TRASPORTI Fura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio





Rivista quadrimestrale gennaio-aprile 2015 anno XV, numero 41

Direttore responsabile Laura Facchinelli

Direzione e redazione Cannaregio 1980 – 30121 Venezia Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona e-mail: info@trasportiecultura.net laura.facchinelli@alice.it

per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico Giuseppe Goisis Università Ca' Foscari, Venezia Massimo Guarascio Università La Sapienza, Roma

Giuseppe Mazzeo Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, Strasburg

Marco Pasetto Università di Padova

Franco Purini Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero Università luav, Venezia

Zeila Tesoriere Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais Maria Cristina Treu Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line nel sito www.trasportiecultura.net

2015 © Laura Facchinelli Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

5 PORTI E CITTÁ

di Laura Facchinelli

7 LE AREE PORTUALI DISMESSE: INTERAZIONI CON LA CITTÁ

di Oriana Giovinazzi

15 VENEZIA: IL PORTO COME RISORSA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA CITTÁ

di Paolo Costa

23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI TRANSIZIONI PER SUPERARE IL '900 INDUSTRIALE

di Francesco Gastaldi

29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE: IL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA

di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli

37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE INTEGRAZIONE PORTO-CITTÁ

di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e Giuseppe Inturri

45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-DITERRANEO E SCENARI FUTURI

di Oriana Giovinazzi

53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL PORTO DI AMBURGO

di Chiara Mazzoleni

61 PROGETTI DI RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE SULL'ESTUARIO DEL TAGO

di Andrè Fernandes

69 LA RISCOPERTA DEL
WATERFRONT DI ROTTERDAM

di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e Walter de Vries

77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI WATERFRONT

di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena Micheletti

85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL PROGETTO TANGER PORT FRA PROMOZIONE POLITICA E FRAMMENTAZIONE URBANA

di Zeila Tesoriere

93 DINAMICHE SULL'OCEANO INDIANO: TRASFORMAZIONI SULL'INTERFACCIA CITTÁ/PORTO

di Annick Miquel

103 LA RELAZIONE TRA CITTÁ E PORTO IN ASIA

di Yves Boauet

111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

117 NEW YORK, CITTÁ E PORTO: QUALE FUTURO?

di Pierre Gras

125 DA DESPINA A VALDRADA, ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO

di Cecilia Scoppetta

137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL BASSO CORSO DEL DANUBIO: BRĂILA

di Alexandru Damian

141 PORTO VECCHIO A TRIESTE, UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI SILENZIO

di Marta Moretti

145 CITTÁ SOTTERRANEA, CITTÁ SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI

di Giuseppe Mazzeo

149 LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO. UN FOCUS GROUP DEI PROTAGONISTI CAMPANI

di Alessandro Panaro

151 TRASPORTI, CULTURA, ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE DEL N. 38 DI T&C A PALERMO

di Zeila Tesoriere

155 PONTE SULLO STRETTO, PER VALORIZZARE IL MERIDIONE E RILANCIARE L'ECONOMIA ITA-LIANA. UN CONVEGNO A ROMA

di Laura Facchinelli

TRASPORTI & CULTURA N.41

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnicofunzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.





Catania: verso una possibile integrazione porto-città

di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e Giuseppe Inturri

Negli ultimi decenni la delocalizzazione di attività portuali, o di parte di esse, e la dismissione delle relative infrastrutture, sono stati il punto di partenza di processi di trasformazione delle città, per inserire attrezzature, nuove funzioni, e attività culturali, economiche e turistiche (Gabrielli, 2004). La città di Catania, tema della nostra trattazione, ha uno sviluppo lungo la costa ionica siciliana di circa 9 km1; gran parte del tessuto storico si affaccia lungo l'area portuale che si estende su 3 km di litorale ed è chiusa da un recinto murario doganale. Quest'ultimo è interamente costeggiato dal principale asse di accesso da sud alla città, la Strada Statale 114, interessato da elevati flussi di traffico veicolare a doppio senso di marcia, lungo il quale si susseguono da sud via Domenico Tempio, via Cristoforo Colombo, piazza Borsellino², via Cardinale Dusmet, piazza dei Martiri e piazza Giovanni XXIII, quest'ultima sede della stazione ferroviaria Catania Centrale³. Lungo via Dusmet, parallelamente al recinto portuale, si trova il viadotto ferroviario in muratura denominato "Archi della Marina", realizzato nel 1869 e raddoppiato in sezione trasversale al fine di renderlo a doppio binario negli anni sessanta del XX secolo. Ancora oggi è in funzione e collega la stazione ferroviaria all'imbocco della galleria Acquicella⁴.

