



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

COMUNICATO STAMPA

Presentato all'Europa il progetto esecutivo di interfaccia porto-città Verde, percorsi separati, terrazze, passerelle: dove il cittadino diventa passeggero

E' stato presentato oggi in modalità telematica il progetto esecutivo "Interfaccia" – La ristrutturazione delle vie di accesso al porto core di Palermo e le sue interazioni con l'ambiente urbano". Il progetto è stato realizzato da Valle 3.0, a seguito di un concorso di idee bandito dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale nel 2018.

L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale investe risorse per realizzare un nuovo link tra la città e il suo mare con aree aperte alla cittadinanza, strutture per i crocieristi e spazi con destinazione socio-culturale. Dal porto, dunque, arriva un messaggio di rigenerazione urbana e un'architettura-filtro sarà la nuova interfaccia.

Il progetto esecutivo è stato finanziato con fondi *Cef, Connecting Europe Facility*, tra i più ricchi strumenti di finanziamento dell'UE: è nato per migliorare la competitività industriale, creare crescita economica e lavoro, e migliorare l'accessibilità anche dei paesi periferici. Annota, tra le sue priorità, quella di intervenire sull'infrastrutturazione dei nodi centrali e globali della rete *TEN-T (Trans-European Networks - Transport)* per rendere tali reti interconnesse, sostenibili, efficienti e caratterizzate da alte prestazioni.

Alla presentazione sono intervenuti, con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale **Pasqualino Monti** e con il presidente della Regione siciliana **Nello Musumeci**, il coordinatore europeo del Corridoio ScanMed **Pat Cox**; per il Gruppo Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo, l'onorevole **Giuseppe Ferrandino**; il presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste E Telecomunicazioni) **Raffaella Paita**, l'economista senior e founder di Pts Clas spa **Roberto Zucchetti**, il responsabile Progetti della Commissione europea (INEA, Innovation and Networks Executive Agency) **Juste Zvirblyte**; il segretario generale Med Ports Association **Luca Lupi**, l'architetto progettista **Emanuela Valle** di Valle 3.0 e l'ingegnere **Salvatore Acquista**, direttore tecnico dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale.

L'interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato - da cittadini diventano passeggeri (e viceversa) - e traduce il concetto di organismo "bifronte", posto cioè sulla soglia della città, porta di accesso e luogo di mediazione tra il sistema del porto e la trama urbana. Al sistema di interfaccia è demandata la funzione di ridurre la separazione visiva e fisica della città dal suo *waterfront*.

Nel processo di rinascita in atto del fronte a mare portuale-urbano, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con quest'opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino. Il lavoro dell'Authority è stato premiato con il cofinanziamento della



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

Commissione europea per l'importo complessivo di € 1.484.900,00 che ha coperto la quota di spese di progettazione definitiva ed esecutiva presentata oggi.

Il commento di **Pasqualino Monti** al termine del webinar: “Due ore di serrati interventi da cui emergono, prepotenti, alcuni aspetti: la necessità di avere un piano industriale del sistema Mezzogiorno e il bisogno di far dialogare tra loro modalità di trasporto differenti in una terra infrastrutturalmente arretrata che deve essere avamposto e non periferia d'Europa. L'AdSP comincia a raccogliere i frutti di una visione che mette insieme locale e globale”.

Poi il progetto. “L'azione – spiega **Monti** - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all'accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all'interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi”.

Costo dell'intero intervento: 35 milioni (finanziati); per la progettazione: € 1.484.900,00 (Fondi Cef)

Durata dei lavori: 18 mesi a partire da ottobre 2021

“Il Sud che innova e produce – riprende **Monti** - apre un quadro di nuovi scenari in una logica internazionale, perché l'Ue sostiene la ripresa economica degli stati membri iniettando milioni di euro da spendere per l'infrastrutturazione della rete e dei suoi nodi, strade, autostrade, linee ferroviarie. E porti. L'azione dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha dimostrato negli ultimi tre anni come sia possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei, un puzzle di strumenti complementari a sostegno di diverse tipologie di interventi, che si legano e si fondono insieme per potenziare la rete. Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato, determinanti per creare economia reale. E, in questo caso, per restituire il mare ai palermitani, facendo comprendere come il porto non sia una servitù bensì una risorsa. Secondo quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, le nostre infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni delle imprese e dei cittadini, soprattutto tenendo conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali che affliggono l'Italia, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud”.

Ancora **Monti**: “Complessivamente, in poco più di tre anni, il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell'ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l'interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sannuzzo e il terminal aliscafi, circa 30 milioni per la riqualificazione della stazione marittima che inaugureremo il prossimo giugno, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell'AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si traguarda per step al 2023/24".

“Siamo la coda dell'importante Corridoio scandinavo-mediterraneo – conclude **Monti** - siamo un nodo fondamentale per il prossimo futuro. Riscontriamo un forte interesse per investimenti pubblici e privati e, coniugando management e visione, stiamo attuando un piano per il bene della città e dell'economia marittima portuale complessiva”.

E **Pat Cox**: “L'Europa mette a disposizione per le infrastrutture e i trasporti una nuova ondata di risorse, e la prima opportunità è data del CEF 2 già a giugno. Il fulcro del lavoro del corridoio è quello di riunire gli attori rilevanti dell'UE, nazionali, regionali e locali per sviluppare progetti e priorità che contribuiranno a raggiungere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti. Per il prossimo periodo finanziario dell'UE 2021-2027 sarà fondamentale lavorare attraverso tutti i livelli di governo per stabilire progetti adeguati al fine di raggiungere l'obiettivo di completare la rete centrale TEN-T entro il 2030”.

