

2018

CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA PROGETTAZIONE DEI NUOVI TERMINAL CROCIERE E RO-RO E RELATIVE AREE DI INTERFACCIA CON LA CITTÀ, NELL'AMBITO DELLA PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PALERMO

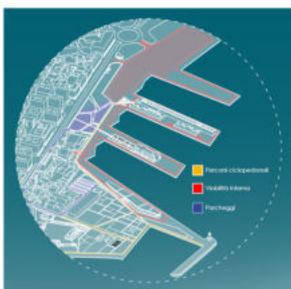
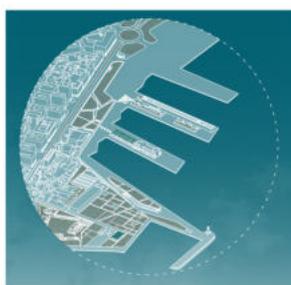
Il progetto si colloca lungo la direttrice di un nuovo parco urbano lineare che si estende senza soluzioni di continuità dalle falde del Monte Pellegrino al porticciolo di Sant'Erasmus per uno sviluppo totale di oltre 5 km, di cui circa 1 km ricade all'interno dell'area di concorso.

Il progetto raffigura un'importante sezione di questo nuovo parco che integra città e funzioni portuali. Nello sviluppare il progetto "dal lato del mare" è emerso sotto diversi profili il legame del porto con l'orografia e l'iconografia della conca d'oro: a sud il rapporto della Cala con l'antico alveo del Kemonia e del Papireto, ed alla scala territoriale con la valle dell'Oreto ed i monti Grifone e Catalfano; a nord il Monte Pellegrino.

Questo e molto altro, come per esempio l'osservazione della luce e dei colori al variare dello zenit del sole durante le stagioni ed al variare delle condizioni metereologiche, ha stimolato la comprensione e la percezione della geografia di questa città e strutturato il progetto e la sua rappresentazione.



①



1) Vista generale del Porto
2) Terminal RO-RO

②



2018

CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA PROGETTAZIONE DEI NUOVI TERMINAL CROCIERE E RO-RO E RELATIVE AREE DI INTERFACCIA CON LA CITTÀ, NELL'AMBITO DELLA PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PALERMO

Il nuovo terminal crociere e l'edificio della biglietteria giacciono sul sedime del nuovo parco lineare, sono architetture topografiche che modellano il suolo e disegnano a cielo libero nuovi ambiti urbani destinati al loisir. Al loro interno essi accolgono e smistano i flussi di viaggiatori e allo stesso tempo offrono spazi liberamente attraversabili per funzioni miste. Il terminal RO-RO è stato invece disegnato come un corpo solido, appeso eccentricamente al sistema del parco, esso assolve non solo le funzioni più prettamente gestionali e logistiche dei traffici marittimi ma anche funzioni commerciali legate alla vita della città cui viene collegato da un ponte girevole. L'edificio RO-RO per la sua geometria, nitida e precisa, è un nuovo landmark del porto. Una passerella pedonale e ciclabile aperta a tutti collega tra loro i terminal crociere e RO-RO attraversando un nuovo parterre centrale che trasforma radicalmente il varco di via Emerico Amari in un nuovo spazio pubblico. Al livello interrato del parterre si trova il nuovo parcheggio da 10.000 mq previsto dal PRP.