Ad ovest dell'area portuale è situato un tessuto edilizio, espansione della città verso sud dopo il terremoto del 1693, da anni afflitto da un forte degrado fisico e sociale, anche per la presenza di edifici industriali e capannoni dismessi, degradati e abbandonati in attesa di una rifunzionalizzazione e riqualificazione, tra i quali il cementificio Italcementi e il mercato ittico.

La vicinanza al centro storico e la presenza di numerose funzioni (residenziale, commerciale) e attività (servizi, attrezzature comunali e istituzioni), insieme all'elevata accessibilità garantita dal trasporto pubblico conferiscono un ruolo strategico all'area, considerata uno dei principali poli attrattori del territorio. Infatti, sono presenti due sta-

1 Oltre ai 2,5 km del litorale costiero sabbioso a sud, conosciuto come la *Playa*, si susseguono, in direzione nord, la foce del torrente Acquicella, il porto commerciale polifunzionale, la scogliera de Larmisi - che si estende per circa 2 km ed è attualmente occupata dal tracciato ferroviario - e il lungomare nord con gli antichi borghi marinari di San Giovanni Li Cuti e

2 Ex piazza Alcalà.

di Ognina.

Catania: towards a possible integration between port and city

by Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo and Giuseppe Inturri

In recent decades, the development of port areas has served as a catalyst for the regeneration of cities, and as an opportunity to promote sustainable development. In Catania, part of the city lies along the port area (which extends 3 km along the coast and is enclosed by a fence for customs purposes); the port is located in an area of strategic importance because of its proximity to the historic centre, among other things. Thus, the port-city relationship is a matter of debate, as Catania awaits the design and approval of a new City Master Plan and a new Port Plan. A critical examination of recentlyproposed city and port plans highlight the crucial role that the port could play in the future, because it would be a unique opportunity to create an urban waterfront, to identify critical issues, and to plan new facilities.

To open and develop public-domain areas would offer a unique opportunity to create an urban waterfront, to resolve critical issues such as the urban mobility system or the lack of common public facilities and green areas, and to select areas that could be designated for new functions and activities for residents and tourists in the city.

Nella pagina a fianco, in alto: una veduta del Porto Vecchio di Catania; in basso: il Porto Peschereccio e Molo Crispi nel Porto di Catania.

³ Che assorbe la totalità del traffico ferroviario passeggeri

⁴ La linea ferroviaria, dopo piazza dei Martiri, prosegue sul suddetto viadotto, superato il quale continua dapprima in trincea e, successivamente, in galleria, passando in adiacenza al Castello Ursino, proseguendo infine a cielo aperto fino alla stazione Acquicella.

TRASPORTI & CULTURA N.41







zioni della linea metropolitana⁵, Catania Centrale e Porto, quest'ultima situata in corrispondenza dell'ingresso nord del porto, la suddetta stazione ferroviaria e i terminal dei bus urbani ed extraurbani, nelle piazze Giovanni XXIII e Borsellino. Inoltre, il rapporto con il mare è unico e di grande valore tradizionale, storico, culturale e ambientale, ed è oggetto di ampio dibattito da diversi anni, essendo Catania in attesa sia della redazione di un nuovo Piano Regolatore Generale (PRG), che dell'approvazione della proposta di Piano Regolatore Portuale (PRP), presentata dall'Autorità Portuale nel 2004.

Dinamiche storiche urbane

Catania, fondata nel 729 a.C., in seguito al terremoto del 1693 fu ricostruita secondo delle direttrici ortogonali, che si intersecano ad angolo retto attorno al duomo. In seguito, sul tratto a sud-est delle mura⁶ realizzate da Carlo V, attuale via Dusmet, furono edificate numerose residenze⁷ e, nel XVIII e XIX secolo, il governo borbonico cominciò il potenziamento infrastrutturale del porto, in corrispondenza dell'odierno Porto Vecchio.

L'attuale assetto dell'area è stato in parte determinato dalla costruzione, a partire dal 1866, della ferrovia Messina-Catania-Siracusa, con percorso costiero⁸, e degli Archi della Marina fondati parte sulla battigia e parte in mare, inglobati nel tessuto urbano all'inizio degli anni trenta del XX secolo per la realizzazione del Molo Crispi. In seguito ai bombardamenti subiti dalla città durante il conflitto, con il riempimento dei detriti e delle macerie fu realizzata piazza Borsellino. Successivamente, grazie a ulteriori ampliamenti verso il mare lungo l'area a ovest, si è ottenuta la configurazione attuale, ricavando spazi per altre banchine e per la viabilità interna al porto.

