relazione agli studi prodotti sulle intere ATI, sono state individuate ulteriori ambiti territoriali per i quali si rende necessario intervenire con priorità. Per detti ambiti, denominati "aree bersaglio", si propone siano elaborati degli studi urbanistici di maggiore dettaglio e studi di fattibilità degli interventi, finalizzati ad attivare, nel breve e medio periodo, i processi di recupero e riqualificazione urbana.

Relativamente all'ATI 1, oltre l'area portuale sono state individuate le seguenti aree di margine tra il porto e la città:

- o *area 1 – Foce dell'Oreto e area ex Deposito delle Locomotive: parco urbano della Foce*
- o *area 2 – area ex Gasometro*
- o *area 3 – Borgo Vecchio*
- o *area 4 – Area Sampolo-Ortofrutticolo*
- o *area 5 – Area Ucciardone-Fiera*
- o *area 6 – Acquasanta ed ex Manifattura Tabacchi*
- o *area 7 – Area Ospizio Marino e Arenella*
- o *area 8 – Area ex Chimica Arenella*

- viene inoltre considerata come area bersaglio l'intera ATI 4 inerente il Centro Storico (con particolare attenzione alle aree prossime al fronte mare).

ATTESO CHE:

Relativamente all'area del porto, la proposta di PRP allegata costituisce l'evoluzione di un percorso, condiviso anche attraverso il P.I.A.U., che ha visto negli ultimi anni forti trasformazioni del porto di Palermo.

Il recente ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo al porto di Termini Imprese ha determinato le condizioni per sviluppare attività di sistema dei due porti nel campo delle merci e della logistica. In tal senso assume grande importanza il progetto della strada sotterranea di collegamento tra il porto e la circonvallazione, struttura, questa, idonea a consentire un rapido deflusso di merci e passeggeri, in attraversamento della città per raggiungere le grandi arterie di comunicazione;

- Ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 65/81 *"Le previsioni dei piani regolatori dei porti, sia di interesse nazionale che di interesse regionale, prevalgono su quelle previste negli strumenti urbanistici comunali vigenti (...)"*;
- Il comma 3, art. 5, della Legge 84/94 prevede che *"Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni di ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere s'intende reso in senso favorevole"*.
- il Porto di Palermo, classificato come porto di seconda categoria, 1° classe, è dotato di uno specifico piano regolatore approvato con Decreto del Ministero LL.PP. n. 2552 del 25/05/1964 e successive modifiche e approvate con i seguenti decreti: D.M. n. 1882 del 29/04/67; D.M. n. 1222 del 27/05/69; D.M. n. 1510 del 19/06/71; D.M. n. 2291 del 06/11/71; D.M. n. 1970 del 05/11/74; D.M. n. 1123 del 21/05/80; D.M. n. 3205 del 20/09/80; D.M. n. 3835 del 30/10/81; D.M. n. 4338 del 30/12/82; D.M. n. 3307 del 05/12/88;
- *"La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo è costituita dalle aree demaniali marittime, delle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dal porticciolo di S. Erasmo fino alla località Arenella (confine Via della Leva)"* così come stabilito dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 22 novembre 2005. Tale perimetro non coincide con quello riportato nelle tavole del PRG vigente, che non comprende il porto dell'Arenella;
- Il perimetro del Piano Regolatore del Porto, in adempimento ad una specifica disposizione dei decreti approvativi del P.R.G. (D. Dir. 558/02 e 124/DRU/02), è riportato sugli elaborati di Piano. Al terzo capoverso della seconda colonna di pag. 7 della G.U.R.S. n. 41/02, sulla quale è pubblicato il D. Dir. 558/DUR/02, è infatti possibile riscontrare: *"Il comune resta onerato ad introdurre negli elaborati di piano la perimetrazione dell'area del porto, derivante dal relativo piano regolatore generale..."*. Inoltre, in ottemperanza a quanto richiesto dall'accoglimento dell'osservazione al PRG prot. 1072 del 23/06/97 è stato introdotto, all'art. 2 delle Norme Tecniche di Attuazione, il comma 7 che recita *"All'interno del perimetro del Piano Regolatore del Porto vigono le relative previsioni"*;
- All'interno della delimitazione dell'area portuale riportata negli elaborati di Piano Regolatore Generale, la Variante al PRG approvata con Delibera C.C. n. 45 del 13/3/97 classifica le aree interessate dal PRP in gran parte con classificazione F16 "Aree ferroviarie e Portuali" ed in parte con diverse classificazioni;

