



PORTO DI PALERMO. LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT “CRISPI” (PASSERELLA E ASSE VIARIO - ROTATORIA PIAZZA DELLA PACE). -
CUP: D79j21017830001

Lavori di realizzazione di una passerella tra l’edificio “interfaccia” e piazza Camilleri per il transito pedonale.

Connessioni e interazioni per il **waterfront di Palermo**

Concorso di Progettazione di un sistema di collegamento aereo
tra il porto e la città

Documento di indirizzo alla progettazione | **DIP**



Avv. **Annalisa Tardino**, Presidente Autorità di Sistema Portuale MSO

Dott. **Luca Lupi**, Segretario Generale Autorità di Sistema Portuale MSO

Ing. **Enrico Petralia**, RUP, Direttore tecnico Autorità di Sistema Portuale MSO

Dott.ssa **Marilena Messina**, Responsabile Ufficio Gare e Contratti Autorità di Sistema Portuale MSO

Pian.re Terr.le **Cosimo Camarda**, Area tecnica Autorità di Sistema Portuale MSO



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

Ing. **Marco Ciralli**, Capo Area responsabile della pianificazione urbanistica Comune Palermo

Una passerella tra porto e città: infrastruttura e spazio urbano

La nuova stagione del sistema portuale della Sicilia occidentale nasce da una consapevolezza profonda: il futuro non si costruisce soltanto nei cantieri, ma prende forma nella capacità di far avanzare insieme sviluppo, funzionalità e bellezza. Il porto di Palermo, capofila di questo percorso, interpreta tale visione attraverso una regola semplice e ambiziosa: costruire senza tradire, innovare senza cancellare. Qui le infrastrutture non sono meri dispositivi tecnici, ma diventano paesaggi abitabili, spazi di relazione, luoghi di incontro tra la città e il mare.

La riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmus e la realizzazione del Palermo Marina Yachting hanno già dimostrato come il porto abbia saputo interpretare ed esprimere il desiderio di cambiamento della città, unito alla voglia di vivibilità, sicurezza, decongestione e attrattività. E in questa prospettiva si inserisce il progetto della nuova passerella sopraelevata, posta a circa sette metri e mezzo d'altezza, destinata a collegare il terminal crociere con piazza Camilleri. Un'infrastruttura concepita

non solo per evitare l'attraversamento pedonale della via Crispi, arteria stradale fondamentale per la città, ma ambisce a diventare un segno urbano riconoscibile, capace di offrire ai crocieristi la prima soglia di accesso diretto al cuore della città e, al contempo, di rappresentare per i cittadini un nuovo spazio di transito e di sosta, una passeggiata sospesa sul mare, tra il ritmo operoso del porto e la vitalità del tessuto urbano. Un'opera che invita a rallentare, a osservare, a vivere il paesaggio portuale come parte integrante dell'identità cittadina. Un modo per garantire un flusso pedonale diretto, sicuro e continuo tra la stazione marittima e il centro urbano, favorendo una migliore integrazione tra le infrastrutture portuali e il tessuto cittadino.

Il concorso di progettazione - che costituisce un'occasione strategica per ripensare una nuova porzione del waterfront urbano, configurandola come cerniera tra le aree portuali già riqualificate e i tessuti urbani circostanti - si propone di individuare soluzioni progettuali caratterizzate da elevata qualità architettonica, sostenibilità ambientale,

integrazione paesaggistica e funzionalità urbana, indispensabili per coniugare esigenze infrastrutturali, valore simbolico e fruibilità degli spazi. Rappresenta, in questa prospettiva, un atto di fiducia nella qualità progettuale e nella capacità della cultura del progetto di generare valore collettivo, trasformando un'infrastruttura in un'esperienza urbana e offrendo una visione contemporanea del rapporto tra porto e città. Al tempo stesso, il concorso testimonia la forza di un modello di governance fondato sulla collaborazione tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e il Comune di Palermo: una alleanza istituzionale che si traduce in una concreta capacità di azione, al servizio della comunità urbano-portuale.

Avv. **Annalisa Tardino**
Presidente AdSP - MSO

Una nuova porta per la città tutto porto

Il rapporto tra Palermo e il suo porto rappresenta una delle chiavi interpretative più profonde della storia e dell'identità della città: elemento eponimo che ne struttura la geografia e la cultura. Per secoli il porto è stato il luogo di incontro tra Palermo e il Mediterraneo, spazio di scambi, di attraversamenti e di contaminazioni culturali. Oggi questo rapporto entra in una nuova stagione, nella quale la sfida non è soltanto quella di migliorare le infrastrutture portuali, ma soprattutto di ricucire in modo più forte e riconoscibile il legame tra il porto e la città, rigenerando il suo waterfront urbano.

Il progetto di riqualificazione del waterfront Crispi e la realizzazione di un sistema di collegamento pedonale sopraelevato tra il porto e piazza Andrea Camilleri e la via Emerico Amari che conduce al centro si inseriscono pienamente in questa visione. Non si tratta soltanto di un'opera funzionale destinata a migliorare l'accessibilità e la sicurezza dell'attraversamento di uno degli assi viari più importanti della città, ma di un intervento capace di ridefinire

simbolicamente la soglia tra Palermo e il suo porto, nuova porta di accesso alla città moderna.

Attraverso questo concorso di progettazione insieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale vogliamo promuovere una soluzione architettonica e urbana capace di coniugare infrastruttura, qualità dello spazio pubblico e valore paesaggistico. La passerella non sarà soltanto un dispositivo di attraversamento, ma un elemento urbano riconoscibile, una porta contemporanea che accoglie chi arriva a Palermo dal mare e che restituisce ai cittadini una nuova prospettiva sul loro waterfront.

L'obiettivo è quello di costruire un sistema di connessioni che rafforzi l'integrazione tra il porto, il centro urbano e i grandi progetti di trasformazione del waterfront, contribuendo a rendere Palermo sempre più accessibile, vivibile e attrattiva. In questa prospettiva, il progetto rappresenta anche un segnale della volontà delle istituzioni di lavorare insieme per costruire una città capace di innovare

senza perdere il proprio carattere.

Il Comune di Palermo guarda a questa iniziativa come a un passo significativo nel percorso di rigenerazione urbana e di valorizzazione del fronte a mare, consapevole che la qualità dello spazio pubblico e delle infrastrutture rappresenti una leva fondamentale per lo sviluppo economico, turistico e culturale della città. Invitiamo quindi progettisti, architetti e ingegneri, ma anche paesaggisti e artisti, a confrontarsi con questa sfida, contribuendo con idee e visioni capaci di interpretare il ruolo strategico del waterfront palermitano nel Mediterraneo contemporaneo e di immaginare non una soglia ma una nuova interfaccia urbana tra la città e il mare, tra terra e acqua, tra storia e futuro.

Prof. **Roberto Lagalla**
Sindaco di Palermo

INDICE

1. Premessa	Pag. 8
2. Lo stato dei luoghi - Analisi dello stato di fatto dell'area oggetto dell'intervento;	Pag. 10
3. Gli obiettivi del concorso. Funzioni, fabbisogni ed esigenze da soddisfare – Programma funzionale;	Pag. 26
4. Indicazione dei requisiti tecnici da soddisfare in relazione alla legislazione tecnica vigente;	Pag. 27
5. Linee guida per il progetto, indicazioni sulle superfici e sulle quantità volumetriche e programma funzionale;	Pag. 30
6. Indicazione dei livelli di progettazione, della loro sequenza logica nonché dei relativi tempi di svolgimento;	Pag. 32
7. Indicazione degli elaborati grafici e descrittivi da redigere;	Pag. 34
8. Raccomandazioni per la progettazione ed eventuali procedure tecniche integrative poste a base della progettazione dell'intervento;	Pag. 36
9. Indicazione dei limiti economici da rispettare;	Pag. 37
10. Indicazione sulle specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi (CAM);	Pag. 38

11. Indicazione sulle specifiche tecniche per l'utilizzo di materiali, elementi e componenti ai fini della durabilità e resilienza delle opere, della efficienza energetica e della sicurezza e funzionalità degli impianti l'indicazione di massima dei tempi necessari per le varie fasi dell'intervento; Pag. 39
12. Capitolato Informativo secondo l'art.43 del D.Lgs. n.36/2023 in materia di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni (BIM); Pag. 40
13. Cronoprogramma delle fasi di concorso e di progettazione; Pag. 41
14. Elenco della documentazione allegata; Pag. 42

Il presente concorso di progettazione si inserisce in un contesto di ripensamento dell'intero waterfront urbano della città di Palermo, processo già avviato da anni che ha messo in luce un nuovo volto della città che guarda il suo mare e all'indispensabile interconnessione storica, culturale, funzionale ed economica che ha caratterizzato la città di Palermo.

Negli ultimi tempi il ripensamento di questa importante porzione della città è passato dallo strumento del "concorso di progettazione", un'occasione che apre la città al dibattito del Progetto. Grazie ai necessari strumenti co-decisionali messi in atto, oggi l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e il Comune di Palermo condividono la regia di questa stagione di rinascita del waterfront. A partire dalle intuizioni esplicitate nel Piano Regolatore Portuale di Palermo si stanno realizzando infrastrutture a servizio delle funzioni portuali e di quelle urbane, nello specifico si fa riferimento al Sistema dell'Edificio "interfaccia" che permetterà, grazie ad una terrazza sul mare, di affacciarsi sul porto. Il

Concorso ha come obiettivo l'elaborazione di idee e progetti per l'incremento del progetto dell'interfaccia urbana, grazie ad un sistema di camminamenti pedonali in quota che conetteranno la città al porto e ripenseranno la nuova porta da e per la città. Il progetto dovrà contribuire a una migliore integrazione tra funzioni portuali e urbane agevolando la fruizione del mare e della costa come momento fondamentale della vita della città, immaginando una connessione materiale in grado di far coesistere ambiti portuali e urbani.

