

INTERSECTIONS

Dalla metro alla metropoli,
sette occasioni per fare città



LetteraVentidue

Intersections
Dalla metro alla metropoli, sette occasioni per fare città

catalogo del Workshop Internazionale di Architettura e Urban Design
Catania 5-11 Settembre 2010

a cura del comitato scientifico di Intersections International Workshop 2010

ISBN 978-88-6242-037-2

Prima edizione Luglio 2011

© 2011, LetteraVentidue Edizioni
© 2011, testi: rispettivi autori

fotografie:
pagg. 12-18, 48, 54, 60, 67, 82 © Salvatore Gozzo
pag. 24 © Stefano Aliffi

tutti i diritti riservati

È vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico. Per la legge italiana la fotocopia è lecita solo per uso personale purché non danneggi l'autore. Quindi ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita e minaccia la sopravvivenza di un modo di trasmettere la conoscenza. Chi fotocopie un libro, chi mette a disposizione i mezzi per fotocopiare, chi comunque favorisce questa pratica commette un furto e opera ai danni della cultura.

L'editore è a disposizione degli aventi diritto con i quali non è stato possibile comunicare.

Book design: Simone Vitale e Francesco Trovato (Officina22)

LetteraVentidue Edizioni S.r.l.
www.letteraventidue.com
Via Luigi Spagna, 50 L
96100 Siracusa, Italia

INTERSECTIONS

Dalla metro alla metropoli,
sette occasioni per fare città

 LetteraVentidue



Ordine Architetti, Pianificatori,
Paesaggisti e Conservatori
della Provincia di Catania



Fondazione Ordine degli Architetti P.P.C.
della provincia di Catania

Main Sponsor



Partnership



Comune di Catania



Palazzo della Cultura
Catania



TEATRO STABILE
CATANIA

Patrocini



Facoltà di Architettura
di Siracusa



D.A.U.
Università di Catania



Ordine degli Ingegneri
Provincia di Catania



Fondazione Ordine
degli Ingegneri
Provincia di Catania



inArch
Sezione Sicilia

Sponsors



SicilCima
Primi per definizione



Banca Popolare
dell'Etna



INTERSECTIONS

Dalla metro alla metropoli, sette occasioni per fare città
[International workshop of architecture and urban design](#)

5-11 Settembre 2010
Palazzo Platamone, Catania

Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania
Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania

Comitato Scientifico

Vincenzo Giusti, Eva Grillo, Luigi Pellegrino, Carlotta Reitano, Chiara Rizzica

Progetto Grafico e Comunicazione

Paolo Tringali - [Officina22.com](#), Siracusa

Ufficio Stampa

I Press

Pecha Kucha Night - Catania vol.8 speciale Intersections

Indice Creativo

Workshop Journal

Sabrina Tosto, Germana Bazzano

Catalogo

a cura del comitato scientifico di Intersections International Workshop 2010

Intersections International Workshop 2010 è l'esito della collaborazione e dell'impegno generoso di molti.

Si ringraziano: Raffaele Stancanelli (Sindaco del Comune di Catania), Marella Ferrera (Assessore alla Cultura e Grandi Eventi del Comune di Catania), Luigi Arcidiacono (Assessore all'Urbanistica e Gestione del Territorio del Comune di Catania) e Alberto Pasqua (Assessore alla Mobilità e Viabilità del Comune di Catania); Gaetano Tafuri (Commissario Governativo FCE-Metropolitana di Catania); Giuseppe Di Pasquale (Direttore del Teatro Stabile di Catania); Paolo La Greca (Direttore del DARC, Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Catania); Carmelo Grasso (Presidente dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Catania) e Santi Cascone (Presidente della Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Catania); Franco Porto (Presidente di InArch Sicilia); Francesco Martinico, Matteo Ignaccolo e Giuseppe Inturri (Università degli Studi di Catania); Salvatore Fiore (Dirigente Tecnico Governativo FCE-Metropolitana di Catania); Roberto De Pietro (Direttore dei Lavori di realizzazione delle tratte in esecuzione della Metropolitana).