E' necessario, pertanto, fare coincidere il perimetro della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale con la delimitazione dell'area portuale riportata negli elaborati di Piano e, pertanto, ampliare la delimitazione del porto riportata nelle tavole del PRG fino a ricomprendere anche il porto dell'Arenella.

Occorre, quindi, prevedere le dovute modifiche allo strumento urbanistico necessarie a delimitare l'area di competenza dell'Autorità Portuale su cui vige il PRP e quella di competenza comunale su cui continua a vigere lo strumento urbanistico comunale.

CONSIDERATO che la Giunta Comunale, con atto deliberativo n. 8 del 04/07/2008, oltre a condividere la proposta di PRP formulata dall'Autorità Portuale, ha dato mandato agli Uffici di individuare le **aree bersaglio** sulle quali elaborare gli studi urbanistici e di fattibilità economica-procedurale necessari alle loro trasformazioni e adottare specifiche linee guida che costituiranno documento di orientamento per la progettazione della città.

- Nell'ambito dell'ATI 2 il P.I.A.U. individua come area bersaglio l'ex stazione Lolli e l'area del trincerone ferroviario nei pressi della stazione Notarbartolo. Detto ambito va sottoposto a pianificazione attuativa, finalizzata alla riqualificazione dell'area attraverso il recupero delle attrezzature ferroviarie, la copertura della trincea e la realizzazione di attrezzature culturali.

Nell'ambito dell'ATI 1 sulla scorta delle indicazioni fornite dalla Giunta, dei contenuti previsti dal Piano Strategico e nell'ambito delle attività espletate dal P.I.A.U. sono state individuate dall'Ufficio come aree bersaglio il porto e altre ulteriori 8 aree, oltre al Centro Storico, che delimitano l'area portuale e che fungono da cerniera con l'area urbana circostante. Dette aree, la cui perimetrazione non ha valore obbligatorio ma di indirizzo, sono le seguenti:

- o **area 1 – Foce dell'Oreto e area ex Deposito delle Locomotive: parco urbano della Foce**
L'area, da sottoporre a riqualificazione ambientale sia nel tratto di costa interessato che nella aree circostanti la foce fluviale, potrà accogliere attività per il tempo libero e per la fruizione ecologica delle costa (attrezzature culturali, sportive e per il tempo libero, parco attrezzato etc.).
- o **area 2 – area ex Gasometro**
La riqualificazione dovrà prevedere non solo il recupero dei manufatti edilizi e delle strutture funzionali con caratteri di archeologia industriale dell'ex Gasometro, ma anche la ricucitura con le aree limitrofe attraverso la localizzazione di attività culturali, ricreative e ricettive anche a supporto del carattere scientifico dell'area.
- o **area 3 – Borgo Vecchio**
L'area richiede un progetto di riqualificazione urbana che vada oltre il PP in zona A allegato al PRG, capace di ricucire la ricucitura del tessuto edilizio del Borgo Vecchio e degli spazi pubblici e pedonali con le aree del waterfront e della città compatta circostante.
- o **area 4 – Area Sampolo-Ortofrutticolo**
Considerate le difficoltà tecniche e gli investimenti economici necessari per l'utilizzazione dell'area della stazione come area a servizio del porto, è opportuno considerare condizioni di trasformazione urbana per l'intera zona di Sampolo che comprende sia l'area delle ferrovie che quella del Mercato Ortofrutticolo con la possibilità di interrare la linea ferroviaria.
L'intervento di riqualificazione di quest'area dovrà consentire la riconversione degli spazi della stazione, del mercato (una volta liberati dalle loro attuali funzioni come già previsto dagli strumenti urbanistici comunali) consentendo l'immissione di funzioni miste culturali, ricettive, ricreative e congressuali strettamente integrate con la componente ambientale, collegate anche al rilancio ed alla rifunzionalizzazione della vicina area espositiva della Fiera del Mediterraneo e del carcere dell'Ucciardone.
- o **area 5 – Area Ucciardone-Fiera**
L'area richiede l'integrazione del manufatto borbonico del carcere dell'Ucciardone a seguito delle trasformazioni delle funzioni carcerarie. Il progetto di riqualificazione dovrà prevedere una forte integrazione di funzioni e garantire un carattere prevalente di parco urbano che riconnetta il waterfront con il sistema ambientale dei "parchi centrali".