Background

Il porto di Catania⁹ svolge attività commerciale polifunzionale¹⁰, crocieristica¹¹, cantieristica, peschereccia e diportistica. Ricopre un ruolo centrale nel sistema economico regionale, avendo come bacino d'utenza un territorio con una popolazione di circa 3 milioni di abitanti, afferenti a 6 delle 9 province siciliane. Negli ultimi anni ha registrato notevoli sviluppi nel settore dei container e dei traghetti Ro-Ro e Ro-Pax, grazie alla sua ubicazione e al collegamento, tramite l'Asse dei servizi e

5 La metropolitana non sfrutta ancora appieno la potenzialità della linea a causa dell'incompletezza della rete; si pone pertanto come obiettivo la prosecuzione della linea all'interno del centro storico e il collegamento delle tratte esistenti, a nordovest, con la fascia pedemontana etnea e, lungo la periferia sud ovest, con l'infrastruttura aeroportuale.

6 La cinta muraria che aveva racchiuso la città per secoli - il cui tracciato è ancora leggibile nel tessuto urbano - decaduto il valore difensivo, fu in parte distrutta e in parte inglobata nelle nuove costruzioni.

7 Tra le quali il seminario Arcivescovile, palazzo dei Chierici e palazzo Biscari.

8 In ambito urbano alterna tratti a cielo aperto e in galleria.

9 Classificato dal T.U. 16 luglio 1984, articoli 3 e 10, come scalo di Il categoria, 1° classe, porto di rilevanza economica internazionale. È sede di Autorità Portuale, Ente gestore del porto istituito dalla Legge N. 84 del 28 gennaio 1994 "Riordino della legislazione in materia portuale".

10 Datí 2013: 5.847,702 tonnellate movimentate, 30.255 TEUs e 197.377 crocieristi in transito (Fonte: Assoporti e Autorità Portuale di Catania).

11 Catania è un porto di transito.

TRASPORTI

la Tangenziale, con la rete stradale e autostradale regionale, con l'aeroporto e con la stazione ferroviaria di Bicocca¹², entrambi situati a pochi km a sud. Nella stessa area si trova la Zona Industriale, sviluppatasi a partire degli anni '50 del XX secolo, nella quale si è insediato un importante polo tecnologico e, più recentemente, un polo logistico¹³, anche grazie alla presenza di numerosi poli commerciali nell'hinterland. Inoltre sono in corso i lavori per la realizzazione dell'Interporto¹⁴ di Catania-Bicocca.

L'attuale struttura portuale risale al XX secolo, dispone di 3.462 m di accosti, 650.000 m² di superficie a terra, 800.000 m² di specchi acquei, ed è costituita da un bacino artificiale limitato a est dal Molo di Levante, dove è situato un impianto di degassificazione, e a sud dal Molo di Mezzogiorno, destinato a merci varie. Nella zona a nord, lungo via Dusmet, vi è lo Sporgente Centrale, utilizzato per navi Ro-Ro e da crociera, situato tra il Porto Vecchio, a ovest, adibito al traffico dei motopescherecci e alle imbarcazioni da diporto, e il Porto Nuovo, a est, con banchine utilizzate da pescherecci, club nautici e traghetti Ro-Ro. Lungo le vie Colombo e Tempio si susseguono il Molo Crispi, dove sono ubicate banchine per navi Ro-Pax, portacontainer e silos¹⁵; un porticciolo pescherecci e alcune aree in concessione per cantieri nautici.

Tuttavia, in seguito alla significativa e continua crescita¹⁶, si registra un uso misto delle aree e delle infrastrutture esistenti, la carenza di piazzali operativi, la mancanza di spazi e strutture a uso esclusivo del settore crocieristico e della nautica da diporto. Anche la viabilità interna risulta inadequata, con la consequente sovrapposizione e intersezione sia di flussi veicolari (mezzi pesanti/privati) che di veicoli/persone, per l'assenza di spazi e percorsi per la mobilità pedonale/ciclistica. Il trasporto merci è esclusivamente su gomma, pur essendoci una rete ferroviaria interna per la loro movimentazione e, nella fascia¹⁷ compresa tra gli Archi della Marina e il recinto portuale, rami di collegamento alla rete principale già dismessi. Negli ultimi anni, l'accesso in entrata/uscita dei mezzi pesanti avviene dal varco Faro Biscari, situato a sud e collegato all'Asse dei servizi, per minimizzare le interferenze con il congestionato traffico urbano. Il varco Dusmet, invece, è destinato ai pedoni e al traffico veicolare privato. Attualmente, lungo il perimetro portuale esterno, così come lungo le vie limitrofe, si evince la scarsità di aree a uso esclusivo della mobilità pedonale, oltre che la mancanza di percorsi ciclabili, e permangono le condizioni di marginalità e degrado che affliggono, da anni, il tessuto lungo la fascia tra il Faro Biscari e piazza Borsellino, nonostante diverse proposte di riqualificazione susseguitesi nel tempo.

