

According to an account by Pliny the Elder (79 AD), the origins of the coastal settlement of the city of Catania date back to the period of Greek colonisation. It is there where the Latin writer tells of the legendary port of Ulisse and where the Athenian fleet would have rested before besieging Siracusa. The lava flows from Etna in 1381 wiped out that deep inlet and it was only following the great eruption of 1669 that the current inlet of today's port of Ulisse was formed.

The city is still contained within the irregular contours of its sixteenth-century fortifications [1] with two large bastions advancing towards the coast (following image).



The city of Catania in the sixteenth century (engraving).

The coastal fringe in retrospect

A long series of disasters struck the city of Catania during the second half of the

seventeenth century; the worst being the eruption on 11th March 1669, whose lava licked the city's fortifications and poured into the sea causing the coast to move hundreds of metres forwards. The port (a very long and troubled love affair managed by ambitious projects that were planned from the beginning of the fifteenth century under Spanish rule right up to the dismal state of its construction at the end of the 1920s) already going through a difficult time due to the violent sea surges, the calamities induced by the lava flow and the terrible lack of funding, was rocked, as was the entire city, by the huge earthquake that devastated Calabria and Sicily on 11th January 1693.

After the 1860 Italian referendum, the railway viaduct was built in Catania (initially a single track that was subsequently doubled) between 1861 and 1866, among much controversy and contestation, with the intention of getting railway traffic moving. Fifty-six lava stone arches were built according to the engineer Nardi's project, which actually separated a part of the city from the sea (following image). The construction of these coastal arches meant that some of the existing ways of life came to an end: the boats with their nets, pots and crates of fresh fish disappeared, as did the fishermen, who were forced to move to other parts of the coast. Above all, the sea became invisible in this part of the city.



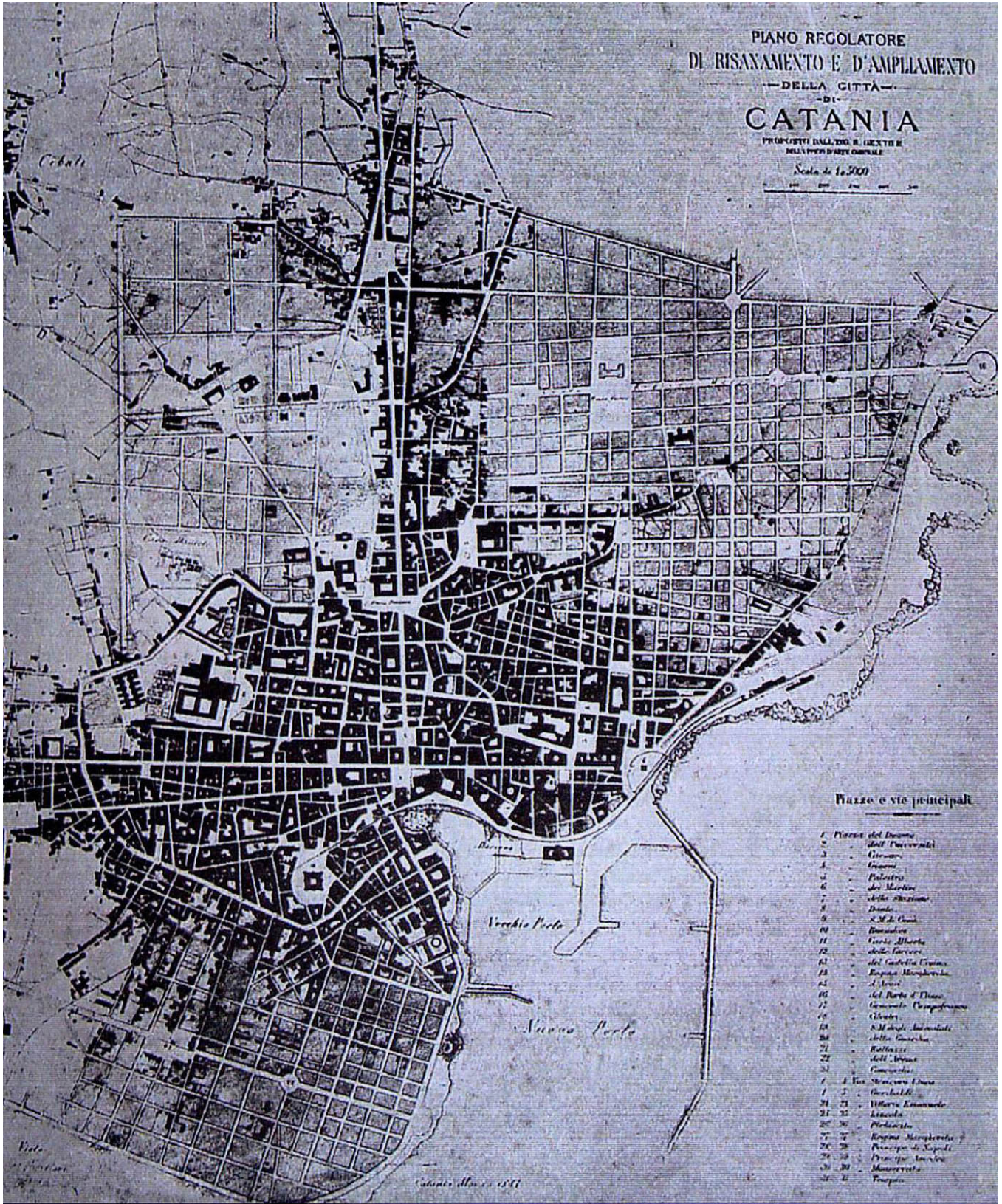
Catania harbour area and marine arches, 1920