Siamo grati poi: a Kengo Kuma ed Antonio Monestiroli per aver voluto contribuire ai lavori del workshop con le loro *lecture* monografiche; ad Angelo Torricelli (Presidente della Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano) per aver presieduto la giornata di chiusura dei lavori; a tutti i partecipanti di Intersections International Workshop 2010 e a Manuel Aires Mateus e Francesco Cacciatore, Jesus Aparicio Guisado e Francesco Finocchiaro, Henri Bava e Alessandro Villari, Roberto Collovà e Gaetano Licata, Kengo Kuma e Marco Scarpinato, Antonio Tejedor Cabrera e Bruno Messina, Uwe Schröder, Marco Mannino e Carlo Moccia; a Lorenzo Carmassi, Emanuele Fidone e Maria Giuseppina Grasso Cannizzo; ai tutor Cecilia Alemagna, Giorgia Amato, Dario Borgese, Fausta Caudullo, Lucia M. Coniglione, Sebastian Carlo Greco, Salvator-John Liotta, Ezio Siciliano e Alessandro Tognon.

Un ringraziamento speciale ad Alessandro Amaro (Ordine degli Architetti, P.P.C. della provincia di Catania) per la sua disponibilità e per il suo entusiasmo.

Siamo grati, infine, allo staff di Palazzo Platamone per il supporto e la collaborazione.

Un pensiero riconoscente è per Giuseppe Dato, già Preside della Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Catania, prematuramente scomparso poco dopo la conclusione di Intersections International Workshop 2010.

Catania, 1 Giugno 2011

Comitato Scientifico Intersections International Workshop 2010

Luigi Longhitano

Presidente Ordine Architetti, Pianificatori,
Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania

Il Workshop di Architettura e Urban Design Intersections, realizzato con entusiasmo e tenacia dalla Fondazione degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania, in partnership con la Ferrovia Circumetnea e il Comune di Catania e con gli assessorati all'Urbanistica, alla Mobilità e alla Cultura, ha raggiunto l'obiettivo principale: offrire dei progetti di architettura alla città nel segno della "contemporaneità".

Con il workshop si è anche avviato un processo comunicativo finalizzato a far riflettere la comunità scientifica e professionale sulle tematiche inerenti la trasformazione urbana, in una città che da anni discute di piano regolatore.

Il progetto, codice del linguaggio dell'architetto, è stato il protagonista dell'evento e si è dimostrato che le aree intorno ai sette nodi della metropolitana, oggi in cantiere a Catania, rappresentano un'importante opportunità di trasformazione della struttura e della forma della città. Per questo il tema del workshop dona alla città sette progetti eccellenti e permette inoltre una riflessione unitaria sull'intero sistema metropolitano fino ad oggi sistematicamente ignorato.

Consci della rilevanza dell'evento che ha riscontrato un eccezionale interesse e partecipazione della città tutta e l'attenzione della comunità scientifica internazionale, si è ritenuta doverosa la pubblicazione dei progetti del workshop con il presente volume che costituisce il sigillo di un percorso di ricerca volto all'inserimento di nuove proposte nel patrimonio ideativo per la città.

Riteniamo che il segnale emesso è teso alla costruzione di una nuova realtà urbana, in cui l'architetto è l'interprete dei sogni dell'uomo e l'architettura il registro della storia dell'uomo. Ringrazio i prestigiosi progettisti intervenuti, i tutor e gli studenti partecipanti e quanti hanno per passione reso possibile l'evento.

Carlotta Reitano

Presidente Fondazione Ordine Architetti, Pianificatori,
Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania

Istituire il laboratorio permanente sul territorio "Catania Urbs Clarissima" è stata una scelta fortemente voluta, in questo momento della mia Presidenza, dalla Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Catania.

Con lo scopo di divulgare e promuovere l'architettura contemporanea si è pensato alla realizzazione di un workshop di progettazione il cui titolo, "Intersections", rimanda alle intersezioni createsi tra il tessuto urbano della città di Catania, sette stazioni della Metropolitana e il loro intorno.

In una settimana un numeroso gruppo di neoarchitetti e laureandi hanno realizzato i sette progetti lavorando fianco a fianco con eminenti architetti di fama nazionale ed internazionale, visiting e resident.

Si è creata una cucina di architettura che a mia memoria la città non ha mai avuto!

Si è evidenziato che una infrastruttura così importante può essere un'occasione "da non perdere" per rilanciare la città, attraverso il workshop, che abbiamo realizzato nella splendida cornice di Palazzo Platamone, proponendo alla città che si può e si deve soprattutto fare architettura anche stando a contatto con l'uomo della strada, le istituzioni, la politica, con lo scopo di migliorare e rendere la polis fruibile a tutti.

Un ringraziamento va a tutti coloro che, sia istituzionalmente che in forma privata, hanno contribuito alla riuscita dell'evento di cui già si prepara una prossima edizione.

Raffaele Stancanelli

Sindaco del Comune di Catania

Intersections, Workshop Internazionale di Architettura e Urban Design, rappresenta un esempio significativo del proficuo rapporto di collaborazione stabilito tra l'Amministrazione Comunale da me presieduta e le categorie professionali, nel caso specifico l'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania.