2018

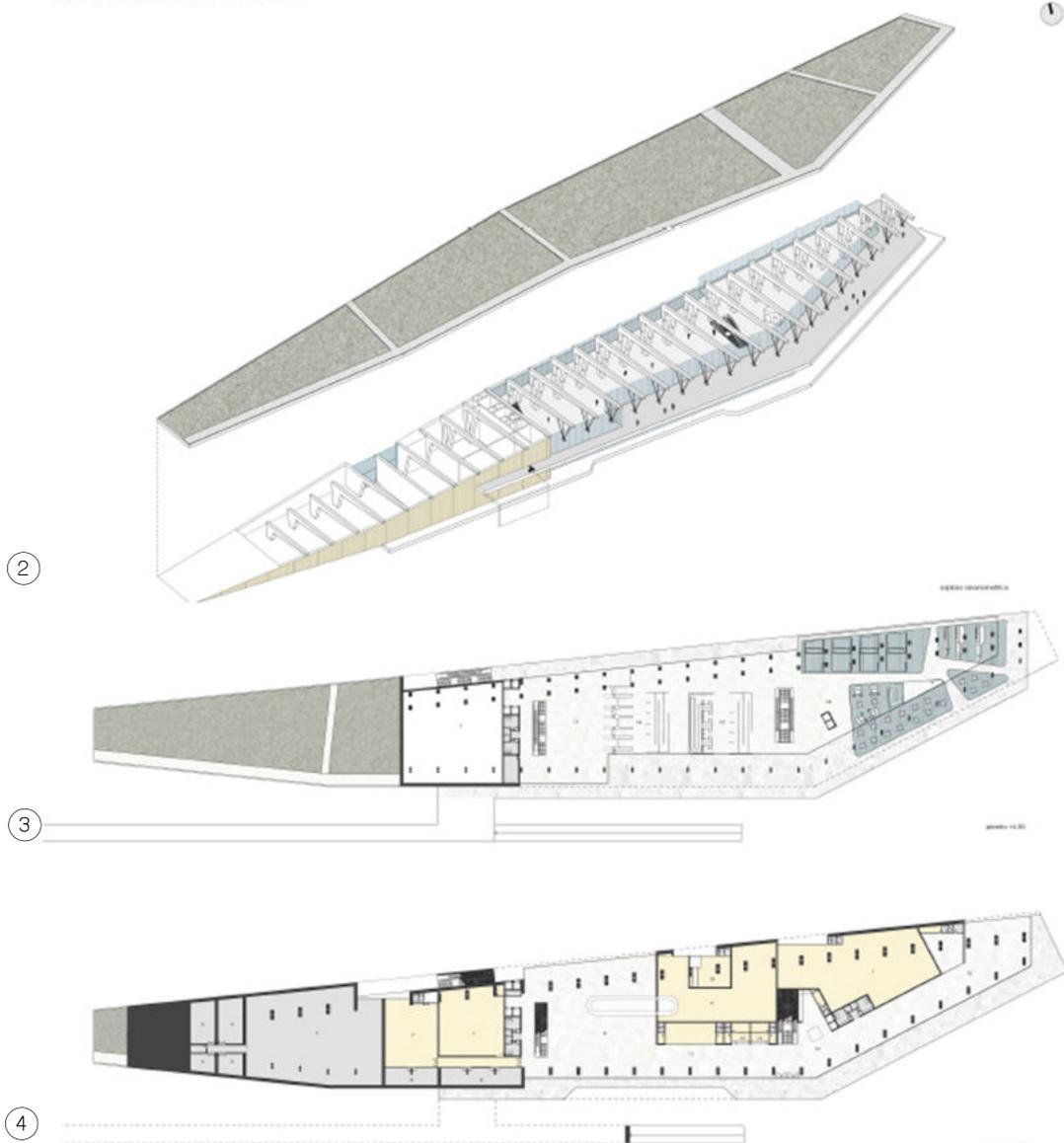
CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA PROGETTAZIONE DEI NUOVI TERMINAL CROCIERE E RO-RO E RELATIVE AREE DI INTERFACCIA CON LA CITTÀ, NELL'AMBITO DELLA PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PALERMO

Il nuovo terminal è stato dimensionato secondo le indicazioni del DPP, mirate a proiettare il porto di Palermo verso il nuovo ruolo di homeport. Tutte le funzioni sono contenute entro le superfici ed i volumi richiesti. L'edificio si sviluppa su due livelli principali e soppalchi intermedi con un'altezza massima di 14 metri. La copertura, un grande "tetto verde" leggermente inclinato verso il mare, viene percepita dai ponti delle navi come parte del nuovo parco del waterfront. Le ampie luci delle strutture di sostegno consentono la massima flessibilità di utilizzo degli spazi interni. Dal lato del mare sono concentrate tutte le funzioni per la logistica. Dal lato di terra il terminal è stato disegnato in rapporto con il nuovo parco, la Cala e la città storica.

Il primo livello verso la banchina ospita tutti i servizi e i magazzini per la logistica ed il movimento merci e bagagli. Sul lato terra si trovano l'area recupero bagagli, i servizi doganali, l'uscita e l'ingresso principale dei passeggeri ed una galleria commerciale prospiciente la darsena turistica. Al secondo livello avviene il collegamento nave-passeggeri, si trovano l'area checkin e l'area security; bar, ristorante ed aree commerciali sono in continuità con ampie terrazze che guardano verso la darsena, il parco e la città antica. Dal punto di vista del controllo dei flussi di passeggeri e bagagli il terminal è stato concepito secondo una chiara e semplice distinzione tra aree sterili e aree libere. Le aree libere sono dislocate sulla testa del terminal dove la relazione con la darsena ed il parco è più immediata. Il terminal è stato progettato per offrire vari servizi commerciali e gastronomici non solo ai crocieristi delle compagnie di navigazione ma a tutto l'indotto della darsena turistica.