1866 saw the inauguration of the railway line with the inevitable, consequent location of its infrastructures on the rocky coastline. The first signs of the sulphur industry along the coast began to be seen in about 1880, around which the typical fabric of the industrial periphery began to appear: the construction of production settlements with workmen's living quarters near the railway station (following image).



The early 1900s, railway hub and chimney stacks along the coast.

The first town-planning scheme was attempted by the engineer Gentile Cusa in 1888 and planned for the expansion of the city in a grid following a regular centre (in reality, this was achieved in a disorderly fashion only after the Second World War) even if the southern side of the city was left undefined to favour industrial expansion (following image).



Redevelopment and extension plan for the city of Catania in 1888 B.G. Cusa

Catania emerged from the Second World War with serious material injuries, unable to immediately set off an organised process of reconstruction, which also included the rapid development of industrialisation. The sulphur industries, which fell into disuse halfway through the 1950s, were recycled in part: the architectural structures began to be employed for other activities and were mostly used as warehouses. The insides of these factories provided the opportunity to imagine organising space interestingly; they were adaptable structures and appealing in size. In 1964, a new plan by the architect Luigi Piccinato, provided for the possibility to accomplish a speculative transformation with no respect for what had gone before and without maintaining the chance to give new shape to the city that should have been born in it. The sea area, which had aroused such excitement over the centuries, was completely swallowed up by the railway. Instability had become the generating rule for everything.

The dawning of the second millennium

At the beginning of the second millennium, improving the city-sea relationship became the main aim of the many projects carried out by Catania's municipal administration.

Within this framework, work had already started at the end of last century on a metropolitan line - still unfinished today - that would transform the coastal areas along which the city had been developed, through a new city-sea relationship.

The project for the new coastline promoted by the Port Authority in collaboration with the Council's experts had already been presented to the city at the start of 2002. The development of the harbour that redesigned this part of the city's boundary with the water, merged with the Three-Year Operational Plan 2003-2005 (the POT), which proposed a well-constructed series of interventions aimed at the development and reorganisation of the port of Catania (following images).



Harbour town planning for Catania 2002, Project layout. (image courtesy of the Harbour Town Planning Office of Catania)



Catania 2003, Project for moving the coastal railway line FF.SS underground, before and after intervention (image courtesy of the FF.SS. office of Catania).

In 2004, the project proposal drawn up by Taller de Arquitectura of the Spanish architect Oriol Bohigas's studio (MBM Arquitects), set off the process for redevelopment of Catania's entire waterfront by giving back a complex urban character to the coastal stretch, bearing

some fundamental objectives in mind. The first and most important was moving the railway line underground, then getting rid of all those areas being used by the railway for goods traffic and workshops and finally, moving the rapid flow of traffic back, which would have allowed them to reclaim a large/scale system of public spaces and squares (following image).



Catania, 2004: opening the city up to the sea in the coastal project by O. Bohigas's architectural studio. (image courtesy of Taller de Arquitectura of the Spanish architect Oriol Bohigas's studio - MBM Arquitects - Barcelona)

Bohigas's project provided for moving the railway line underground between the city's historical centre and the Porto Vecchio (old port) including getting rid of some of the nineteenth-century stone arches that create a barrier between the two urban realities. Only partial conservation of the arches, under which daily markets could have been organised, was planned for and providing the city with a new pedestrian walkway from the Porto Vecchio up to the Castello/Museo Ursino (Ursino castle and museum). Last but not least, the aspects taken into consideration within Bohigas's project were: the creation of a new city park linking the city to the sea, the remodelling of most of the public areas and urban coastal fabric, the development of existing small harbours through the consolidation of the relationship with seafaring villages, the installation of coastal facilities, sports centres, nautical activities and a redevelopment plan for the realisation of a system of ports

equipped for nautical recreation and sports for the city. Yet the Spanish architect's proposal, long the subject of both political and administrative discussion, still remains today a project on paper.