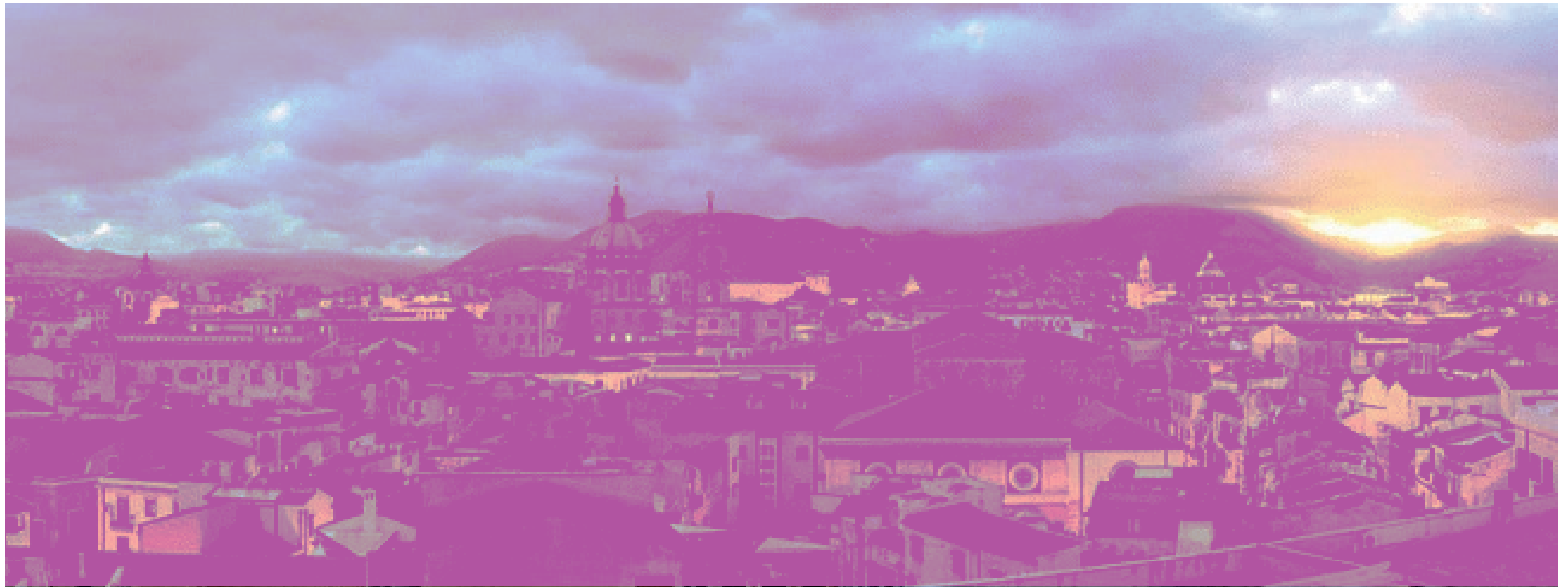
Le proposte saranno sviluppate sulla base di contenuti e obiettivi definiti nel presente Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) che, così come definito dall'Allegato I7 del Codice dei Contratti Pubblici, D.lgs. n. 36/2023, rappresenta il documento preliminare necessario all'avvio dell'attività di progettazione e ha lo scopo di definire le linee guida per il Concorso internazionale di progettazione. Il documento 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 nel presente documento 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.

Il presente documento è volto quindi ad individuare gli elementi utili al percorso progettuale per la riqualificazione e valorizzazione urbanistica del waterfront urbano della città di Palermo, alla comprensione delle potenzialità, opportunità e criticità del luogo per una corretta progettazione in risposta alle esigenze della città e del porto, in coerenza con le previsioni del Piano Regolatore Portuale (PRP) e del Piano Regolatore Generale (PRG) nonché delle previsioni delle direttive del redigendo Piano Urbanistico Generale (PUG) del comune di Palermo.



Lo stato dei luoghi - Analisi dello stato di fatto dell'area oggetto dell'intervento

L'area in oggetto ricade all'interno della città di Palermo, nello specifico nella porzione territoriale di stretta relazione tra il porto e il tessuto urbano, presentandosi come un contesto di notevole importanza dal punto di vista dell'accessibilità da e verso il mare e degli attraversamenti urbani.

Rispetto alle previsioni programmatiche che interessano l'area è opportuno fare riferimento agli strumenti urbanistici vigenti e a quelli previsionali.

Nel caso dell'ambito portuale gli strumenti programmatici vigenti sono il Piano regolatore Portuale (PRP) il quale prevede la realizzazione di sistemi di collegamento aereo tra l'area portuale e quella urbana, previsione confermata dal Progetto Integrato di Trasformazione Portuale (PITP), mentre per l'area urbana, che interessa la maggior parte dell'area oggetto dell'intervento, vige il Piano Regolatore Generale, per il quale è consentito un intervento di manutenzione straordinaria della viabilità urbana e le linee di indirizzo del redigendo Piano Urbanistico Generale (PUG), che sottolineano la necessità di sistemi di connessione tra il porto

e la città al fine di potenziare l'accessibilità del waterfront urbano.

In riferimento al DOCFAP, condiviso da entrambe le amministrazioni, propedeutico al presente DIP, l'area oggetto del concorso interessa il LOTTO 2 (Passerella via Crispi – realizzazione passerella pedonale tra “l'edificio interfaccia” e piazza Camilleri).

Questa area urbana interessa una porzione della via Crispi, oggetto del primo lotto già individuato del summenzionato DOCFAP. Nell'area ad oggi insiste, oltre la viabilità, un cantiere interno alla cinta doganale portuale, che riguarda la realizzazione di un “sistema di edifici” con funzione portuale e urbana al quale si dovrà collegare un camminamento in quota, la piazza Camilleri, oggi pedonale e spazio urbano per il tempo libero e la porzione dello spazio tra quest'ultima e la sede stradale sul quale oggi insiste un sistema di sosta per i mezzi come pullman e “trenini turistici”.

Nella pagina a fianco - Localizzazione dell'area di intervento nel contesto urbanistico tratto dal DOCFAP











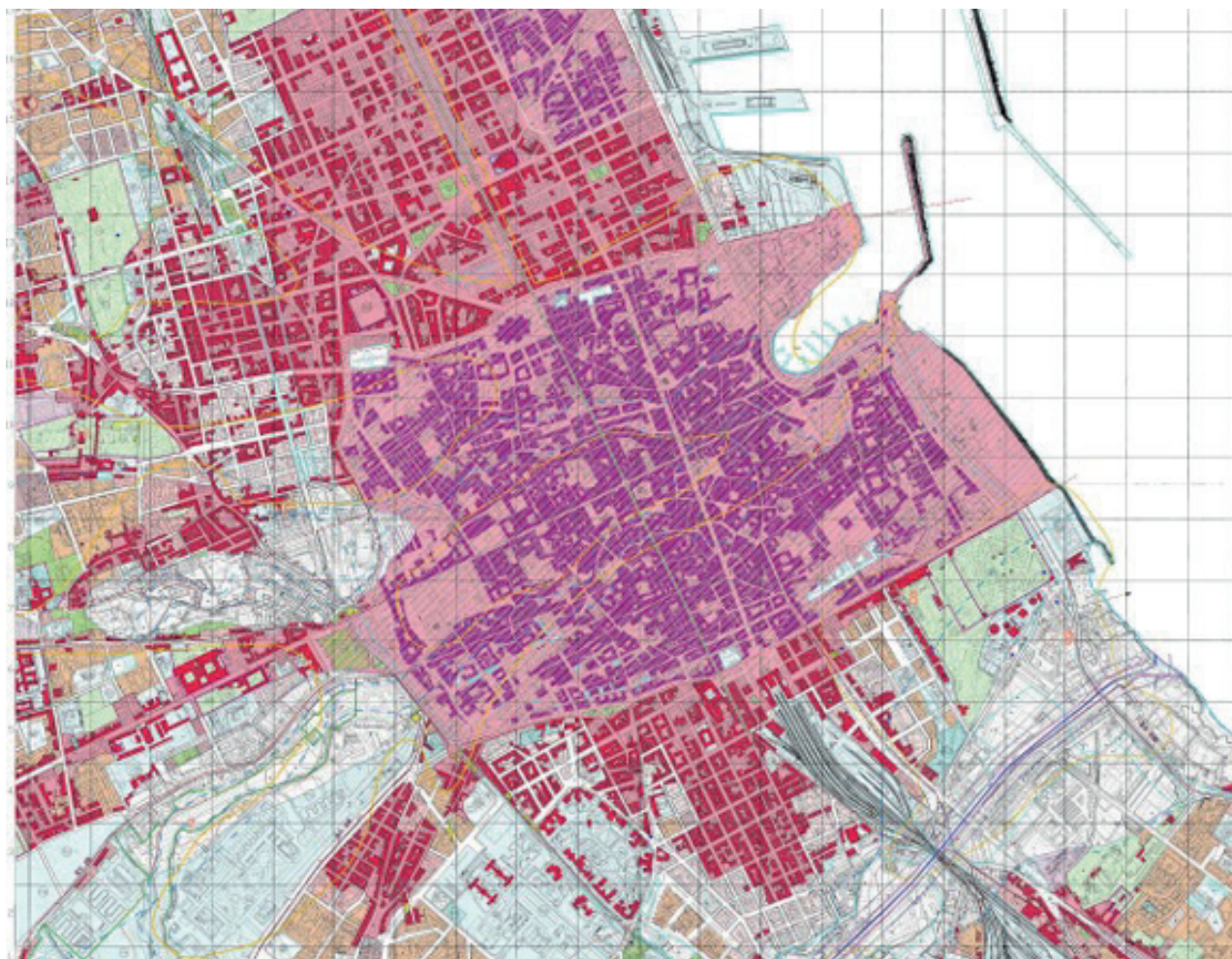
Pianificazione e progetti. Trasformazioni in atto e previsionali