Un primo tentativo di apertura del porto alla città è stato il restauro e la rifunzionalizzazione della Vecchia Dogana, situata lungo via Dusmet a ridosso dell'omonimo varco, un edificio della fine del XIX secolo del Demanio Marittimo gestito dall'Autorità Portuale, dato in concessione per 30 anni grazie ad un project financing. Inaugurata nell'ot-







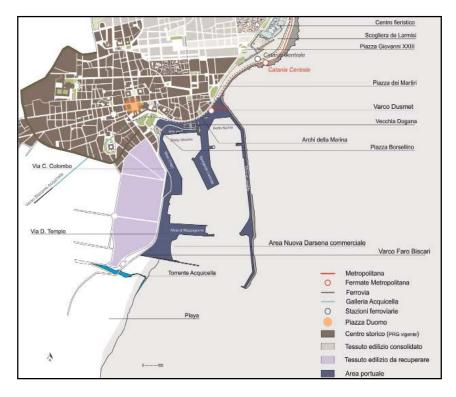
¹² Principale scalo merci regionale e tra i più importanti a livello nazionale.

¹³ Costituito da numerose aziende private che offrono servizi di trasporto e logistici avanzati a livello regionale e nazionale. 14 Un centro di trasporto e interscambio delle merci che occuperà un'area di 212.000 m².

¹⁵ Capacità di stoccaggio di 48.500 t.

^{16 68.749} crocieristi in transito nel 2005.

¹⁷ Tale area è di competenza dell'Autorità Portuale.



1, 2 e 3 - Nella pagina 38, dall'alto in basso: gli Archi della Marina, via Dusmet, Piazza Borsellino (inizio XX secolo).

- 4, 5 e 6 Nella pagina 39, dall'alto in basso: gli Archi della Marina, via Dusmet e piazza Borsellino (oggi).
- 7 In questa pagina: Catania, l'area portuale.

tobre 2011, la struttura, che dispone di 10.000 m² di superficie coperta su tre livelli, è nata come polo enogastronomico¹⁸ e ospita attività commerciali e di intrattenimento, oltre che il centro di accoglienza per i crocieristi in transito e i turisti, la stazione marittima e un ufficio di informazione turistica¹⁹. Tuttavia, a causa di errate politiche di gestione e della crisi economica, è fortemente sottoutilizzata. Per di più, trattandosi di un intervento puntuale, la scarsa presenza dei flussi di visitatori ha evidenziato maggiormente le criticità legate al sistema della mobilità urbana e portuale.

In seguito alle recenti trasformazioni avvenute in altre città portuali in ambito internazionale e in relazione al valore emblematico che molte aree portuali hanno assunto, diventando spazi pubblici a servizio del centro urbano e fruibili non solo dagli utenti del porto ma anche dai cittadini, a Catania le richieste sempre più pressanti della città hanno determinato una forte attenzione, data la vicinanza del tessuto storico e il ruolo strategico dell'area, alla possibile interazione tra porto e città. Tale rapporto, tuttavia, è fortemente penalizzato dalla presenza di barriere di diversa natura: la cinta doganale, con la conseguente mancanza di connessione con il fronte mare, il sistema della mobilità e i forti flussi di traffico lungo il perimetro portuale esterno, la presenza della linea ferroviaria sugli Archi della Marina. Da questi ultimi elementi non si può prescindere nell'ottica di una auspicata integrazione e realizzazione di un waterfront urbano. Índubbiamente un ruolo chiave potrebbe essere rappresentato dalla nuova Darsena Commerciale, situata a sud, in fase di completamento: un intervento di adeguamento tecnico-funzionale al PRP vigente, che prevede la realizzazione di nuove banchine e piazzali²⁰ portuali destinati al traffico Ro-Ro e container, per complessivi 120.000 m² e con un incremento pari al 70% della superficie attuale.

I piani a confronto: la riqualificazione mancata e i possibili scenari di intervento

La città è in attesa di un nuovo Piano Regolatore Generale poiché, nonostante il susseguirsi di proposte negli ultimi vent'anni, il PRG redatto dall'architetto Luigi Piccinato nel 1964, approvato nel 1969, costituisce ancora oggi lo strumento urbanistico vigente. Tale piano circoscrive la fascia costiera come "Area Industriale-Portuale-Ferroviaria", il tessuto lungo via Dusmet "Centro storico" e gli isolati compresi tra piazza Borsellino e via Tempio "Area artigianale". L'assetto della viabilità proposto prevede una nuova arteria stradale in direzione dell'aeroporto (con parziale sventramento del tessuto esistente). Inoltre il piano individua un'area verde in piazza Borsellino e un'espansione del porto a sud. Tuttavia, i previsti interventi di demolizione e riorganizzazione del tessuto esistente non sono stati eseguiti, né sono state espropriate le aree destinate a verde pubblico, con conseguente parziale realizzazione dei servizi.