1 TERMINAL CROCIERE SAMMUZZO



- 1) Render
- 2) Esploso assonometrico
- 3) Pianta + 6,50
- 4) Pianta 0,00

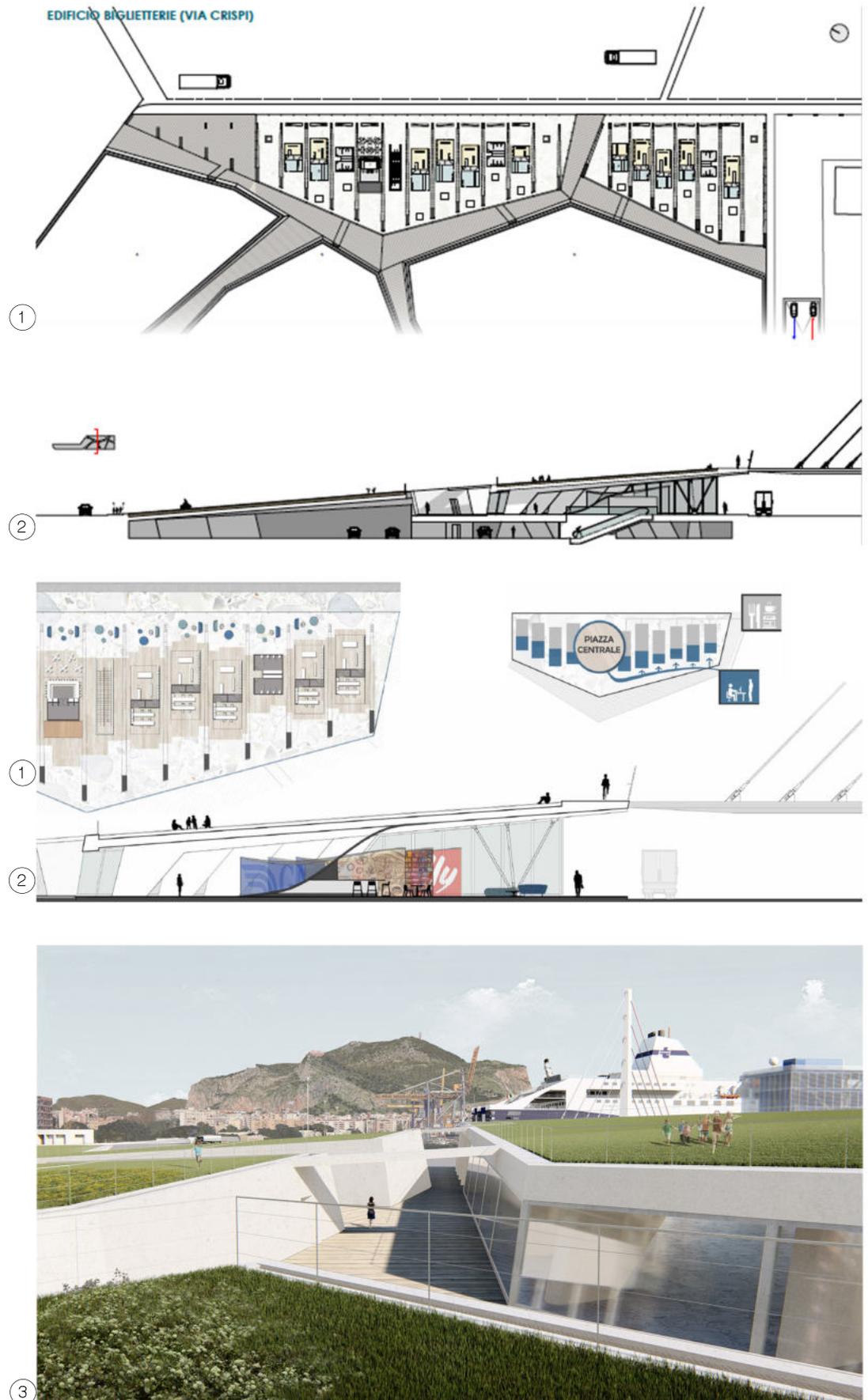
2018

CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA PROGETTAZIONE DEI NUOVI TERMINAL CROCIERE E RO-RO E RELATIVE AREE DI INTERFACCIA CON LA CITTÀ, NELL'AMBITO DELLA PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PALERMO