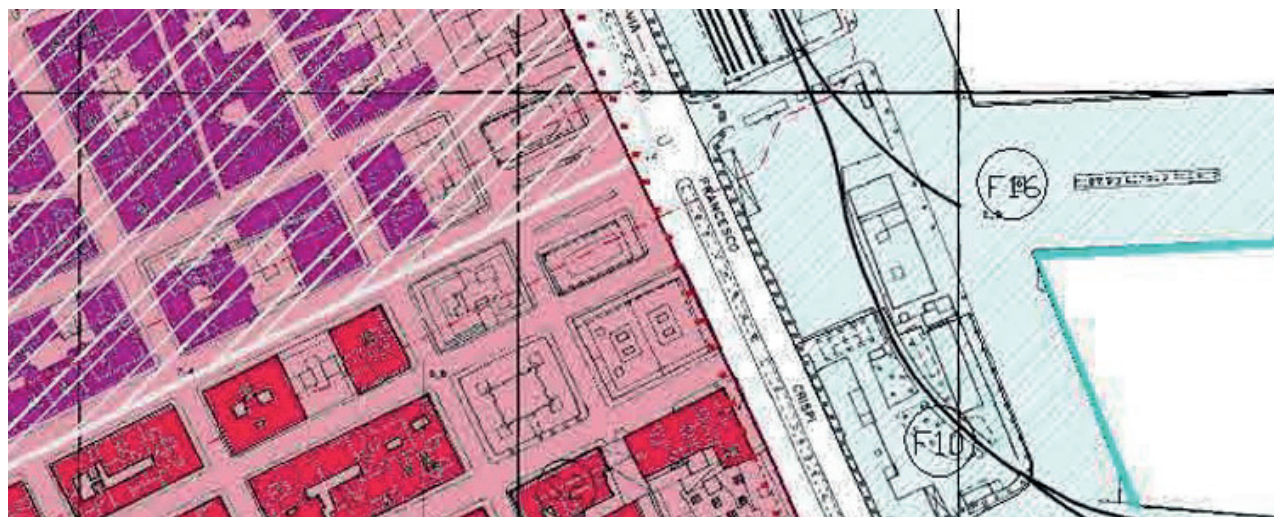
L'area oggetto dell'intervento, dal punto di vista delle previsioni urbanistiche, ricade a cavallo tra il Piano Regolatore Generale (PRG), per quanto riguarda la maggior parte dell'area che si trova oltre la cinta doganale portuale, e il Piano Regolatore Portuale (PRP), per quanto riguarda la minima parte ricadente entro la cinta doganale portuale. L'intervento in oggetto, rispettando comunque tutti i vincoli di distacco, risulta essere conforme alle previsioni di entrambi gli strumenti urbanistici.

Il Piano Regolatore Generale (PRG)

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 della ZTO A2 Tessuti urbani storici, in parte in Aree soggette a pianificazione particolareggiata – Prescrizioni esecutive – Piani particolareggiati Zone "A".





Di seguito si riportano le indicazioni delle Norme tecniche di Attuazione delle aree interessate:

Nelle zone A2 gli interventi si attuano con obbligo di Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, ovvero secondo le disposizioni della circolare A.R.T.A. n. 3/2000. Nelle more dell'approvazione dei rispettivi piani particolareggiati, per gli edifici non individuati come "Netto Storico" compresi all'interno delle zone A2, sono consentiti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, risanamento conservativo, restauro e ristrutturazione edilizia o l'eventuale demolizione e ricostruzione a parità di volume e di rapporto di copertura nel rispetto degli allineamenti stradali esistenti (vedi nota A.R.T.A. n°45838 del 29.07.02.). Per gli edifici classificati "netto storico" sono consentiti gli interventi di cui al successivo art. 20 e secondo le prescrizioni dell'elaborato "P3b - Scheda Norma - Interventi sugli immobili classificati come Netto Storico - Norme Tecniche di Attuazione - Adeguati ai D.Dir. 558 e 124/DRU/02 di approvazione".

Negli spazi pubblici sono consentiti interventi relativi ai sottoservizi, all'arredo ed al decoro urbano.

Nelle zone A1 e, nelle more dell'approvazione dei piani particolareggiati, nelle zone A2 sono ammesse la destinazione d'uso residenziale e le altre seguenti destinazioni compatibili con la residenza:

a) commerciale (al dettaglio), comprensiva degli esercizi pubblici di somministrazione di alimenti e bevande e dei locali di pubblico spettacolo;

b) ricettiva;

c) direzionale, comprensiva di agenzie bancarie e assicurative, uffici pubblici e privati e simili;

d) le attrezzature di interesse comune di cui all'art. 24 delle presenti norme di attuazione che risultino compatibili con i caratteri edilizi e tipologici dei manufatti, sempre che non in contrasto con la normativa vigente;

Gli interventi di cui alle lettere b) e c) che riguardino superfici lorde superiori a mq.200, sono ammessi purché venga dimostrato

il soddisfacimento di uno standard pari a quello previsto dal comma 2 dell'art. 5 del D.M. 2 aprile 1968 n° 1444 e delle rispettive norme di settore. Per gli interventi di cui alla lettera a) si applicano le norme del Piano di Programmazione Urbanistica del Settore Commerciale.

Nelle zone A2, nelle more dell'approvazione dei piani particolareggiati, le case di cura ed ogni altro tipo di struttura sanitaria di diagnosi e/o terapia eccedente il semplice studio professionale sono ammesse a condizione che siano funzionalmente indipendenti da edifici residenziali e pertanto abbiano ingressi, scale, ascensori e portinerie separate.

Nelle zone A2, nelle more dell'approvazione dei piani particolareggiati, i laboratori artigianali e quelli assimilabili, e relativi depositi sono ammessi nei soli locali non vincolati per legge o in base a disposto della licenza o concessione edilizia a parcheggio e purché non si eserciti un'attività nociva, molesta o rumorosa. Sono esclusi i depositi

all'aperto ed i capannoni e le tettoie nonché le industrie che svolgano lavorazioni insalubri e i relativi depositi.

Le aree libere non vegetate alla data del rilievo aerofotografico del luglio 1994, comunque in atto utilizzate, ricadenti in zone A2, possono essere destinate a parcheggi di cui all'art. 41 sexies della Legge n. 1150/42 fino al soddisfacimento del fabbisogno, ovvero recuperate a giardino. Per gli interventi di ristrutturazione edilizia la presente norma si applica anche ai piani cantinati e semicantinati.

Nelle zone A2, nelle more dell'approvazione dei piani particolareggiati, si considerano mantenute le destinazioni d'uso attuali e i servizi pubblici esistenti.

Il Piano Regolatore Portuale (PRP)

L'intervento oggetto del concorso ricade in minima parte entro la giurisdizione del PRP, che tuttavia, pur non esprimendo particolare indicazioni/vincoli in merito, ipotizza la realizzazione di sistemi di connessioni in quota così come descritti nelle NTA:

Infine, dovranno essere progettati i collegamenti pedonali in quota con l'area di interfaccia città-porto lungo la via Crispi, con l'attuale Stazione Marittima e con il nuovo Terminal Crociere alla banchina Sammuzzo, in modo da garantire l'accessibilità alle strutture ricreative e commerciali senza intralcio per il traffico portuale alla quota delle banchine.



In merito alle aree di trasformazione si fa riferimento a tre progetti in corso:

- Il Progetto dell'interfaccia città-porto;
- Stazione di sosta per bus e navette turistiche;
- Il Progetto Tram – fase II, progetto delle nuove linee Tramviarie della città di Palermo -tratte d, e2, f, g parcheggi di Interscambio, progetto definitivo, Il stralcio funzionale - tratta e Parcheggio foro italico

Il Progetto dell'interfaccia città-porto

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

Al sistema interfaccia è demandata la funzione di aumentare il grado di permeabilità tra porto e città, riducendo la separazione visiva e fisica della città con il suo waterfront. L'interfaccia assolve questo compito su più livelli:

- Sistema del verde lungo via Crispi (da +2.10 s.l.m. a imposta edificio + 3.20 s.l.m

= +0.75m)

- Sistema delle passeggiate e delle funzioni miste città porto a quota +7.75 (+10.20 s.l.m.)
- Sistema delle coperture ombreggiate a quota +12.75 (+15.20 s.l.m.)