Nel 1978 è stato approvato il Piano Regolatore Portuale, tuttora vigente, che si limita a indicare alcuni lavori di infrastrutturazione del porto, quali il prolungamento della Diga Foranea, l'ampliamento del Molo di Levante, una nuova Darsena a servizio della zona industriale e del traffico containerizzato e una infrastruttura a sud adibita a porto peschereccio.

. Un primo accenno alla volontà di riqualificare la zona lungo il porto si riscontra nella proposta di Piano Regolatore Generale del 1994, nella quale Pierluigi Cervellati manifesta la volontà di creare una sorta di waterfront, progettando un bacino d'acqua in piazza Borsellino e aree verdi all'interno del recinto portuale a nord, senza dare, però, una specifica definizione degli interspazi circostanti le aree operative. Propone di destinare a servizi turistico-ricettivi e di interesse comune sia ali edifici dismessi lungo le vie Colombo e Tempio che nuove edificazioni da realizzare più a sud, dove prevede anche aree verdi e un porto turistico a ridosso del Molo di Mezzogiorno.

In seguito a un adequamento²¹ tecnico-funzionale al PRP vigente è stata assunta una destinazione d'uso parzialmente diversa di alcune banchine e specchi acquei, in particolare per la Darsena, destinata a servizio del traffico Ro-Ro e container (la cui conformazione è stata definita da un ulteriore intervento²² di adeguamento nel 2003), e del porto peschereccio, destinato anche a porto turistico. In seguito alla Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, Riordino della legislazione in materia portuale, il Piano Regolatore Portuale²³ è divenuto uno strumento di pianificazione del territorio portuale e delle aree limitrofe, non più "mero strumento di programmazione di opere portuali". Essendo lo strumento vigente inadequato per le mutate esigenze di sviluppo del porto, la proposta di PRP, redatta nel febbraio 2004 dall'Autorità Portuale, si pone l'obiettivo di rinnovarne l'assetto, trasferendo la movimentazione dei container e i traffici Ro-Ro nella nuova Darsena Commerciale, ulteriormente ampliata, e di mantenere i traffici legati alla

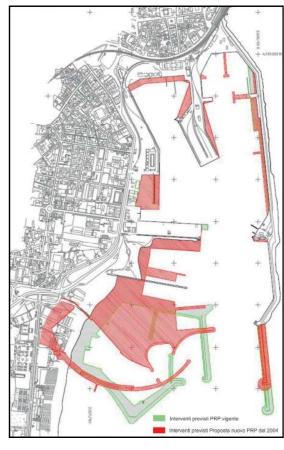
¹⁸ Ospita la Città del Gusto del Gambero Rosso.

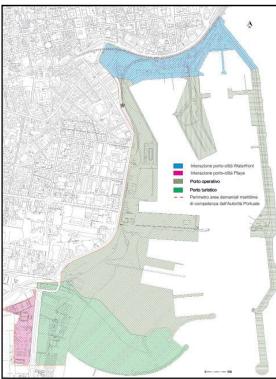
¹⁹ Della Provincia di Catania. 20 Saranno disponibili 5 nuovi ormeggi, in aggiunta all'esistente, per complessivi 1.100 m di banchine e 150.000 m² di specchi acquei.

²¹ Approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Voto nº 221 del 25/06/1998.

²² Approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Voto nº 451 del 15/01/2003

²³ È un piano strutturale di lungo periodo (10-15 anni).





movimentazione delle altre merci sul lato occidentale del porto.

Inoltre, in accordo con le *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali* del 2004, nell'ottica di un processo di pianificazione e gestione più ampio e articolato, individua un ambito²⁴ di

24 I diversi ambiti individuati sono coincidenti con le aree demaniali marittime di competenza dell'Autorità Portuale di Catania

"Interazione porto-città", lungo via Dusmet, denominato Waterfront, "dove collocare altre attrezzature portuali ma anche propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità, che comprende gli innesti e gli affacci urbani, rivolti a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane". Le infrastrutture²⁵ portuali e le retrostanti aree a nord, più vicine al centro storico, pertanto, sono destinate ad attività portuali (nautica da diporto, pesca, servizi di trasporto pubblico via mare, terminal crocieristico e stazione marittima²⁶) compatibili con gli usi urbani previsti (oltre ad attività commerciali e di ristorazione nella Vecchia Dogana, sono previsti spazi espositivi, attività ricettive, di ristorazione, commerciali, uffici e pubbliche amministrazioni, da allocare in edifici esistenti e di progetto). In se-guito all'interramento²⁷ dei suddetti binari di rac-cordo e all'abbattimento della cinta doganale, che viene mantenuta per 1,4 km per delimitare l'ambito operativo, tali aree verrebbero rese accessibili e pienamente fruibili dalla città, con spazi e percorsi pedonali/ciclabili e aree verdi, tra le quali un vasto giardino pubblico in piazza Borsellino, da integrare all'esistente villa Pacini. Relativamente all'area sud, al fine di creare una cerniera tra il porto commerciale e la zona balneare, è prevista un'ulteriore espansione, a ridosso della nuova Darsena, con la realizzazione di un porto turistico²⁸ per attività cantieristiche, sportive e nautica da diporto, e un altro ambito di "Interazione porto-città", denominato Playa"29.