The waterfront: today a place of contemporary ruin

Today, the coastal area contains a large stretch of seafront that has lost its original character, bearing in mind the privileged relationship this area has always had with the historical city. Now, very few are the publicly-accessible strips of coast in as much as alternating natural and artificial barriers: private property and areas of forbidden public access, cover the whole coastal stretch. The sulphur refineries, the railway station, the tracks, the port and many private properties, prevent the public from using the coast and having access to the sea (following images).



Catania, aerial view of the port and city of Catania (Photo: Nicoletta Nicolosi)



The sulphur industry seen from the port (Photo: Nicoletta Nicolosi)

The port of Catania's current influence is today rather limited and, taking full advantage of its strategic position within the Mediterranean impossible. The lack of adequate areas and in particular, the manifest inability towards technological innovation, seriously influence the port's withdrawal from any cutting-edge position. The harbour area is one used for loading and unloading goods, boarding and disembarking passengers; operations that today require a much greater available space, an area that can become yet larger and more complex through rising standards and a growth in the provision of specialised services (following image).



The port of Catania today. (photo courtesy of Fabio Daidone)

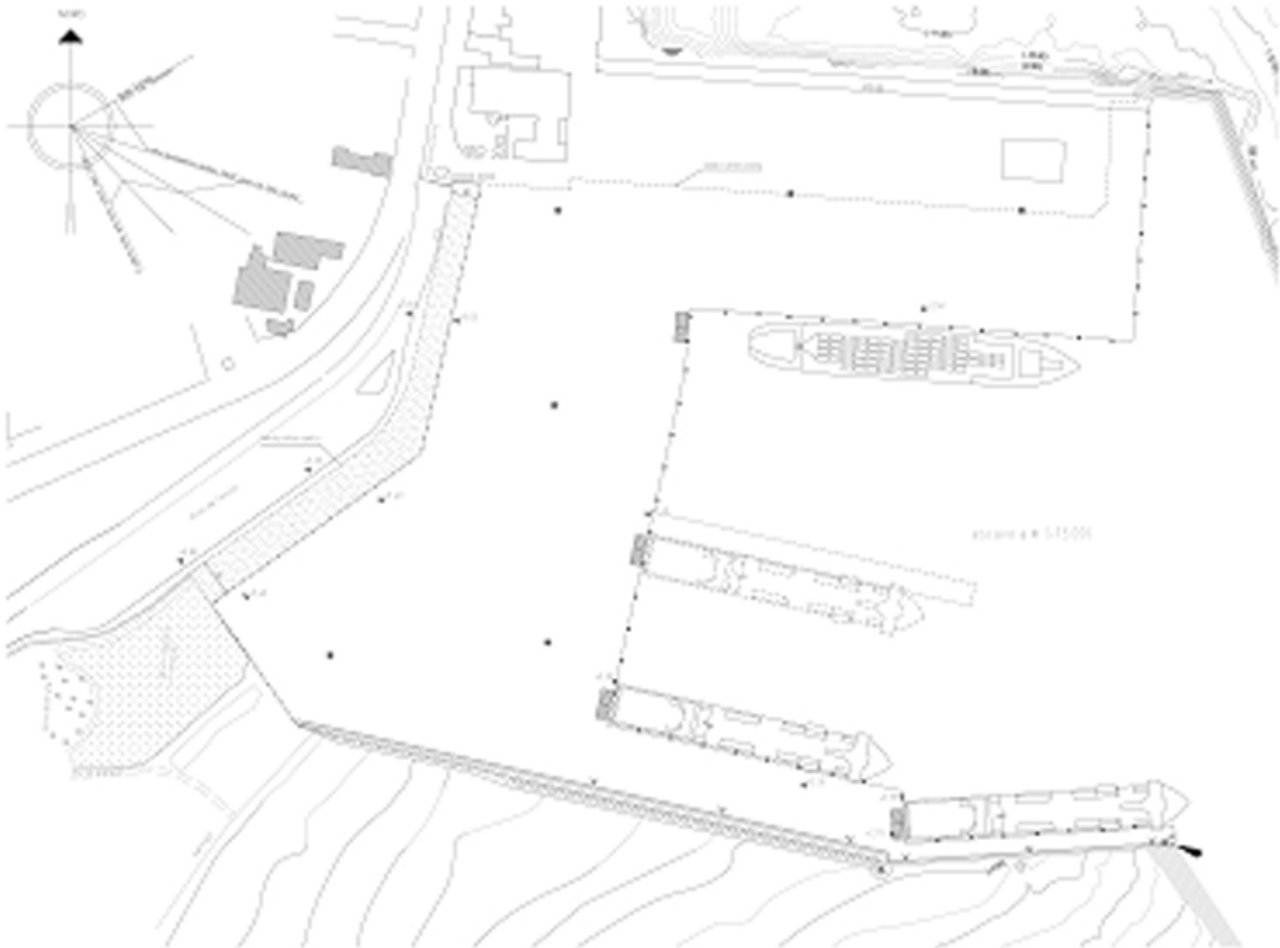
A strategic plan for the expansion of Catania's harbour capacity should guide the growth of its primary needs: the availability of a greater surface area to make harbour operations smoother; the development and improvement of access to the harbour from the land; elevated and constant technical innovation in port planning quality; a greater development of transport and communications networks; and finally, a rise in standards of the services offered by the port and its external and internal bodies.