Sulla vicina area della Fiera del Mediterraneo potrà invece essere attivato un sistema multimodale di servizi all'impresa per la ricerca, lo sviluppo e l'esposizione di prodotti e servizi legati all'innovazione tecnologica.

○ **area 6 – Acquasanta ed ex Manifattura Tabacchi**

L'area dell'ex Manifattura Tabacchi rappresenta un nodo importante di trasformazione dell'area costiera a nuovi usi urbani e si presta bene, per qualità architettonica e caratteristiche funzionali, ad accogliere servizi ricettivi, commerciali e per il tempo libero al nuovo porto turistico dell'Acquasanta.

La strategia di riqualificazione dell'area dovrà prevedere una particolare attenzione per la borgata dell'Acquasanta, la cui piazza dovrà recuperare il forte legame fisico con il mare, proiettando in avanti l'area pedonale che diviene quasi una piazza sull'acqua. Il traffico veicolare locale in quest'area dovrà essere fortemente razionalizzato anche attraverso la realizzazione di un sottopasso che consenta al traffico veicolare di non interrompere la continuità tra l'attuale piazza e la nuova piazza affacciata sul porto turistico.

Per il traffico di attraversamento, in continuità con le successive aree 6 e 7, dovrà essere prevista una nuova circonvallazione che non attraversi né l'Acquasanta né l'Arenella.

○ **area 7 – Area Ospizio Marino e Arenella**

L'area potrebbe diventare un elemento di connessione ecologica delle borgate storiche potendo accogliere attività per il tempo libero e servizi legati alla nautica da diporto. Le tipologie di intervento dovranno riorganizzare e migliorare la fruizione degli spazi pubblici a stretto contatto con l'acqua e potenziare i servizi a sostegno dei porticcioli turistici dell'Arenella e dell'Acquasanta.

○ **area 8 – Area ex Chimica Arenella**

L'area si presta a diventare una nuova centralità urbana con servizi ricettivi e per il tempo libero. Vista anche la vicinanza con il nuovo porto turistico dell'Arenella, gli interventi sono indirizzati alla creazione di strutture a supporto di attività ricettive, espositive e commerciali.

Gli interventi di riqualificazione del complesso della Chimica Arenella preservano i caratteri stilistici dell'architettura industriale palermitana dei primi del novecento. Il progetto di un immediato recupero della struttura, tende a valorizzare i reperti archeologico-industriali di Palermo e a ritrovare la memoria di un grande complesso dal rilevante interesse tecnologico e architettonico. Per la vastità dell'area, la zona particolarmente panoramica e il numero degli edifici che compongono l'ex fabbrica, si pensa che possano integrarsi usi diversi: mostre, performances, attività culturali, artigianali al servizio delle funzioni turistico-ricettive.