Da anni è in discussione anche la realizzazione del cosiddetto Nodo Catania, un progetto per il raddoppio in ambito urbano della ferrovia³⁰. Nel 2003 è stato sviluppato un progetto preliminare³¹, nell'ambito della Legge Obiettivo³², che prevedeva interventi nel territorio comunale di Catania che si inseriscono nel più ampio contesto della direttrice Messina-Catania-Palermo³³, tra i quali: realizzazione di nuove fermate nell'ottica di sviluppo di un servizio metropolitano; interramento della ferrovia lungo la scogliera de Larmisi e della stazione Catania Centrale; raddoppio della tratta compresa tra gli Archi e la stazione Acquicella. Quest'ultimo ha scatenato un acceso dibattito, poiché prevede alcune demolizioni nel tessuto urbano esistente, e ha ottenuto parere negativo sia dal Comune (subordinato al parere della Soprintendenza ai BB.CC. AA.) che da diverse associazioni di cittadini.

La riqualificazione e la fruizione del waterfront sono anche tra le priorità dell'Amministrazione comunale che nel 2004 ha incaricato lo studio MBM Arquitects³⁴ di un progetto urbano del tratto costiero tra piazza Borsellino e Ognina, in seguito al progetto preliminare di interramento della linea ferrata e della stazione, per una maggiore integra-

8 - PRP vigente e proposta per il nuovo PRP del 2004. (fonte: Autorità Portuale di Catania).

25 É previsto l'ampliamento della banchina del Porto Vecchio.

26 Queste ultime due sono previste nello Sporgente Centrale. 27 La presenza dei binari costituisce un pericolo per il transito

di biciclette e motocicli. 28 Circa 114.447 m², dotato di imboccatura separata.

29 Dove sono previste attività sportive, terziarie e il potenziamento delle attività fieristiche presenti. 30 La ferrovia attualmente offre un servizio di lunga

30 La ferrovia attualmente offre un servizio di lunga percorrenza per le linee Messina-Catania-Siracusa e Catania-Palermo

31 Approvato con delibera CIPE n. 45 del 29/9/2004.

32 Strumento legislativo che stabilisce procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in Italia per il decennio dal 2002 al 2013.

strategiche in Italia per il decennio dal 2002 al 2013. 33 Facente parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete di trasporto Trans-Europea TEN-T.

34 Autore del piano di Barcellona per le Olimpiadi del 1992.

9 - Ambiti individuati dalla proposta di PRP del 2004.



10 - Proposta PRP del 2004 e ipotesi di tracciato ferroviario PRG del 2012.

bilità territoriale della costa e fruibilità da parte dei cittadini. Il progetto prevede: l'interramento della grande viabilità dal porto al Faro Biscari per liberare via Dusmet e l'asse viario lungo il recinto portuale, individuando una strada pedonale/ciclabile e una fascia di verde ai lati della quale si innesta una nuova arteria stradale, denominata Circonvallazione di Levante; un tracciato ferroviario alternativo, un percorso interrato che passa sotto il porto; l'abbattimento degli Archi; tra il Porto Nuovo e la stazione ferroviaria, un nuovo porto turistico, infrastruttura prevista dalla proposta di PRP, invece, a ridosso del torrente Acquicella.

Le successive proposte di PRG, redatte dagli Uffici tecnici del Comune di Catania nel dicembre 2004 e nel 2012 - quest'ultima con la consulenza del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Catania - assumono, tra gli indirizzi per la loro redazione, le previsioni³⁵ del PRP relative all'ambito *Waterfront*.

Entrambe le proposte, inoltre, per migliorare il sistema della mobilità nei pressi del varco doganale situato a sud, prevedono la realizzazione di rampe interrate di collegamento dirette tra l'Asse dei servizi e il varco doganale, in corrispondenza del Faro Biscari, prospettata già dal PRP. In entrambi i casi la viabilità interna all'ambito operativo non interferisce con quella urbana esistente né con le possibili soluzioni prospettate³⁶. Seppur con percentuali

36 La proposta del 2004 prevede una Circonvallazione di

diverse, i due piani destinano la riconversione degli edifici dismessi lungo le vie Tempio e Colombo a funzioni residenziali, commerciali, culturali, turistico-ricettive, direzionali, con attrezzature pubbliche e di quartiere (aree verdi, spazi e percorsi pedonali e ciclabili) per integrare gli aspetti della mobilità dolce, finalizzati alla riqualificazione dell'ambito urbano limitrofo, alla valorizzazione turistica di tutto il waterfront e alla sua fruizione da parte dei cittadini.