There have been many attempts at re-streamlining the existing structures that have fallen into disuse over the last decade. The Catania Port Authority took part in the national Operational Programme *Governance e Azioni di Sistema* FSE 2007-2013 with the realisation (already completed) of the offshore dam (following images) and the announcement for the approval of a competition of ideas (already funded) on the redevelopment of the entire

coastal area affected by the harbour structure is underway.



Port of Catania project for the breakwater. (image courtesy of engineer Lentini, manager of the technical area Authority of Harbour Systems in Eastern Sicily)



Porto di Catania Project for the breakwater. (image courtesy of engineer Lentini, manager of the technical area Authority of Harbour Systems in Eastern Sicily)

In 2010, the building Antica Dogana (Old Customs House) was salvaged and used as a recreational area open to the public (following image). Some of the small buildings, which had not been used for years, were converted into bars or restaurants (following images). However, in reality, more than redevelopment, we should be talking of the radical transformation both of the functional and the physical-morphological set up, so much so that in the end this area has kept nothing of its early physiognomy. Almost all of the architectural interventions show extremely evident traces of the directives given by the participants, who more often than not throw themselves into achieving instant success based on predominantly commercial formulas. This process of wiping out the identity of a

place has partly reached its final objective with the definitive destruction of the site; that is, by knocking down some existing buildings, re-streamlining with inadequate zoning, the disappearance of the docks or worse still, dressing them up in new functional clothes, which have distorted the typological set up and morphological character. The practice of reconversion along the waterfront is a very difficult exercise: to respect the architectural history while at the same time giving it and the waterfront area a new identity that will not trap it into becoming a sort of city museum.



Old customs house, today place of recreation. (image courtesy of engineer Lentini, manager of the technical area Authority of Harbour Systems in Eastern Sicily)



Harbour area between old and new constructions. (image courtesy of engineer Lentini, manager of the technical area Authority of Harbour Systems in Eastern Sicily)







Harbour area spaces used for bars and old silos decorated with street art. (image courtesy of engineer Lentini, manager of the technical area Authority of Harbour Systems in Eastern Sicily)

A huge demolition operation of the historical centre neighbourhood involving the railway station and the harbour area lying behind it, took place in Catania in 2012 thanks to the architect Mario Cucinella's private enterprise and project. It was to be a great operation of knitting the historical city centre back together with the coastal area, starting from the plan for public space to become tectonic in the landscape with the construction of hanging gardens, pathways and ramps on different levels, ending in walkable roofing on buildings that do not look like real architectural facades but a system of terraces and loggias along the tree-lined pedestrian boulevard (following images). But this project has also remained on paper.



Project for the urban redevelopment and regeneration of Catania, architect Mario Cucinella.



Project for the urban redevelopment and regeneration of Catania, architect Mario Cucinella.

The process of joint planning between the Council and Port Authority, despite being an unavoidable choice dictated by law as regards the management of harbour areas, in Catania's case has not always been feasible.

There is too much conditioning linked to the geography and morphology of places and the city that has prevented intervention through the image of a united front between city and port. Therefore, the city and port living together becomes a necessity. It is a question of creating the right conditions for the city to reclaim important stretches of coast through the realisation of areas whose function is compatible with the existing urban reality. Administrative town planning has tried to step inside the harbour confines; some significant interventions have displayed new forms of city-sea inter-relation. The new, liberated sea

front and cycling lane (following images) have reintegrated the water-city relationship and from certain points of view, the waterfront has represented an attempt to knit the city-sea relationship back together with the great ability to redevelop the urban public space.



Seafront liberated 2017. (photo courtesy of Alessio Marchetti)



Seafront liberated 2017, cycling lane.

Many interventions, however, have taken on the shape of great disjointedness. The waterfront must be considered an integral part of the urban structure and its progressive mutation must occur in a constant fashion and not in alternating phases or like a small dot. It is a matter of establishing a new arena for discussion in which the harbour area can give a new centrality and new planning spheres back to the city for its qualitative and functional reorganisation. The strict perimeter of the boundaries between the city and the port should be questioned. It is important to rediscover the old links between the urban territory and the port; it could lead to affirming, also in a city like Catania, that the spaces of connection/frontier between city and port can take on a new centrality.

Notes

[1] The fortifications, most probably of Norman origin, were strengthened by bastions under the vice reign of Ferrando Gonzaga in 1541 and Giovanni de Vega from 1551. The reinforcement works ordered by de Vega remained incomplete except for the waterfront “completed and armed with few artilleries posted on the bastions of San Giorgio, Santa Croce, Perrucchio and Portomonte”. Cfr. R. Pennisi, *Le mura di Catania e le loro fortificazioni nel 1621*, in “A.S.S.O.”, FASC. I, 1929, p.112.