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

Il disegno del parco è formato da fasce che seguono la direzione degli assi di intersezione del tessuto urbano come se finalmente gli assi stradali, e quindi la città, potessero arrivare al mare.

Le fasce sono costituite da materiali differenti alternando il verde piantumato a pavimentazioni con un andamento ad onda a simboleggiare le onde del vicino mare e costituendo elementi di arredo urbano.

La recinzione necessaria tra il giardino e l'area portuale dei piazzali di imbarco è prevista in rete metallica al fine di garantire una permeabilità visiva oltre che a voler richiamare simbolicamente le reti di pescatori.

Alla quota +0.75 nelle aree verdi trovano

luogo 5 piccoli edifici denominati periscopi, che ospitano in maniera alternata funzioni commerciali e sistemi di risalita e che si sviluppano su 3 piani oltre che quelli previsti dall'altra parte di Via Crispi a servizio del sovrappasso e quello posto lungo la passerella che conduce alla Stazione Marittima.

I diversi fruitori, tramite questi sistemi di risalita, che si trovano a destra del varco Amari e adiacente al varco Santa Lucia oltre che tramite le scalinate e le scale mobili poste lungo tutto il sistema, possono accedere alla passeggiata sopraelevata posta a quota +7.75.

Questo livello è la nuova terrazza sul mare che collega con passerelle aeree i 2 nuovi edifici oltre che la stazione marittima sul molo Vittorio Veneto.

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 12.75 che si sviluppa per 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. La superficie di tutte le funzioni dell'Interfaccia è pari a circa 5000 mq, oltre la superficie della promenade a quota +7.75.

All'estremità Nord del Sistema Interfaccia si trova un parcheggio a raso oltre 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 al livello 0.

All'estremità Sud, a destra del varco Amari, antistante l'edificio delle biglietterie si trova un altro parcheggio a raso.

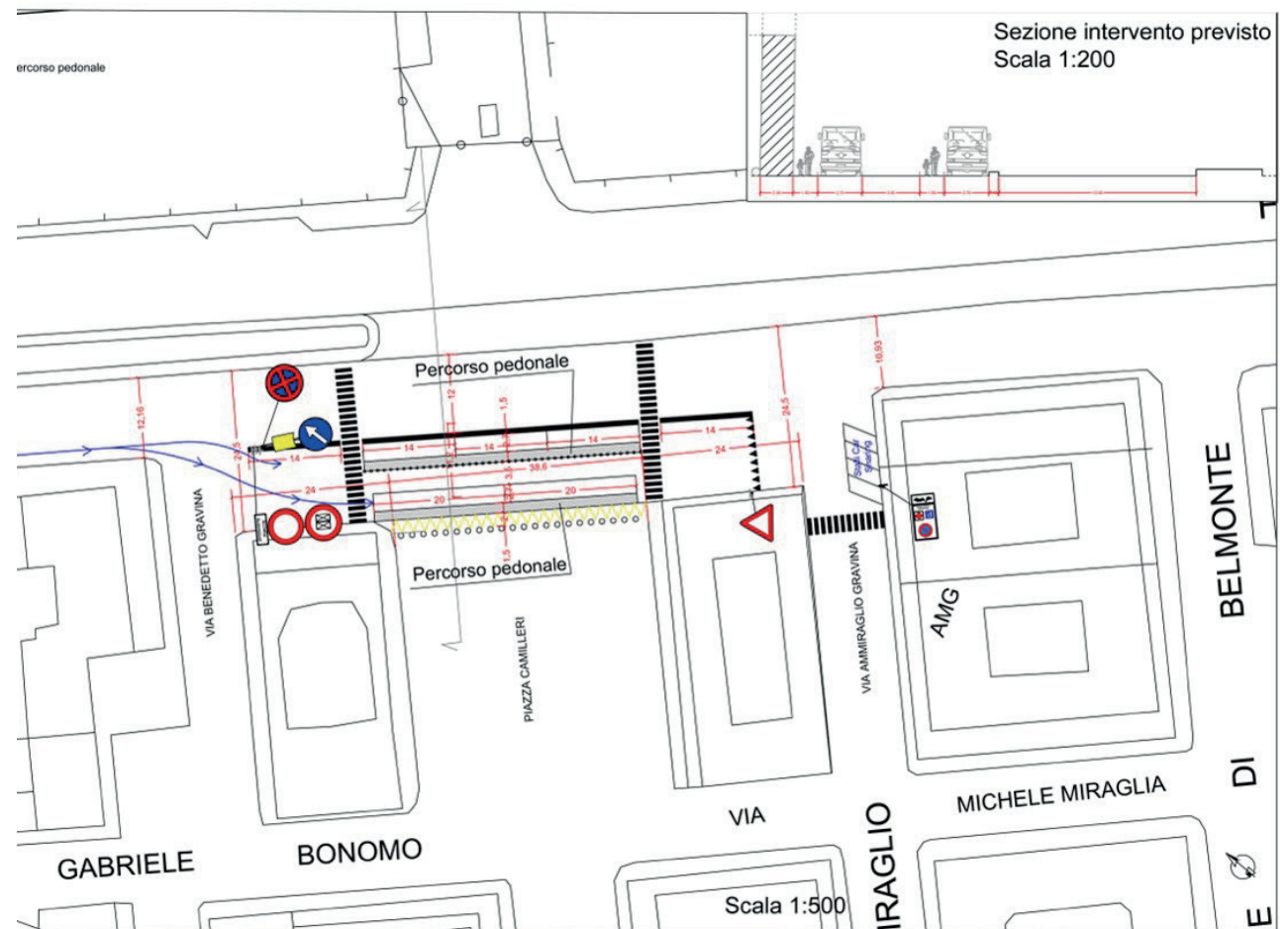
Il sistema dell'Interfaccia si articola in più edifici con destinazioni d'uso differenti, sempre a cavallo tra città e porto e offre servizi sia per i cittadini, per i passeggeri in partenza e in arrivo che per il porto stesso.





Stazione di sosta per bus e navette turistiche

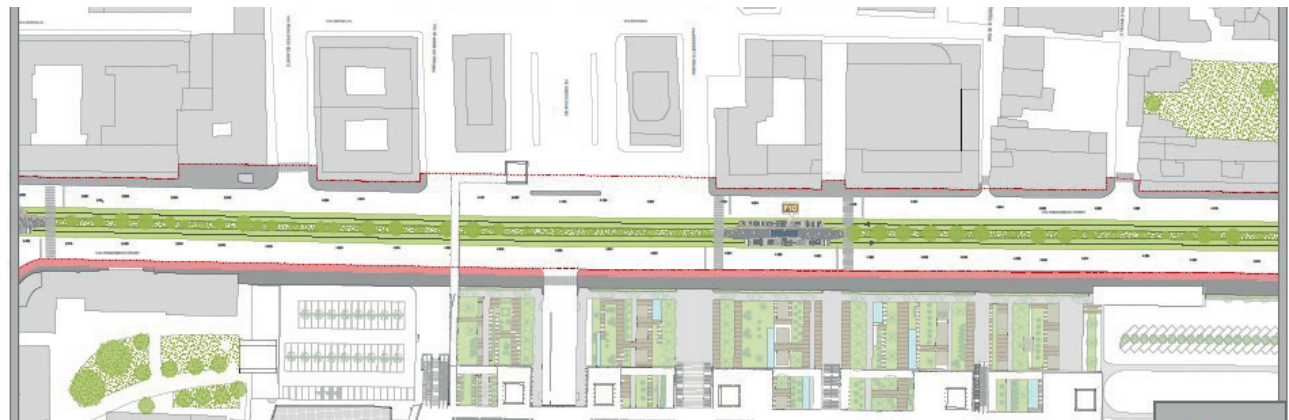
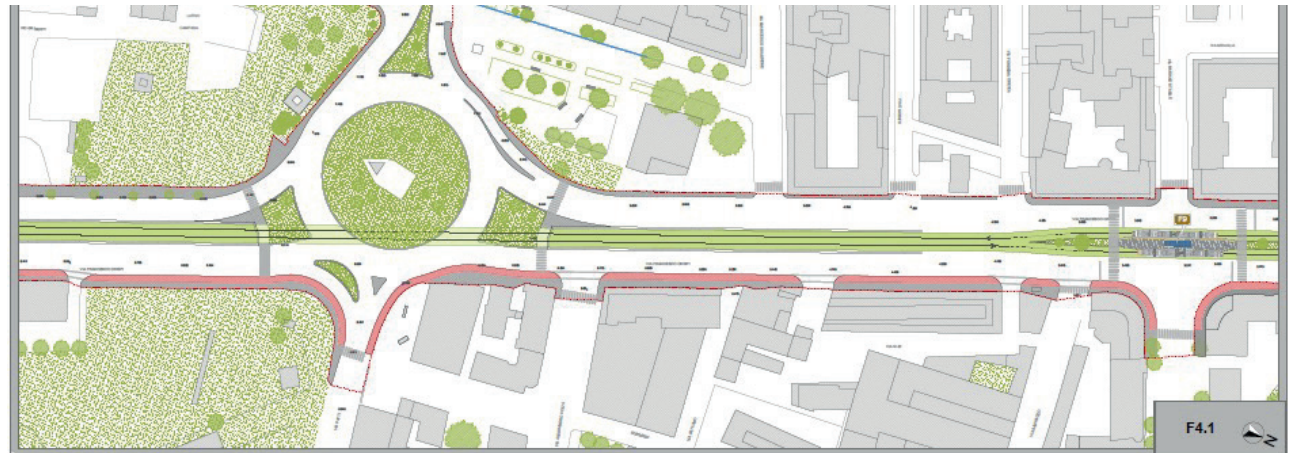
Il progetto in oggetto, in parte già realizzato, prevede la realizzazione di un'area di sosta per bus turistici e navette (trenino turistico) nell'area antistante piazza Camilleri, l'intervento si è reso necessario al fine di ottimizzare e rendere sicure, le operazioni di salita e discesa dei turisti crocieristi. Di seguito una planimetria che definisce la distribuzione degli spazi in oggetto.