Elemento innovativo del piano del 2012 è la proposta di un tracciato ferroviario alternativo, totalmente interrato in galleria, che dalla Stazione Centrale (di cui è previsto l'interramento) si addentra progressivamente all'interno del porto verso la banchina del Porto Vecchio³⁷ (dove è prevista la fermata³⁸ Duomo-Porto in corrispondenza della Vecchia Dogana), occupando una porzione³⁹ dell'attuale specchio acqueo e proseguendo in direzione della stazione Acquicella. Infine, si ipotizza una pista ciclopedonale, un parco lineare sul viadotto ferroviario e l'uso commerciale degli spazi sottostanti.

Conclusioni

Da quanto precedentemente esposto⁴⁰ emergono alcune tendenze, quali il possibile abbattimento di parte del recinto doganale e l'uso urbano delle aree portuali lungo via Dusmet, in seguito all'apertura della Nuova Darsena, che si vanno ormai consolidando, evincendosi il ruolo fondamentale che il porto potrebbe avere come possibile motore di rigenerazione urbana. L'apertura e fruizione delle suddette aree demaniali sarebbe un'occasione unica per creare un waterfront urbano e risolvere importanti criticità legate sia al sistema della mobilità urbana che alla carenza di attrezzature di interesse comune e aree verdi, oltre che per reperire aree da destinare a nuove funzioni e attività. Dati i possibili flussi futuri e le attuali criticità per gli utenti vulnerabili che interessano l'area, nell'ottica di uno scenario più sostenibile⁴¹ (Banister, 2008), si potrebbe migliorare la permeabilità pedonale e ciclistica, attualmente fortemente carente. La proposta di PRP del 2004 prevede circa 28.220 m² di verde attrezzato e 20.169 m² di spazi e percorsi pedonali, suscettibili di incremento a seguito dell'eventuale fruizione del Molo di Levante (sia alla quota banchina che alla sommità). Un

Levante, come ingresso sud alla città, il cui tracciato interrato costeggia l'area del porto dall'asse dei servizi fino a piazza Giovanni XXIII.

37 Tale ipotesi sfrutta l'allargamento della suddetta banchina prevista già dal PRP per consentire il passaggio della nuova galleria ferrovia interrata, in alternativa all'attuale percorso sugli Archi, anche con funzione metropolitana, e la realizzazione della nuova stazione interrata che potrà ospitare anche spazi di tipo mercantile e per l'accoglienza dei crocieristi.

38 Un'altra fermata ferroviaria è prevista lungo il tessuto retrostante via Colombo.

39 A tal fine, è previsto l'ampliamento della banchina compresa tra il Molo Crispi e lo Sporgente Centrale, intervento già ipotizzato dal PRP.

40 Tra le procedure di varianti e di deroghe al PRG vigente attivate, nel 2014 è stata presentata la Variante Centro Storico, al fine di rigenerare l'area così definita, che attraverso interventi di ripristino e riqualificazione, mira alla conservazione e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente e al riequilibrio degli standard di attrezzature e servizi. In riferimento all'area di interazione esttentrionale tra porto e città, anche tale variante condivide quanto previsto dalla proposta di PRP.

41 Al fine di assicurare un'elevata efficienza spaziale ed energetica, benessere fisico, equità sociale e aumento della sicurezza stradale, in linea con le politiche dell'Unione Europea.

³⁵ Tuttavia, la proposta del 2004 prevede un porto turistico a ridosso della Diga Foranea, indicato dal PRP a sud.

TRASPORTI

TRASPORTI & CULTURA N.41

beneficio immediatamente riscontrabile sarebbe un incremento dell'accessibilità dal porto al centro storico, e viceversa, data la vicinanza di piazza Duomo, non solo per i turisti⁴² e i fruitori del porto ma anche per i cittadini, migliorando la qualità del loro deflusso. Inoltre, si potrebbe ridefinire la viabilità ipotizzando soluzioni alternative⁴³ all'attuale assetto viario.

Tuttavia, permarrebbero le criticità lungo l'asse viario a ovest, dove non è prevista alcuna interazione tra il porto e la città, che rimarrebbero separati per la presenza del recinto portuale. Qui, pertanto, sarebbe auspicabile migliorare la permeabilità pedonale, cercando in sinergia con l'Autorità Portuale possibili soluzioni, ad esempio realizzando un percorso pedonale e ciclabile costiero sino alla Playa come continuità del waterfront nord, magari sfruttando la differenza di quota presente, in parte, tra l'asse viario urbano e quello portuale, pur mantenendolo separato dalle zone operative. Ulteriore elemento progettuale integrativo potrebbe essere la riconversione di alcune aree ed edifici dismessi lungo le vie Tempio e Colombo, a destinazioni legate ad eventuali esigenze infrastrutturali delle attività portuali esistenti e in programma⁴⁴, grazie alla loro ubicazione.