References

AA.VV., *I Waterfront delle Isole*, a cura di Rinio Bruttomesso, Atti del primo incontro internazionale Olbia, 3-5 aprile 2003.

Cometa M. (1999), *Il romanzo dell'architettura, la Sicilia e il Grand Tour nell'età di Goethe*, ed. Laterza.

Creso Italia (1996), *Industria a Catania*, ed. Pacini.

Dato G. (1991), “Le raffinerie dello zolfo nel contesto urbano di Catania”, in AA.VV., *Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura*, ed. Officina.

D'Urso S. (2014) *Il progetto di waterfront*, ed. Maggioli.

Famoso N. (2003), “La crescita del porto di Catania verso l'obiettivo di una efficiente intermodalità nel territorio e di una centralità nel mediterraneo”, in: *Il Porto di Catania, storia e prospettive*, a cura di Enrico Jachello, ed. Lombardi.

Jachello E. (2003) a cura di, *Il Porto di Catania, storia e prospettive*, ed. Lombardi.

Lo Presti S. (1997). *Gli ordinamenti marittimi di Catania (XV-XVIII secolo)* ed. Il Lunario.

Monaco A. (2002) , "La Stazione Marittima come nodo di innesto porto-città" in: *Trasporti & Cultura*, n. 4 settembre-dicembre, pp. 55-59.

Vittorio T. (2002) , *Anteo, Saggio marinaro sulla "questione meridionale" d'Italia*, ed. G. Maimone.

Head Image: The port of Catania today. (photo courtesy of Fabio Daidone)

La riconquista del mare a Catania

L'origine dell'insediamento costiero della città di Catania, secondo una testimonianza di Plinio il Vecchio (79 d.C.) risale al periodo della colonizzazione greca. È lì che lo scrittore latino localizza il mitico porto di Ulisse, dove avrebbe sostato la flotta ateniese prima di assediare Siracusa. Le colate laviche dell'Etna nel 1381, cancellarono quella profonda insenatura e, soltanto con la seguente grande eruzione del 1669, si formò l'attuale insenatura dell'odierno porto di Ulisse.

La città è ancora oggi racchiusa da fortificazioni cinquecentesche [1] di contorno irregolare

con due grossi bastioni che avanzano verso la costa (immagine seguente).

La città di Catania nel secolo XVI (incisione).

Uno sguardo retrospettivo sulla frangia litorale

La seconda metà del secolo XVII fu scandita da una lunga serie di sciagure che colpirono la città di Catania tra le quali, la più disastrosa, l'eruzione dell'11 marzo 1669, lambì le fortificazioni e si riversò in mare facendo avanzare la costa per un centinaio di metri. Anche l'area portuale (che una vicenda assai lunga e travagliata condusse da ambiziosi progetti - predisposti sin dall'inizio del XV secolo sotto la dominazione spagnola - alla sua più ridotta costruzione sul finire degli anni '20 del secolo scorso), già in un periodo difficile a causa delle grosse mareggiate, delle calamità indotte dalla colata lavica e della cronica mancanza di fondi, l'11 gennaio 1693 venne sconvolta, così come l'intera città, da un gigantesco terremoto che devastò la Calabria e la Sicilia.

Dopo il referendum italiano del 1860, negli anni 1861-1866, tra polemiche e contestazioni, si costruì a Catania il viadotto ferroviario (inizialmente a un solo binario successivamente raddoppiatosi) destinato allo smaltimento del traffico ferroviario. Furono edificati, su progetto dell'ing. Nardi, 56 archi in pietra lavica che separarono di fatto una parte della città dal suo mare. (immagine seguente). Con la costruzione degli archi della marina una parte del sistema di vita esistente ebbe termine: sparite le barche con il loro corredo di reti, nasse e cassette di pesce fresco, scomparsi allo stesso modo i pescatori, costretti a spostarsi in altre parti della costa e soprattutto in questa parte di città il mare divenne invisibile.

Catania area portuale e archi della marina, 1920.

Nel 1866 fu inaugurata la linea ferroviaria con la inevitabile e conseguente ubicazione delle sue infrastrutture sulla scogliera. Intorno al 1880 si iniziarono a leggere le prime localizzazioni dell'industria solfifera lungo la costa, attorno alle quali iniziò a comparire il tessuto tipico della periferia industriale: insediamenti produttivi articolati con abitazioni a carattere operaio nelle prossimità della Stazione Ferroviaria (immagine seguente).

Primi anni del '900 nodo ferroviario e ciminiera lungo la costa.