Lungo la via Francesco Crispi nelle aree di interfaccia si è progettato un nuovo grande parterre che è parte del parco lineare e costituisce un nuovo spazio di giunzione tra le banchine di attracco delle moderne grandi navi ed il tessuto a scacchiera di taglio ottocentesco che connota questa parte di città. E' stato progettato un nuovo segno dinamico nel paesaggio urbano. Un giardino pensile in leggera pendenza da attraversare e, in quota, una lunga pensilina aggettante da cui traguadare la profondità delle aeree portuali e riguadagnare la vista dell'orizzonte al di là dei moli di sopraflutto.

Il giardino pensile si sviluppa con una pendenza costante del 6%, a partire dalla quota stradale della via Francesco Crispi raggiunge l'altezza massima di metri 6,5. Il suo piano inerbato ed in lieve pendenza è il nuovo fondale della via Emerico Amari e delle altre traverse della via Francesco Crispi. Il piano viene tagliato irregolarmente da nuovi percorsi esclusivamente pedonali mantenuti a quota stradale. Il piano inclinato da attraversare liberamente ed i varchi irregolari a quota strada rappresentano modi obliqui e teatrali di stabilire relazioni tra città e porto, essi appartengono al repertorio figurativo dell'architettura dei giardini e del paesaggi ed evocano l'immagine del cretto. Il varco di via Emerico Amari è stato sostituito da questa nuova topografia.

Al di sotto del giardino pensile sono stati ricavati l'edificio della biglietteria e a livello interrato il parcheggio pubblico di 10.000 mq previsto nel PRP. Una nuova architettura che integra funzioni diverse e complesse. Un uso del suolo coerente con le esigenze dei nuovi sistemi di mobilità e di salvaguardia ecologica e ambientale prefigurati nei più recenti piani urbanistici della città.



1) Pianta 0,00

2) Sezione

3) Render

2018

CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA PROGETTAZIONE DEI NUOVI TERMINAL CROCIERE E RO-RO E RELATIVE AREE DI INTERFACCIA CON LA CITTÀ, NELL'AMBITO DELLA PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI PALERMO

Il terminal RO-RO è collegato all'area di interfaccia con la città attraverso un ponte girevole.

Il terminal contiene al suo interno diverse funzioni dedicate alla gestione delle attività portuali.

Tutti gli spazi dedicati alla logistica quali magazzini, officine e traffico marittimo sono disposti a quota banchina, su due grandi piastre in parte soppalcate. Le coperture delle due piastre sono grandi piazze pubbliche collegate alla città attraverso il ponte girevole. Sopra le piazze è adagiato un grande corpo prismatico a tre livelli che si estende per tutta la lunghezza del molo Piave sbalzando libero nel vuoto verso il mare. Al suo interno si trovano tutte le funzioni pubbliche commerciali e per il tempo libero, oltre spazi per uffici gestionali serviti da collegamenti orizzontali e verticali dedicati ed autonomi rispetto alle aree pubbliche. Due grandi travi reticolari corrono in senso longitudinale e garantiscono la rigidezza necessaria alla struttura, a queste travi si agganciano in modo discontinuo i solai dei livelli intermedi generando una combinazione varia e articolata di spazi con diverse altezze e profondità.

Le aree per il commercio sono attraversabili con un percorso di visita che si sviluppa al primo livello per tutta la lunghezza, alcuni spazi penetrano localmente ai livelli superiori su doppie e triple altezze. Gli uffici gestionali sono variamente disposti al secondo e al terzo livello.

La sala conferenze occupa i primi due livelli nella parte terminale dello sbalzo, protesa verso il mare. Al di sopra di essa all'ultimo livello si trovano un bar ed un ristorante con vista panoramica verso il nord, verso il mare aperto. La cappella è incastonata tra il secondo e terzo livello ed illuminata zenitalmente.

- 1) Esploso assonometrico
- 2) Pianta + 10,50
- 3) Pianta + 6,50
- 4) Pianta 0,00
- 5) Render