Indubbiamente è necessario risolvere la vicenda Nodo Catania, sebbene siano ormai consolidate le ipotesi di realizzare un tracciato ferroviario alternativo a quello proposto nel 2003, e convertire a usi urbani gli Archi della Marina e il sedime ferroviario da dismettere. Tali elementi, infatti, favorirebbero ulteriormente l'auspicata integrazione porto-città. Inoltre, seppur dall'analisi delle proposte di PRG susseguitesi si evinca la condivisione di obiettivi fondamentali tra pianificazione urbana e portuale, restano non poche criticità legate all'incertezza normativa e procedurale, poiché il PRP definisce le strategie ma non le modalità intermedie per operare. È chiaro che l'usuale approccio settoriale risulta essere ormai superato dalla necessità di una pianificazione integrata, in grado di gestire meglio le criticità di carattere urbano e portuale. Occorre, pertanto, uno strumento urbanistico diverso, una sorta di Piano Speciale⁴⁵, come previsto ad esempio dalla legislazione spagnola, per le aree di interazione porto-città. Ovvero uno strumento di pianificazione urbanistica attraverso il quale, dopo aver individuato spazi e usi46 consentiti per promuovere lo sviluppo economico e sociale del porto, concretizzare gli interventi conformi alla pianificazione urbana, e il cui procedimento amministrativo prevede la partecipazione pubblica, pubblico-privata o privata.

Inoltre, è necessario identificare i "potenziali stakeholder e i relativi interessi, bisogni e principi" (Cascetta et al., 2013) per operare in sinergia attraverso il loro coordinamento, al fine di evitare un processo decisionale frammentato.

Infine, sarebbe fondamentale introdurre, nel processo pianificatorio, una fase di valutazione e monitoraggio⁴⁷, che necessita di parametri oggettivi e quantificabili definiti da indicatori, al fine di misurare l'efficacia e l'efficienza del piano stesso.

Riproduzione riservata ©

Bibliografia

Autorità Portuale di Catania (2004), Relazione del Piano Regolatore Portuale di Catania.

Banister D. (2008), The sustainable mobility paradigm, "Transport Policy", vol. 15, iss. 2, pp. 73-80.

Calthorpe P. (1993), The Next american metropolis, Princeton Architectural Press.

Cascetta E., Pagliara F. (2013), *Public Engagement for Planning and Designing Transportation Systems*, "Procedia. Social and Behavioral Sciences", vol. 87, pp. 103-116.

Cocuzza E., Fischer E. (2010), Intermodalità, Paesaggio, Architettura tra la costa e la città di Catania, Tesi di Laurea in Architettura, Università degli Studi di Catania.

Gabrielli B. (2004), *La rinascita delle città: il caso di Genova, "*Portus" n. 8, ottobre, pp.42-45.

Legge N. 84 del 28 gennaio 1994, Riordino della legislazione in materia portuale.

Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali (2004).

Pavia R. (2010), La riqualificazione del waterfront Monumentale del porto di Napoli, "Portus" n. 20, pp.25-27.

Relazione Illustrativa del Piano Regolatore Generale di Catania (2004).

Relazione Illustrativa del Piano Regolatore Generale di Catania (2012).

⁴² Dopo il calo subito nel 2013 rispetto al 2012, in seguito al lavoro svolto dal Comune e dall'Autorità Portuale di Catania con le compagnie di navigazione, è previsto un aumento delle navi da crociera in transito a Catania.

⁴³ In ambito portuale, il PRP prevede una nuova strada a due corsie a senso unico, parallela e contigua per un primo tratto alla ferrovia esistente, che passa sul lato mare della Vecchia Dogana, immettendosi successivamente in via Dusmet, che potrebbe essere utilizzata a senso unico in direzione sud-nord. 44 Ad esempio il Cementificio per attività logistiche per la Nuova Darsena commerciale.

⁴⁵ Real Decreto Legislativo 2/2011 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Individua spazi e usi compatibili con le attività portuali previste e, pertanto, consentiti. La redazione e la formulazione del Piano Speciale compete all'Autorità Portuale, mentre l'attuazione e l'approvazione alle Autorità di pianificazione urbanistica.

[.] 46 Attività commerciali, culturali, sportive, educative, ricreative, aree per esposizioni e fiere, etc.

⁴⁷ Per la valutazione e il monitoraggio di piani e programmi, l'UE suggerisce un metodo basato sulla sequenza di indicatori di IORI (Input-Output-Risultato-Impatto), in tal modo ogni intervento genera una sequenza di eventi tra loro connessi tramite processi causa-effetto (EC, The New Programming Period 2007-2013, Indicative guidelines on evaluation methods: monitoring and evaluation indicators, Working Document No. 2).