Nel 1888 il primo tentativo di piano regolatore redatto da parte dell'ing. Gentile Cusa prevedeva un'espansione della città a scacchiera secondo una maglia regolare (che in realtà venne realizzata in maniera assai disordinata solamente dopo la seconda guerra mondiale),

anche se il lato sud della città veniva lasciato indefinito per favorire l'espansione delle industrie (immagine seguente).

Piano di risanamento ed ampliamento della città di Catania del 1888, B.G. Cusa.

Catania uscì dalla seconda guerra mondiale con gravi ferite materiali e senza possibilità di avviare immediatamente un processo organico di ricostruzione che includesse anche uno sviluppo rapido di industrializzazione. Le industrie solfifere, dopo la loro caduta in disuso durante la metà degli anni '50 dello scorso secolo, vennero parzialmente riciclate: le strutture architettoniche cominciarono così ad assorbire altre attività, e per lo più vennero utilizzate come depositi. Gli spazi interni degli stabilimenti davano l'opportunità di immaginare organizzazioni spaziali di estremo interesse, strutture assai flessibili e volumi dalle suggestive forme. Nel 1964 un nuovo piano ad opera dell'arch. Luigi Piccinato prevedeva la possibilità di realizzare una trasformazione speculativa senza rispetto delle preesistenze e senza mantenere la possibilità di dare una forma nuova alla città che avrebbe dovuto nascervi. La zona a mare, spazio che tanta suggestione nei secoli aveva stimolato, veniva totalmente assorbita dalla struttura ferroviaria. L'instabilità era divenuta regola generatrice del tutto.

Agli albori del secondo millennio

Agli esordi del secondo millennio, il miglioramento del rapporto tra città e mare divenne l'obiettivo principale di molti progetti portati avanti dall'Amministrazione Comunale a Catania.

All'interno di questo quadro, già alla fine del secolo scorso, ebbero inizio i lavori per la realizzazione di una linea metropolitana - ancora oggi non ultimata - che doveva in futuro trasformare le aree costiere lungo le quali si sviluppava la città, attraverso un nuovo rapporto città-mare.

All'inizio del 2002, il progetto del nuovo litorale promosso dall'Autorità Portuale, in collaborazione con i tecnici del Comune, era già stato presentato alla città. Il potenziamento della struttura del porto che ridisegnava il limite sull'acqua di questa parte di città, confluì nel Piano Operativo Triennale 2003-2005, il POT, che ha proposto una serie articolata di interventi di potenziamento e riorganizzazione del porto di Catania (immagine seguenti).

Piano Regolatore Portuale di Catania 2002, layout del progetto. (Fonte: Ufficio del Piano Regolatore Portuale di Catania)

Catania 2003, progetto di interrimento della linea ferroviaria litorale. FF.SS., prima e dopo l'ipotesi d'intervento. (Fonte: Ufficio FF.SS. di Catania)

Nel 2004, la proposta progettuale redatta dal Taller de Arquitectura dello studio dell'arch. spagnolo Oriol Bohigas (MBM Arquitects), ha avviato il processo di riqualificazione di tutto il fronte a mare di Catania attraverso la restituzione di un carattere di complessità urbana alla fascia costiera tenendo conto di alcuni obiettivi fondamentali. Primo fra tutti l'interrimento della linea ferroviaria, poi l'eliminazione di tutte le aree che la ferrovia occupava con i servizi merci e le officine, e l'arretramento del flusso di rapida circolazione che avrebbe permesso di recuperare un ampio sistema articolato di spazi pubblici e di piazze (immagine seguente).

Catania, 2004: apertura della città al mare nel progetto della costa ad opera dello studio di architettura O. Bohigas. (Fonte: Taller de Arquitectura dello studio dell'arch. spagnolo Oriol Bohigas, MBM Arquitects, Barcelona)

Il progetto di Bohigas prevedeva l'interrimento della linea ferroviaria tra il centro storico e il Porto Vecchio, inclusa l'eliminazione di parte degli ottocenteschi archi di pietra che fanno da barriera tra le due realtà urbane. Era prevista la conservazione solo parziale degli archi sotto i quali si sarebbero potuti organizzare mercati giornalieri e dotare la città di una nuova passeggiata pedonale dal Porto Vecchio sino al Castello/Museo Ursino. Ultimi - ma certamente non meno importanti - aspetti considerati all'interno del progetto dell'arch. Bohigas sono stati la creazione di un nuovo parco urbano che collegava la città al mare, la rimodellazione di gran parte degli spazi pubblici e del tessuto urbano costiero, il potenziamento dei porticcioli già esistenti attraverso il consolidamento della relazione con i borghi marinari, l'installazione di attrezzature costiere, centri sportivi, attività nautiche ed un programma di riqualificazione che prevedeva la realizzazione di un sistema di porti attrezzati per la nautica da diporto e per attività sportive al servizio della città. Ma la proposta dell'architetto spagnolo, per anni discussa in sede politica ed amministrativa, ad oggi è rimasta un progetto non realizzato.