Il Progetto Tram – fase II, progetto delle nuove linee Tramviarie della città di Palermo -tratte d, e2, f, g 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. Per quanto riguarda l'area oggetto del presente concorso, la linea del Tram è prevista al centro della carreggiata della via Crispi, con le due linee poste parallelamente all'attuale marciapiede spartitraffico. Lungo la via Crispi si prevedono inoltre due aree di fermata della nuova linea tramviaria al fine di consentire un migliore interscambio di mobilità urbana.



Gli obiettivi del concorso. Funzioni, fabbisogni ed esigenze da soddisfare

Le mutate condizione dell'area portuale in termini di offerta infrastrutturale sia per gli aspetti commerciali sia per quelli turistici ha generato flussi crescenti che necessitano di risposte, anche nelle aree urbane più prossime all'ambito portuale, in grado di offrire efficienza infrastrutturale per accogliere crocieristi, intesi anche come nuovi utenti urbani temporanei.

Il concorso di progettazione si pone diversi obiettivi in grado di soddisfare le criticità e le necessità emerse dalle valutazioni fatte in sede di DOCFAP.

Il concorso mira al ripensamento di un'area centrale della città di Palermo, soprattutto dal punto di vista 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 e ultimate in altre aree prossime al porto (gli interventi del Palermo Marina Yachting e di Sant'Erasmus, ad esempio) e altre come il

“sistema di edifici dell'Interfaccia porto-città” che hanno restituito alla città la fruizione del proprio mare. Il presente concorso ambisce dunque a proseguire e integrare 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 mira a incrementare la connessione materiale e immateriale tra la città e il porto.

Il concorso mira a stimolare un progetto in grado di immaginare un sistema di camminamento in quota tra la città e il porto, un nuovo “manufatto” in grado di restituire anche valore al paesaggio urbano e portuale. Questo nuovo “dispositivo urbano” dovrà conformarsi anche come un nuovo landmark in grado di arricchire il paesaggio urbano-portuale.

La struttura immaginata dovrà allinearsi con le esigenze locali e al contempo immaginare nuove e future esigenze che nella città si genereranno, nello specifico si dovrà garantire l'attraversamento a tutti gli utenti, sia urbani sia portuali, attuali e futuri.

In sintesi i principali obiettivi che il concorso si pone sono:

- agevolare i flussi di connessione pedonale tra il porto e la città, sia turistici che non, evitando la promiscuità con gli attraversamenti veicolari. Gli spazi che dovranno ospitare i sistemi di risalita verticale dovranno essere opportunamente separati dagli attraversamenti veicolari e le aree di sosta;
- riconfigurare lo spazio della piazza Camilleri proponendo soluzioni progettuali per la qualità del paesaggio urbano anche nell'ottica di identificare lo spazio come nuova porta alla città dal mare;
- definire un nuovo assetto per piazza Camilleri attraverso l'eventuale inserimento di una nuova piazza in quota intesa come ulteriore spazio a servizio della città;

Indicazione dei requisiti tecnici da soddisfare in relazione alla legislazione tecnica vigente

L'intervento dovrà essere realizzato nel pieno rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente in materia di Contratti Pubblici, Ambiente, Sicurezza, regolamenti e norme tecniche di attuazione degli strumenti urbanistici Comunali (PRG), nonché degli strumenti di pianificazione portuale (PRP).

Le macro-categorie che il progetto dovrà avere cura di prevedere sono le seguenti:

- Opere relative alla realizzazione delle nuove strutture portanti, conformi alle normative antisismiche;
- Opere di progettazione e realizzazione dei percorsi verticali e orizzontali, con particolare attenzione all'accessibilità e alla funzionalità;
- Opere di impiantistica tecnologica e speciale per garantire efficienza energetica e sostenibilità ambientale;
- Opere in ferro, vetro e legno, incluse le opere di rivestimento e finitura delle facciate con materiali sostenibili e compatibili con il contesto urbano;

Tutte le indicazioni di seguito riportate dovranno essere ulteriormente verificate all'atto della progettazione secondo le

indicazioni delle normative di settore e degli Enti di controllo preposti (Soprintendenza, Genio Civile, ecc.), nonché nel corso dell'acquisizione delle eventuali autorizzazioni in sede di Conferenza dei Servizi. La seguente esposizione ha carattere unicamente riepilogativo e non esaustivo, demandando ai progettisti la completa determinazione delle regole e delle norme applicabili.

In relazione all'intervento i concorrenti dovranno prevedere uno specifico studio di inserimento urbanistico, finalizzato a verificare anche la conformità dell'intervento alle vigenti Norme in materia di edilizia e urbanistica. Tale studio dovrà tenere conto delle caratteristiche morfologiche, tipologiche e funzionali dell'ambito urbano di riferimento, assicurando il rispetto degli strumenti urbanistici, dei regolamenti edilizi e delle eventuali prescrizioni paesaggistiche o vincolistiche applicabili.

Aspetti generali

- Norme in materia di edilizia e urbanistica:
 - o D.P.R. 380/2001 s.m.i. Testo Unico

dell'Edilizia;

- o Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Palermo;

- o Regolamento Edilizio del Comune di Palermo;

- o Piano Regolatore Portuale (PRP) di Palermo;

- o Norme Tecniche del PRP di Palermo;

- o D.Lgs 36/2023 e s.m.i.;

- Norme in materia di tutela dell'ambiente:

- o D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Nome in materiale ambientale";

- o D.M. n. 256 del 23.06.2022 - " Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l'affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi.";

Aspetti strutturali

L'involucro edilizio dovrà essere progettato in conformità alle disposizioni contenute all'interno delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. 17 gennaio 2018, nonché nella Circolare 21 gennaio 2019, n. 7.

Oltre alla normativa citata e a quanto stabilito dal D.P.R. 380/2001 e s.m.i., la progettazione dovrà tenere conto delle norme regionali vigenti.

Accessibilità alle persone con disabilità

- D.P.R. 24.07.1996 n° 503 - "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici";

Aspetti relativi alla dotazione tecnologica

La dotazione tecnologica della struttura dovrà essere volta all'integrazione architettonica e dovrà ispirarsi alle seguenti soluzioni (a titolo esemplificativo e non esaustivo):

- presenza di dotazione impiantistica di base;
- sistemi di illuminazione interna ed esterna a basso consumo che garantiscano il rispetto dei livelli di illuminamento, riflessione, abbagliamento e uniformità previsti dalle norme per le singole destinazioni d'uso;
- presenza di copertura WIFI ed HOTSPOT a disposizione anche dei fruitori aree/spazi comuni;
- utilizzo di tecnologia VOIP;

- sistemi di rivelazione incendi, di illuminazione di emergenza e di sicurezza;
- utilizzo sistemi di "domotica" e di telegestione/telecontrollo da postazione remota (esempio presso le postazioni di presidio); volti anche al perseguimento del risparmio energetico;
- sistemi di videosorveglianza tramite sistemi IP;
- prevedere sistemi di continuità elettrica in caso di mancanza della stessa.

La progettazione e l'esecuzione degli impianti dovrà avvenire in conformità a quanto disposto dal D.M. 37/2008, dal D.P.R. 462/2001 e dalle ulteriori norme nazionali, regionali e di buona tecnica applicabili. La progettazione dovrà essere svolta in ottemperanza alla normativa UNI, UNI EN, CEI, CIG vigente.

Si dovrà valutare accuratamente, inoltre, l'impatto che i suddetti impianti possono avere sulla struttura. A titolo esemplificativo, l'illuminazione artificiale dovrà garantire la percezione naturale dei materiali, dei colori e delle finiture. Sono, altresì, da escludere sui prospetti dell'edificio apparati e impianti

tecnologici (condizionatori, antenne, ecc.); tali apparati dovranno essere collocati su parti della struttura non visibili da spazi pubblici o di pubblico passaggio.

Illuminazione artificiale

I livelli di illuminamento medio dovranno comunque essere desunti dalla norma generale UNI EN 12464-1 sui luoghi di lavoro in termini di:

- illuminamento locale e circostante;
- uniformità;
- abbagliamento (diretto o riflesso);
- riflessioni.

Per quanto concerne l'illuminazione dell'area esterna bisognerà rispettare, tra le altre norme, le seguenti:

- EN 62471 2008-2/2009 "Sicurezza fotobiologica delle lampade a dei sistemi di illuminazione";

L'illuminazione di emergenza dovrà garantire una sicura uscita dalla struttura attraverso vie di fuga opportunamente segnalate. Dovrà inoltre essere assicurata la pronta identificazione degli allarmi e delle attrezzature antincendio lungo le vie di uscita.