○ **Centro Storico**

Alle aree di trasformazione va aggiunto il Centro Storico, che va considerato un "sistema complesso" che interagisce in maniera rilevante con le trasformazioni e le dinamiche prodotte dalla riqualificazione dell'area portuale destinata alla crocieristica, alla nautica da diporto e alle funzioni ricreative e turistiche e, a sua volta, induce trasformazioni funzionali e progetti di qualità per le aree portuali ad esso direttamente relazionate (Castello a Mare, Cala, Foro Italico, Sant'Erasmo). Gli strumenti urbanistici comunali per la conservazione e valorizzazione del Centro Storico dovranno essere strettamente integrati con il PRP in modo da costituire una sinergia tra le nuove funzioni portuali e le funzioni urbane localizzate nel centro storico di Palermo, esso stesso un forte attrattore della domanda nautica, sia diportistica che crocieristica.

In particolare i contesti "Castello-San Pietro" e "Kalsa-Piazza Marina" dovranno essere sottoposti ad una pianificazione particolareggiata che agisca in forte coerenza ed integrazione con quanto previsto dal PRP, poiché ne costituiscono l'ideale complemento delle strategie di riqualificazione urbana.

- Per l'attuazione delle previsioni urbanistiche delle aree bersaglio, successivamente alla delibera di Consiglio Comunale, sarà necessario coinvolgere, oltre alla Direzione Generale, il partenariato pubblico e privato interessato dai processi di trasformazione urbana e tutti gli Uffici comunali che dovranno produrre le elaborazioni necessarie, attraverso la costituzione di appositi gruppi di lavoro interdisciplinari per ogni singola area (in particolare il Centro Storico nell'ambito della revisione del PPE, il Settore Urbanistica ed Edilizia per la pianificazione delle altre aree e programmazione degli interventi e gli altri Uffici tecnici per le progettazioni edili);
- gli indirizzi generali del Piano Portuale presentato appaiono aderenti alle esigenze e ai bisogni della città di Palermo e del suo porto.

RITENUTO:

che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa.

VISTI:

- l'atto deliberativo n. 8 del 04/07/2008 con cui la Giunta Comunale, oltre a condividere la proposta di PRP formulata dall'Autorità Portuale, ha dato mandato agli Uffici di predisporre una proposta di delibera da sottoporre al Consiglio Comunale affinché lo stesso si pronunci sull'"intesa" con l'Autorità Portuale sul Piano Regolatore Portuale di Palermo, ai sensi del comma 3, art. 5 della Legge n. 84/94, e sullo studio delle Aree Bersaglio, così come individuate dagli Uffici medesimi nell'ambito delle attività espletate in attuazione del P.I.A.U., nell'A.T.I. 1 - Waterfront centrale-Sampolo-Chimica Arenella, e comprendenti anche il Centro Storico;
- il verbale della Cabina di Regia del 23/07/08;
- il comma 3, art. 5, della Legge 84/94;


DELIBERA

- di esprimersi favorevolmente sull'"intesa" con l'Autorità Portuale in merito alla proposta di PRP formulata dall'Autorità Portuale allegata alla presente deliberazione (**Allegato n. 1**), ai sensi del comma 3, art. 5 della Legge n. 84/94;
- di individuare nell'ambito dell'Area di Trasformazione Integrata del Waterfront (ATI 1) le Aree Bersaglio (previste nell'**Allegato 2**) sulle quali elaborare gli studi urbanistici e di fattibilità economica necessari ai processi di trasformazione e di rigenerazione urbana;
- prendere atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa.

DISTINTA DEGLI ALLEGATI alla proposta di D.C.C. n. 13 del 01/08/08

DELIBERAZIONE DI C.C. n. 13 del 01/08/08

OGGETTO: "Intesa" con l'Autorità Portuale sul nuovo Piano Regolatore Portuale (Legge n. 84/94 - art. 5) ed individuazione delle Aree Bersaglio.

- 
1. Proposta di PIANO REGOLATORE PORTUALE DI PALERMO
 2. Proposta dell'individuazione delle AREE BERSAGLIO
 3. Verbale della Cabina di Regia del 23/07/2008
 4. Nota integrativa dell'Autorità Portuale acquisita al protocollo del Settore Urbanistica ed Edilizia n. 536289 del 31/07/2008.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Arch. Lorella Amodeo

L. Amodeo