Waterfront oggi luogo della rovina contemporanea

L'area costiera racchiude attualmente un ampio tratto di lungomare che ha perso il suo originario carattere, tenendo conto del rapporto privilegiato che questa porzione di spazio ha da sempre avuto con la città storica. Pochi sono ormai i lembi di costa accessibili pubblicamente in quanto per tutta la fascia litorale si alternano barriere naturali e artificiali,

proprietà private e zone interdette al pubblico. Le raffinerie solfifere, la stazione ferroviaria, i binari, l'area portuale e le numerose proprietà private, ostacolano la fruizione pubblica della costa e l'accesso al mare (immagini seguenti).

Catania, veduta dell'area del porto e della città di Catania. (Foto: Nicoletta Nicolosi)

L'industria solfifera vista dal porto. (Foto: Nicoletta Nicolosi)

Il porto di Catania svolge oggi un'influenza piuttosto ridotta e non si riesce a sfruttare appieno la posizione strategica che esso detiene all'interno del Mediterraneo. La mancanza di spazi adeguati e, in particolar modo, l'incapacità dimostrata verso l'innovazione tecnologica, incidono pesantemente nel ripiegamento del porto stesso in posizioni affatto di avanguardia. Lo spazio portuale è definito come area adibita alle operazioni di carico e scarico merci, imbarco e sbarco passeggeri, attività che necessitano oggi di disponibilità di spazio assai più esteso, un'area che possa diventare sempre più grande e complessa con la crescita dei livelli di qualità e di specializzazione dei servizi offerti (immagini seguenti).

Il porto di Catania oggi. (Foto: Fabio Daidone)

Un piano strategico di espansione delle capacità portuali del porto di Catania dovrebbe guidarne la crescita delle necessità primarie: la disponibilità di una superficie più ampia che possa rendere più agevole le operazioni portuali; il potenziamento ed il miglioramento delle vie di accesso da terra allo spazio portuale; un'elevata e costante innovazione tecnica nella progettualità portuale; una maggiore qualificazione delle reti dei trasporti e delle comunicazioni; un innalzamento infine della qualità dei servizi offerti dal porto e dai suoi organismi esterni ed interni.

Diversi sono stati gli interventi di rifunzionalizzazione sulle strutture esistenti già in disuso durante l'ultimo decennio. L'Autorità Portuale di Catania ha partecipato al Programma Operativo *Governance* Nazionale ed Azioni di sistema FSE 2007-2013 con la realizzazione (già ultimata) della diga foranea (immagini seguenti) ed è in itinere il bando per l'approvazione di un concorso di idee (già finanziato) sulla riqualificazione dell'intera area costiera interessata dalla struttura portuaria.

Porto di Catania, progetto sulla diga foranea. (Fonte: ing. Lentini, dirigente area tecnica Autorità di sistema Portuale del mar di Sicilia Orientale)

Nel 2010 l'edificio della Antica Dogana è stato recuperato ed adibito a spazio ludico aperto al pubblico (immagine seguente), alcuni tra i piccoli edifici non più utilizzati da anni sono stati riconvertiti in bar o ristoranti (immagini successive), ma in realtà più che di interventi di riqualificazione, si può parlare di trasformazione radicale sia dell'assetto funzionale che di quello fisico-morfologico, tale che alla fine lo spazio in oggetto non è riuscito a conservare nulla della fisionomia primordiale. Quasi tutti gli interventi architettonici risentono in maniera assai evidente delle direttive date dagli attori, il più delle volte proiettati al conseguimento di immediati successi sulla base di formule a forte contenuto commerciale. Questo processo di cancellazione dell'identità del luogo ha parzialmente raggiunto il suo obiettivo finale con la definitiva distruzione del sito, cioè con l'abbattimento di alcuni edifici esistenti, la rifunzionalizzazione con destinazioni d'uso inadeguate, la scomparsa dei bacini portuali o ancora peggio il loro rivestimento con nuovi abiti funzionali, che ne hanno stravolto l'assetto tipologico e il carattere morfologico. La pratica della riconversione lungo il fronte d'acqua è un esercizio assai difficile: rispettare la storia delle architetture e nello stesso tempo conferire loro ed allo spazio lungo l'acqua una nuova identità che tuttavia non lo imprigoni in uno stato di museo cittadino.