Impianti di sicurezza

Dovrà essere previsto un impianto elettrico di sicurezza, alimentato da apposita sorgente distinta da quella ordinaria, che dovrà alimentare:

- illuminazione di sicurezza, compresa quella indicante i passaggi, le uscite ed i percorsi delle vie di esodo;
- impianto di diffusione sonora e/o impianto di allarme.

Dovrà essere previsto, inoltre, un impianto di rivelazione automatica di incendio. Gli impianti elettrici dovranno essere realizzati comunque secondo quanto previsto dalle relative normative di settore.

Acustica

In linea generale dovranno essere rispettate le seguenti normative specifiche:

- Legge 26.10.1995, n. 447 Legge quadro sull'inquinamento acustico";
- D.M. 16.03.1998 - "Tecniche di rilevamento e rilevazione dell'inquinamento acustico";
- D.P.C.M. 14.11.1997 - "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore";
- D.P.C.M. 05.12.1997 - "Determinazione dei

requisiti acustici passivi degli edifici".

Normativa di prevenzione incendi

Per la progettazione antincendio, degli edifici, dovranno essere rispettate le seguenti normative specifiche:

- D.M. 30/11/1983 "Termini, definizioni generali e simboli grafici di prevenzione incendi";
- D.M. 10/3/1998 "Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro";
- Codice di prevenzione incendi DM 3 agosto 2015 e norme tecniche in funzione delle attività che si andranno a collocare negli edifici oggetto di intervento;
- Norme UNI attinenti;
- Circolare n. 4 del 1° marzo 2002 "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili";

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

Gli obiettivi generali del concorso si traducono nel disegno complessivo dell'area compresa tra la piazza Camilleri e l'edificio "interfaccia" in fase di realizzazione presso l'ambito portuale. Pertanto 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 denominata di interfaccia tra la città e il porto, 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 conformando un attraversamento per utenti sia urbani che portuali. La proposta progettuale dovrà garantire, oltre ad un adeguato livello funzionale per i flussi di attraversamento, minor impatto visivo possibile, ipotizzando soluzioni in grado di evitare pesanti elementi strutturali prediligendo materiali trasparenti e/o soluzioni vegetali in grado di armonizzare l'intervento. I manufatti previsti dovranno comporsi, assieme al ripensamento della piazza Camilleri, al fine di costituire un elemento iconico in grado di comunicare

l'idea di un nuovo portale tra la città e il mare, un vero e proprio landmark per la città e il suo mare.

Caratteristiche funzionali

La proposta progettuale dovrà avere le seguenti caratteristiche funzionali:

Un percorso sopraelevato che si connetta all'edificio "interfaccia" in corrispondenza del solaio posto a 7,5 m di altezza dalla quota stradale e che discenda oltre la via Crispi nella piazza Camilleri.

Si prediligeranno soluzioni simmetriche con due percorsi pedonali sopraelevati alla quota dell'edificio interfaccia in corrispondenza dei due lati del varco portuale denominato "Amari" che dovranno raccordarsi in una piazza sopraelevata in corrispondenza di piazza Camilleri.

Potranno essere prese in considerazione anche soluzioni con singola passerella che dovrà connettersi al lato sud-est del varco portuale denominato "Amari" e che dovrà anch'essa concludersi con una piazza sopraelevata in corrispondenza di piazza Camilleri.

Il solaio di arrivo/partenza dell'attraversamento presso piazza Camilleri, a prescindere dalla soluzione prescelta (due passerelle o una), dovrà configurarsi come una terrazza panoramica, uno spazio urbano a libera fruizione.

Il solaio di arrivo/partenza della passerella presso piazza Camilleri dovrà garantire la compresenza degli stalli preposti per bus e navette turistiche e ospitare sistemi di risalita quali scale, con adeguato dimensionamento, e un ascensore con capienza minima di 10 persone.

Vincoli di progetto

* Potranno essere predisposti piloni di sostegno negli spazi idonei individuati nello schema grafico seguente.

* La proposta progettuale dovrà tenere conto delle altezze di innesto con gli edifici esistenti, in particolare l'attraversamento dovrà connettersi all'edificio "interfaccia" alla quota del primo solaio posto a 7,5 m dalla quota stradale.

* La proposta progettuale dovrà tenere conto delle distanze minime di rispetto, nello

specifico dovrà essere rispettata la distanza minima di 10 m dagli edifici esistenti nei pressi di piazza Camilleri.

* La proposta progettuale dovrà tenere conto delle aree già destinate alla sosta degli autobus turistici e considerare le stesse come aree inutilizzabili alla quota stradale.

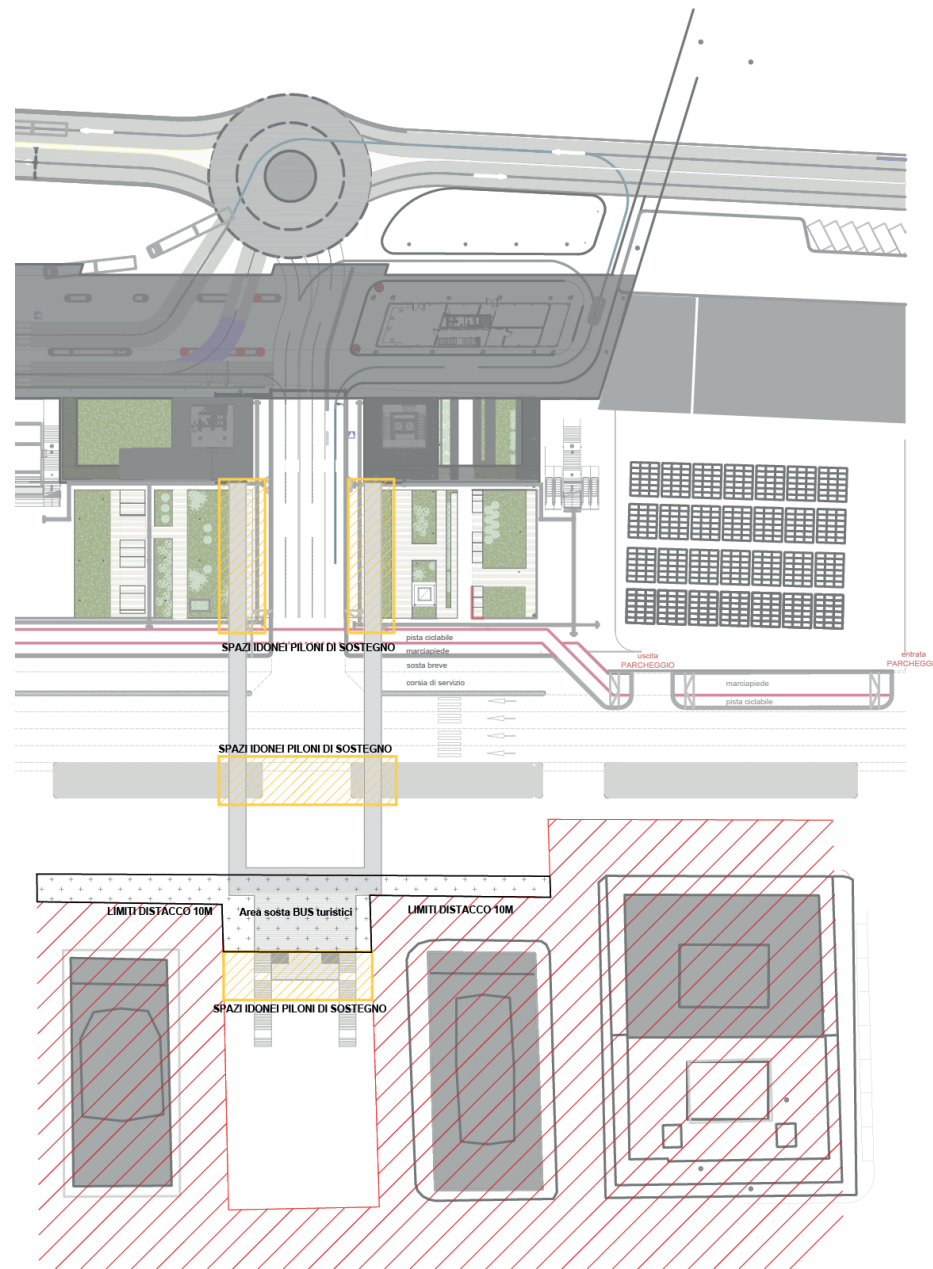
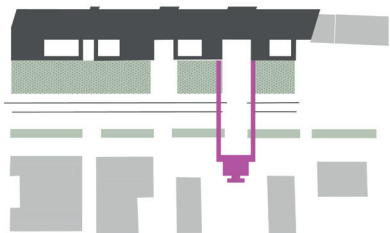
IPOTESI GIACITURA PASSERELLA SINGOLA




IPOTESI GIACITURA PASSERELLA SINGOLA



IPOTESI GIACITURA PASSERELLA DOPPIA

IPOTESI GIACITURA PASSERELLA DOPPIA



-  **Aree entro i limiti di distacco di 10 metri all'edilizia esistente**
-  **Aree sosta bus turistici**
-  **Aree idonee per la possibile posa di piloni di sostegno**

Indicazione dei livelli di progettazione, della loro sequenza logica nonché dei relativi tempi di svolgimento;

Il presente DIP è finalizzato alla acquisizione finale del Progetto di fattibilità tecnica ed economica mediante l'espletamento di un Concorso di progettazione articolato secondo la tipologia a procedura aperta in due fasi:

- 1° fase - ELABORAZIONE IDEA PROGETTUALE:

In questa fase i partecipanti dovranno elaborare una proposta ideativa che, nel rispetto dei costi, del Programma di Concorso e delle prestazioni richieste, permetta alla Commissione giudicatrice di scegliere, secondo i criteri di valutazione specificati nel Disciplinare di gara, le migliori 5 proposte, selezionate senza formazione di graduatorie, da ammettere alla 2° fase;

- 2° fase-ELABORAZIONE PROGETTUALE:

La partecipazione alla 2° fase è riservata agli autori delle 5 migliori proposte ideative individuate nella prima fase, che dovranno sviluppare un Progetto di fattibilità tecnica ed economica "semplificato". Le 5 proposte progettuali saranno valutate dalla

Commissione giudicatrice, che, applicando i criteri di valutazione specificati nel Disciplinare di gara, formulerà la graduatoria, individuando la proposta progettuale vincitrice.