“In Sicilia non si realizzano opere pubbliche degne di rilievo da diverse decine di anni. Le carenze infrastrutturali sono il frutto del grande “partito della rassegnazione”, che ha costretto la Sicilia a restare nella marginalità rispetto al continente europeo. Per riacquistare centralità, la nostra Isola deve diventare attrattiva e per essere attrattiva ha bisogno di infrastrutture strategiche. Il bacino euro-afro-asiatico torna ad essere luogo di aggregazione, ma la Sicilia è rimasta marginale in Europa e nel Mediterraneo”, ha detto il presidente della Regione Siciliana, **Nello Musumeci**, intervenendo all'incontro webinar organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale. Dopo avere espresso apprezzamento al presidente Pasqualino Monti per la iniziativa e il progetto di ammodernamento del porto di Palermo, il governatore si è chiesto: “Cosa vuole fare il governo nazionale del Mezzogiorno d'Italia? Qual deve essere il nostro rapporto strategico con l'Africa, col Medioriente? Vogliamo continuare a fare della Sicilia la terra d'approdo di giovani disperati che lasciano il loro Paese in cerca dell'Eldorado o vogliamo fare del rapporto con l'Africa una potenzialità, una risorsa? Ce lo dica Roma, ma ce lo dica anche Bruxelles. Ecco perché il collegamento stabile sullo Stretto non può essere considerato un capriccio. Senza di esso, non ci potrà essere alta velocità né sul gommato né sul ferrato. Da anni chiedo ai governi di Roma cosa intendono fare della portualità siciliana. In Sicilia non c'è un porto hub, questa è un'umiliazione. Quanto lavoro daremmo ai siciliani, quanta competizione eserciterebbe la Sicilia rispetto al Medioriente! Sulle grandi infrastrutture serve un confronto senza pregiudizi tra Commissione europea, governo centrale e governo regionale. L'idea di Sicilia che abbiamo matura in una prospettiva mediterranea”.

Raffaella Paita: “Siamo al fianco dei progetti migliori. Il Sud rappresenta una priorità del governo”.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

Conclude l'architetto **Emanuela Valle** di Valle 3.0: "Il progetto proposto, incentrato sul tema del rinnovamento urbano sostenibile, si propone di ricucire il rapporto tra la città e il porto, ricostruendo l'identità marittima della città e ponendosi l'obiettivo di migliorare il grado di interazione tra ambito portuale e sistema urbano circostante".

IL PROGETTO DI INTERFACCIA

L'interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato: da cittadini diventano passeggeri. Questo cambio di condizione avviene tramite il disegno dei flussi e attraverso lo studio della accessibilità all'interno di una parte così importante e sensibile del porto, area questa che si configura come porto "permeabile".

Come tale, l'area ha la finalità di aumentare la permeabilità tra spazi urbani e portuali coerentemente alle esigenze di safety and security delle funzioni dello stesso.

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

Allo stato attuale, il traffico di unità miste Ro-Ro e Ro-Pax rappresenta la componente principale del movimento passeggeri e merci dello scalo palermitano, costituendo una rete di importanza fondamentale nel panorama delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo Occidentale, con collegamenti giornalieri verso i principali porti nazionali, incluse tratte locali verso le isole minori della regione. A questi flussi giornalieri si sovrappone il settore crocieristico; il porto di Palermo è, infatti, tra i primi porti italiani per il traffico di navi da crociera.

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

I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono:

- *Nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi volti al miglioramento sia dell'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavoro degli operatori portuali;*
- *Sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri;*
- *Nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (al momento in parte accumulate sulla via Crispi con pesanti refluenze sul traffico cittadino);*
- *Sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza.*
- *Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali.*

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

I flussi carrabili e quelli pedonali sono stati nettamente separati, come sono stati distinti gli accessi dei passeggeri pedonali dal traffico dei mezzi pesanti. Questa netta distinzione è stata risolta "sollevando" da terra tutto ciò che riguarda la viabilità pedonale sopraelevando le funzioni, dedicate ai cittadini e ai passeggeri, alla quota +7.00 m.



Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

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

L'interfaccia assolve questo compito su più livelli:

- *Sistema del verde a quota 0.00 lungo via Crispi*
- *Sistema delle passeggiate e delle funzioni miste città-porto a quota 7.00*
- *Sistema delle coperture ombreggiate a quota 12.00*

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

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

Alla quota +7.00 è posizionata la nuova terrazza sul mare che collega con un sistema di passerelle aeree la stazione marittima sul molo Vittorio Veneto e la nuova stazione Ro-Ro prevista sul molo Piave.

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

Il sistema di brise soleil, posto a quota 12.00 e che si sviluppa su una superficie pari a circa 5000 mq, funge da sistema di ombreggiamento sia per la nuova piazza che guarda il mare che per il sistema di accumulo dei veicoli in attesa di essere imbarcati sui traghetti.

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

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

ECCO COME CI SI IMBARCHERA'

I passeggeri in partenza, attraverso i sistemi di risalita (scale, scale mobili ed ascensori), salgono al livello +7.00, dove mediante le passerelle giungono alla stazione marittima e al Terminal Ro.Ro per effettuare tutte le procedure di imbarco.

I passeggeri muniti di veicolo accedono al porto tramite i varchi S. Lucia e varco Amari a loro dedicati, dove viene effettuato un primo controllo per poi procedere nelle aree di pre-accumulo e, al momento opportuno, attraversare i gates per imbarcarsi.

I mezzi pesanti accedono all'area del porto dal varco S. Lucia e si raccolgono sul grande piazzale del pre-accumulo prima di imbarcarsi sui traghetti.



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

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

Palermo, 29 marzo 2021
L'ufficio stampa
Antonella Filippi (339.4242177)