Antico edificio della dogana oggi struttura ricreativa. (Fonte: ing. Lentini, dirigente area tecnica Autorità di sistema Portuale del mar di Sicilia Orientale)

Area del porto tra preesistenze e nuove edificazioni. (Fonte: ing. Lentini, dirigente area tecnica Autorità di sistema Portuale del mar di Sicilia Orientale)

Area del porto spazi adibiti a bar e vecchi silos decorati con street art. (Fonte: ing. Lentini, dirigente area tecnica Autorità di sistema Portuale del mar di Sicilia Orientale)

Una gigantesca operazione di sventramento edilizio è avvenuta nel 2012 a Catania su iniziativa privata e progetto dell'arch. Mario Cucinella, in adiacenza al centro storico interessando la stazione ferroviaria e la retrostante area portuale. Una grande operazione di ricucitura urbana tra il centro storico e l'area costiera che è partita dal disegno dello spazio pubblico che diventa tettonica del paesaggio nell'articolazione dei giardini pensili, dei percorsi e delle rampe su più livelli, culminanti nelle coperture calpestabili degli edifici che, lungo il boulevard pedonale alberato, non presentano vere e proprie facciate ma un sistema di terrazze e logge (immagini seguenti). Ma anche questo progetto ad oggi è ancora rimasto sulla carta.

Progetto di risanamento e rigenerazione urbana a Catania, arch. Mario Cucinella.

Il processo di copianificazione tra Comune ed Autorità Portuale pur essendo una scelta obbligata dettata dalla normativa in tema di gestione delle arre portuali, nel caso di Catania non si è dimostrato sempre una strada percorribile.

Troppi i condizionamenti legati alla geografia, alla morfologia dei luoghi e della città che hanno impedito di intervenire attraverso un'immagine unitaria tra la città e il porto. La coabitazione tra città e porto diventa quindi una necessità. Si tratta di creare le condizioni per la riappropriazione da parte della città di importanti tratti di costa attraverso la realizzazione di spazi con funzioni compatibili alla realtà urbana esistente. L'azione urbanistica amministrativa ha tentato di entrare all'interno dei confini portuali, alcuni significativi interventi hanno mostrato nuove forme di interrelazione tra mare e città. Il nuovo lungomare liberato e la pista ciclabile (immagini seguenti) hanno reintegrato il rapporto acqua-città ed il waterfront per certi aspetti ha costituito un tentativo di ricucitura della relazione tra acqua e città con una grande capacità di riqualificare lo spazio pubblico urbano.

Lungomare liberato 2017. (Foto: Alessio Marchetti)

Lungomare liberato 2017, pista ciclabile.

Molti interventi tuttavia hanno assunto caratteri di forte frammentarietà. Il waterfront necessita di essere considerato come parte integrante della struttura urbana e la sua progressiva mutazione deve avvenire in maniera continua e non a fasi alterne e in maniera puntiforme. Si tratta di stabilire un nuovo terreno di confronto in cui l'area portuale possa restituire alla città nuova centralità e nuovi ambiti progettuali per il suo riordino qualitativo e funzionale. La rigida perimetrazione dei confini tra città e porto deve essere messa in discussione. È importante riscoprire gli antichi legami tra il territorio urbano e il porto, ciò può indurre ad affermare anche in una città come Catania, che gli spazi di relazione/frontiera tra città e porto, possono assumere una nuova centralità.

Note

[1] Le fortificazioni, con molta probabilità di origine normanna, erano state rinforzate con bastioni sotto il vice regno di Ferrando Gonzaga nel 1541 e di Giovanni de Vega sin dal 1551. Le opere di consolidamento ordinate dal de Vega erano rimaste incomplete fatta eccezione per il fronte mare "completato ed armato di poche artiglierie postate sui bastioni

San Giorgio, Santa Croce, Perrucchio e Portomonte". Cfr. R. Pennisi, Le mura di Catania e le loro fortificazioni nel 1621, in "A.S.S.O.", FASC. I, 1929, p.112.

Riferimenti

AA.VV., *I Waterfront delle Isole*, a cura di Rinio Bruttomesso, Atti del primo incontro internazionale Olbia, 3-5 aprile 2003.

Cometa M. (1999), *Il romanzo dell'architettura, la Sicilia e il Grand Tour nell'età di Goethe*, ed. Laterza.

Creso Italia (1996), *Industria a Catania*, ed. Pacini.

Dato G. (1991), "Le raffinerie dello zolfo nel contesto urbano di Catania", in AA.VV., *Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura*, ed. Officina.

D'Urso S. (2014) *Il progetto di waterfront*, ed. Maggioli.

Famoso N. (2003), "La crescita del porto di Catania verso l'obiettivo di una efficiente intermodalità nel territorio e di una centralità nel mediterraneo", in: *Il Porto di Catania, storia e prospettive*, a cura di Enrico Jachello, ed. Lombardi.

Jachello E. (2003) a cura di, *Il Porto di Catania, storia e prospettive*, ed. Lombardi.

Lo Presti S. (1997). *Gli ordinamenti marittimi di Catania (XV-XVIII secolo)* ed. Il Lunario.

Monaco A. (2002) , "La Stazione Marittima come nodo di innesto porto-città" in: *Trasporti & Cultura*, n. 4 settembre-dicembre, pp. 55-59.

Vittorio T. (2002) , *Anteo, Saggio marinaro sulla "questione meridionale" d'Italia*, ed. G. Maimone.

Head Image: Il porto di Catania oggi. (Foto: Fabio Daidone)