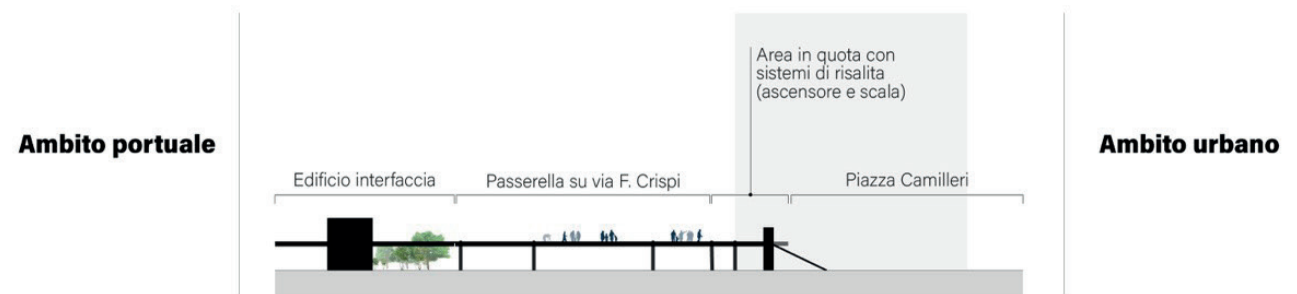
Il successivo livello di progettazione, che prevede l'elaborazione di un Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE), sarà affidato al vincitore del concorso di progettazione.

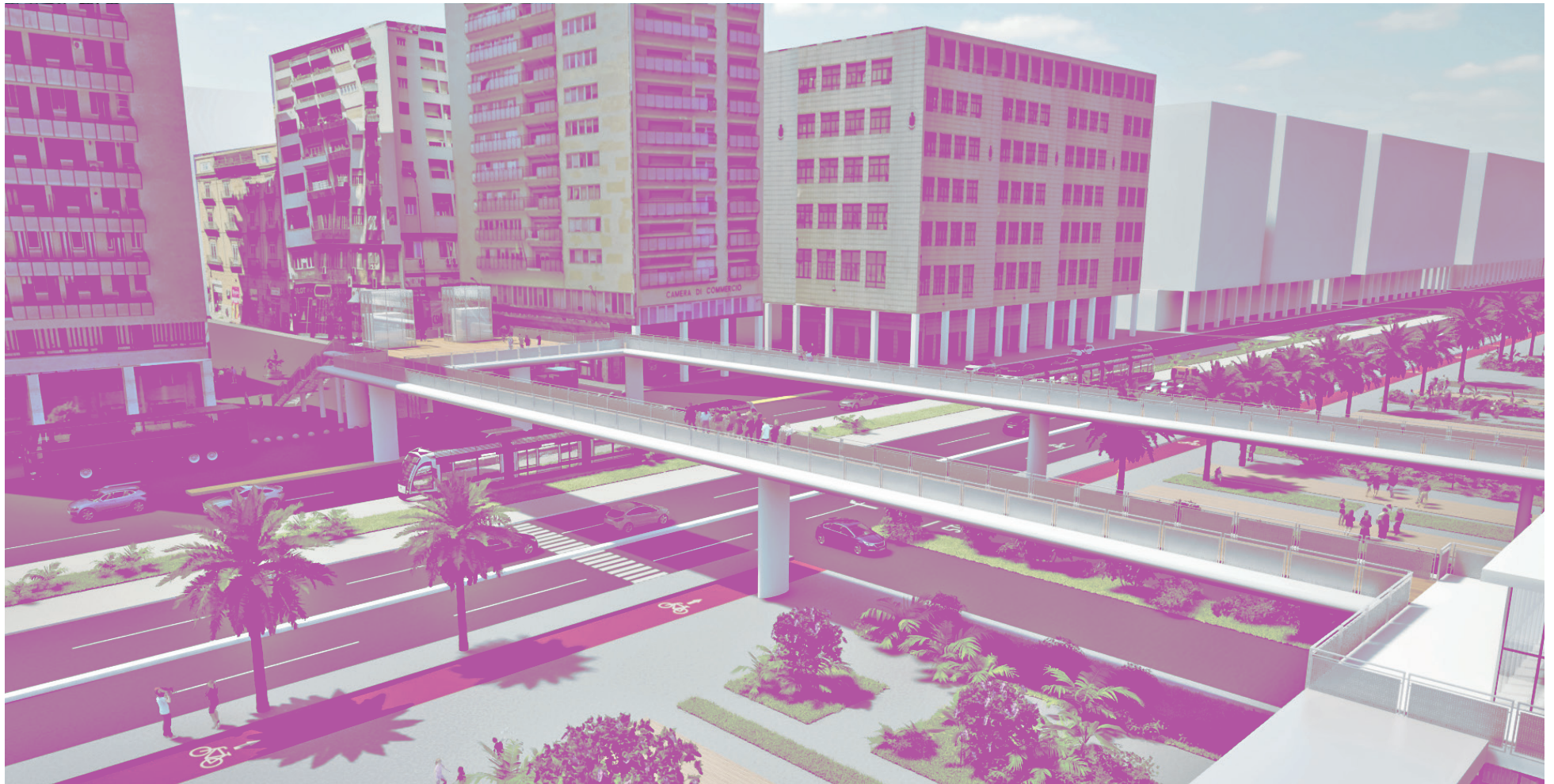
Predisposto il PFTE, esauriti tutti gli adempimenti normativi, si procederà ad un

appalto integrato per l'esecuzione dell'opera, attività che comunque esula dalle attività inerenti il concorso di progettazione.

Nella pagina a fianco - Ipotesi progettuale della doppia passerella

Sezione schematica del sistema della passerella





Indicazione degli elaborati grafici e descrittivi da redigere;

Per la redazione del successivo Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica sotteso al concorso di progettazione dovranno essere prodotti i seguenti elaborati:

Elaborati progettuali richiesti per la Prima Fase:

- Relazione illustrativa - un album rilegato formato A3 composto da massimo venti facciate incluse le copertine (preferibile dimensione minima del carattere 12, preferibile interlinea minima 1,5 righe), relativo alle soluzioni proposte contenente una relazione illustrativa, una relazione tecnica, uno studio d'inserimento delle opere nel contesto urbanistico, architettonico e paesaggistico, immagini e schemi grafici che esplicitino i criteri delle scelte progettuali, le relative funzioni, l'accessibilità
- Tavole grafiche – minimo n. 6/massimo n. 10 tavole in formato A1 orizzontale (59,4 x 84,1 cm) in formato pdf contenenti elaborati grafici idonei ad illustrare le soluzioni progettuali proposte (planimetrie, sezioni, schizzi, dettagli, viste assonometriche

e/o prospettiche e/o fotorealistiche). Gli elaborati dovranno contenere almeno una tavola contenente il concept di progetto l'inserimento delle opere progettate nel contesto urbano esistente, le ulteriori tavole (almeno 5) dovranno avere opportuno livello di dettaglio differenziato al fine di leggere la proposta ideativa nel complesso e nei particolari.

Elaborati progettuali richiesti per la Seconda Fase:

Per questa fase dovranno prodursi una selezione accurata degli elaborati tipici di un PFTE previsti dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), questo al fine di proporre un "PFTE semplificato". A titolo esemplificativo si riportano di seguito un elenco non esaustivo dei contenuti:

- relazione generale;
- relazione tecnica, corredata di rilievi, accertamenti, indagini e studi specialistici;
- relazione di sostenibilità dell'opera;
- rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza

delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare; (almeno 2 tavole)

- modelli informativi e relativa relazione specialistica, nei casi previsti dall'articolo 43 del codice degli appalti;
- elaborati grafici delle opere, nelle scale adeguate, integrati e coerenti con i contenuti dei modelli informativi, quando presenti. Almeno 10 tavole in formato A1 orizzontale (59,4 x 84,1 cm) in formato pdf come di seguito descritte:

o n.1 tav di Master plan e inquadramento generale - illustrerà pienamente l'inserimento degli edifici nel contesto urbano, il rapporto con la città, l'articolazione degli spazi esterni e il sistema degli accessi e dei flussi. Tale elaborato dovrà contenere almeno una planimetria generale;

o n. 3 tav grafiche contenenti almeno una planimetria generale e tre profili dell'area d'intervento in scala adeguata (sezioni trasversali e longitudinali dell'area di progetto che mettano in evidenza le connessioni ed il dialogo con il contesto urbano di riferimento

ed il fronte mare); piante, prospetti e sezioni in scala 1:200 dei corpi edilizi oggetto della progettazione. Tali elaborati architettonici descriveranno pienamente i manufatti, il programma funzionale e renderanno chiare le destinazioni delle varie zone operative;

- o n. 2 tav grafiche riguardo gli aspetti strutturali della passerella;
- o n. 2 tav grafiche che esplicitino la strategia adottata in termini di qualità ambientale, le soluzioni proposte in termini energetico ambientali e di resilienza ai cambiamenti climatici, le soluzioni costruttive e tecnologiche adottate, la scelta dei materiali, le soluzioni volte al risparmio energetico, alla sostenibilità ambientale e al rispetto dei CAM, in un'ottica volta all'economicità di gestione, di manutenzione e del ciclo di vita del manufatto da realizzare;
- o n. 2 tav grafica volta a rappresentare in 3D l'intervento anche attraverso render e foto-inserimenti, che mettano in relazione il progetto con il contesto urbano e paesaggistico di riferimento, che esplicitino da diversi punti di vista la qualità spaziali e materiche degli spazi di libera fruizione, le

caratteristiche dell'involucro edilizio e degli spazi limitrofi, etc.

- o Video Rendering in alta qualità della durata massima di 1 minuto: il video dovrà rappresentare in maniera chiara ed esemplificativa le scelte progettuali proposte, evidenziando l'inserimento dell'opera nella città, le relazioni spaziali tra le architetture progettate.

- computo estimativo dell'opera;
- quadro economico di progetto;
- capitolato informativo nei casi previsti dall'articolo 43 del codice. Il capitolato informativo conterrà al proprio interno le specifiche relative alla equivalenza dei contenuti informativi presenti nei documenti nei confronti dei livelli di fabbisogno informativo richiesti per i modelli informativi;

Raccomandazioni per la progettazione ed eventuali procedure tecniche integrative poste a base della progettazione dell'intervento;

L'intervento in oggetto si inserisce in un particolare contesto urbano a ridosso dell'ambito portuale e pertanto è necessario confrontarsi, in fase di progettazione e realizzazione, con le differenti funzioni limitrofe nonché con gli attraversamenti veicolari e pedonali presenti.

Nella formulazione dell'ipotesi progettuale di cantierizzazione, dovrà essere rivolta particolare attenzione, pertanto, alle interferenze con le attività esterne, fornendo specifiche disposizioni tecnico - pratiche volte a salvaguardare la sicurezza interna ed esterna all'area di cantiere. In particolare, si dovrà ridurre l'aggravio di traffico veicolare della zona in cui è ubicato l'intervento in oggetto. Dovranno, inoltre, essere definiti gli interventi per l'abbattimento del rischio di inquinamento acustico in fase di cantiere e di produzione di polveri nelle aree limitrofe.

Per quanto riguarda la scelta delle tecnologie costruttive è preferibile che, in fase progettuale, si prediligano le seguenti strategie:

- soluzioni tecniche, materiali e tecnologie costruttive adottati ai fini della riduzione

dell'impatto del cantiere sulle attività presenti nel contesto urbano;

- soluzioni costruttive che tengano conto dei limiti imposti dall'ubicazione del cantiere nel contesto urbano e di quartiere.



In questa pagina - Puente monumental de Arganzuela | Madrid
Nella pagina a fianco - Ipotesi progettuale passerella della Pinacoteca di Brera | Milano

Indicazione dei limiti economici da rispettare;

Nella tabella seguente, il costo stimato di realizzazione delle opere viene articolato nelle possibili categorie di lavoro previste:

Importo lavori passerella via Crispi

Fondazione	528.000,00 €
Struttura	2.200.000,00 €
Periscopio	480.000,00 €
Sistema solaio	
Piazza Camilleri	1.792.000,00 €

Totale **5.000.000,00 €**

L'importo totale dei lavori riportato rappresenta una prima determinazione sommaria da verificare con valutazioni progettuali di tipo analitico demandate alle successive fasi di progettazione. Il totale degli importi citati rappresenta comunque un limite economico per la redazione delle successive fasi di progettazione; l'eventuale superamento di tale importo dovrà essere oggettivamente motivato e concordato con la Stazione Appaltante.



Indicazione sulle specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi (CAM);

Il progetto dovrà essere conforme alle specifiche tecniche contenute nell'Allegato al D.M. 23 giugno 2022 (in G.U. Serie Generale n. 183 del 6 agosto 2022) "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per

11. Indicazione sulle specifiche tecniche per l'utilizzo di materiali, elementi e componenti ai fini della durabilità e resilienza delle opere, della efficienza energetica e della sicurezza e funzionalità degli impianti l'indicazione di massima dei tempi necessari per le varie fasi dell'intervento;

In sede di progettazione dovrà essere curato con particolare attenzione l'aspetto della durabilità dei componenti edilizi, con riferimento alla norma UNI 11156 "Valutazione della durabilità dei componenti edilizi".

I concorrenti avranno cura di indicare la vita utile stimata ed i parametri per la valutazione della durabilità dei componenti edilizi, in particolare per la predisposizione dei contenuti delle varie fasi di progettazione, per la redazione dei capitolati, degli elaborati progettuali e delle relazioni tecniche di accompagnamento e nelle fasi di verifica e di controllo del progetto.

Dovrà essere prevista l'applicazione del Regolamento (UE) 2024/3110 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 novembre 2024 che fissa norme armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione. Per ciascuna lavorazione che implichi l'utilizzo di materiali dotati di marcatura, dovrà essere indicata la relativa norma armonizzata di riferimento e la relativa modalità di attestazione in sede di esecuzione dei lavori.

Le proposte progettuali dovranno rispondere

a criteri di massima funzionalità e innovazione integrando le istanze della sostenibilità ambientale, economica e sociale, ed in particolare:

- Universal design: piena accessibilità per persone con disabilità, in linea con D.M. 236/1989;
- Qualità del progetto architettonico e ingegneristico;
- Elaborazione di un linguaggio architettonico coerente con il contesto urbano e paesaggistico;
- Sicurezza e adeguatezza tecnologica;
- Resilienza climatica;
- Sostenibilità energetica ed ambientale;
- Minimizzazione dell'utilizzo di suolo e delle superfici impermeabilizzate;
- Invarianza idraulica;
- Contenimento dei rischi naturali e antropici;
- Economia circolare e difesa della biodiversità;
- Miglioramento delle infrastrutture e dei sottoservizi.

Infine la progettazione dovrà garantire la sicurezza dell'utenza relativamente ai

seguenti aspetti:

- sicurezza strutturale, intesa come resistenza ai carichi verticali e orizzontali e alle azioni sismiche;
- sicurezza impiantistica, intesa come rispetto delle norme tecniche di riferimento ponendo particolare attenzione alla tipologia dell'utilizzatore finale;
- sicurezza nella gestione delle emergenze, intesa come rispetto della normativa antincendio;
- sicurezza igienico sanitaria, intesa come rispetto delle prescrizioni del D. Lgs. 81/08 sui luoghi di lavoro e delle ulteriori prescrizioni in materia igienico sanitaria applicabili;
- fruibilità di spazi e sicurezza per garantire l'accessibilità totale a utenti con ridotta capacità motoria e sensoriale, e la sicurezza del manufatto per prevenire il rischio di incidenti.

Capitolato Informativo secondo l'art.43 del D.Lgs. n.36/2023 in materia di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni (BIM);

A seguito dell'aggiudicazione definitiva del concorso, il progettista, ad integrazione di quanto prodotto relativamente alla seconda fase del concorso di progettazione, dovrà produrre tutta la documentazione relativa alla fase di progettazione di fattibilità tecnico economica in modalità BIM come previsto da normativa UNI 11337 – UNI EN ISO 19650 e secondo l'art. 43 del D.lgs. n.36/2023, nello specifico l'allegato I.9 del codice, in materia di metodi e strumenti elettronici. Si rimanda all'allegato al presente documento per eventuali approfondimenti.



In questa pagina - Passerella pedonale di via Mazzini a Peccioli

Sintesi dei tempi delle fasi di concorso e di progettazione;

Di seguito si riporta una sintesi dei tempi delle fasi di concorso e di progettazione, si rimanda al bando per gli approfondimenti in merito al calendario completo.

Prima Fase:

	GIORNI
<u>Pubblicazione bando concorso</u>	
<u>termini consegna prima fase</u>	30
<u>Inizio lavori commissione</u>	15
<u>Graduatoria prima fase</u>	3

Seconda Fase:

<u>Avvio - seconda fase – termini consegna seconda fase</u>	20
<u>Inizio lavori commissione</u>	15
<u>Graduatoria seconda fase</u>	3
<u>Aggiudicazione</u>	2

Elenco della documentazione allegata;

Capitolato informativo

Elaborati propedeutici ed informativi

A. Elaborati estratti dal DIP:

1. Area oggetto del concorso;
2. Schema funzionale dell'area;
3. Ipotesi di giacitura del sistema della passerella;
4. Sezione schematica della passerella.

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>

Link al PAES:

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

Link ai progetti di contesto in Corso (Progetto Interfaccia, Progetto area di sosta bus turistici, Tram):

https://drive.google.com/open?id=19lsIPAKyHKDehalhNoJDFv5yQEmQ9Ex4&usp=drive_fs