La realizzazione di questo progetto, nell'ambito del più ampio programma di lavoro "Catania Urbs Clarissima" proposto dalla Fondazione dell'Ordine degli Architetti di Catania, rientra infatti nel percorso già avviato da questa Amministrazione nella direzione di un riordino dei processi di sviluppo del territorio catanese con il contributo e la partecipazione attiva dei soggetti culturali e delle professionalità locali.

Il valore dell'iniziativa è da vedersi principalmente nell'aver riunito studenti, docenti, professionisti, insieme a enti pubblici e culturali per ripensare la città in un momento in cui è interessata da profondi cambiamenti; si è dato poi ancora maggior valore al workshop proiettando il dibattito sulla città in un ambito internazionale con la partecipazione di architetti provenienti da tutto il mondo che, con il loro contributo ai progetti dei gruppi di lavoro, hanno rilanciato l'importanza della manifestazione in una dimensione più ampia ed entusiasmante. Confesso di essere stato positivamente sorpreso dal fatto che dall'idea di partenza della linea metropolitana quale strumento per ricucire le diverse parti della città dal punto di vista dei trasporti, ma anche economico e sociale, sia conseguito un progetto di più ampio respiro che prevede interventi di riqualificazione urbana soprattutto nelle aree raggiunte dai binari. Ciò dimostra come sia necessario che ci sia una maggiore consapevolezza delle opportunità di crescita e sviluppo offerte dalla realizzazione di infrastrutture dei trasporti, come la Metropolitana, e come queste debbano essere colte dall'Amministrazione e dalla comunità tutta nella direzione di un futuro migliore della città.

Gaetano Tafuri

Commissario Governativo Ferrovia Circumetnea

Il workshop "Intersections, dalla metro alla metropoli, sette occasioni per fare città" organizzato dalla Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania, insieme a professionisti titolati e giovani appassionati, ci ha gratificato moltissimo.

E' con queste iniziative che si pongono al centro del dibattito temi tanto importanti come la metropolitana di Catania, e si pongono le premesse per i loro piani di sviluppo. Lo studio delle nostre stazioni costituirà un tesoro da utilizzare nel processo di realizzazione di questa strategica infrastruttura, affinché la metropolitana e tutto ciò che le gravita attorno, non costituisca solamente un "macigno invasivo" ma, oltre a un indispensabile mezzo di trasporto diventi anche arte, modernità, luogo di attrazione, capace di qualificare l'immagine del territorio, come molte altre esperienze del mondo hanno da tempo consigliato. La nostra metropolitana in particolare, deve essere vista come una imprescindibile opportunità di crescita del capoluogo etneo, di cambiamento delle abitudini quotidiane dei suoi abitanti e di rilancio dell'intera area attorno al vulcano più grande d'Europa.

In questo la Ferrovia Circumetnea, che mi onoro di guidare da tre anni, crede fortemente e insieme a dirigenti, funzionari e tecnici siamo quotidianamente impegnati affinché le belle parole possano diventare realtà e sancire il successo dei nostri sforzi e di coloro che hanno pazientemente atteso questa moderna infrastruttura. Spero che l'esperienza dei più grandi architetti che hanno partecipato per i seguire studenti, laureati e dottorandi delle Facoltà di Architettura e Ingegneria dei paesi dell'Unione Europea, e l'entusiasmo di questi giovani talenti coordinati dal lucido intuito della Fondazione dell'Ordine degli Architetti e Paesaggisti di Catania con il supporto della FCE, possano costituire un punto di partenza importante nel processo di formazione sia proprio, sia dell'architettura della metropolitana etnea.

Catania Urbs Clarissima

Vincenzo Giusti *

Il nuovo Consiglio della Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Catania, insediatosi nel mese di ottobre 2009, ha deciso di concentrare la propria azione in iniziative tese ad una maggiore partecipazione degli architetti ai processi di controllo, trasformazione e sviluppo del territorio.

Per la realizzazione di tale obiettivo, è stato definito un preciso progetto, un piano condiviso improntato essenzialmente sulla "promozione della qualità" dell'architettura.

Per identificare e accentuare la fiducia nel percorso intrapreso, la Giunta della Fondazione ha deciso di denominare il piano a lungo termine che si vuole realizzare, "Catania Urbs Clarissima", riprendendo l'antico appellativo regale della città demaniale.

Il progetto, al quale partecipano anche professionisti esterni alla Fondazione, è stato pensato come un vero e proprio laboratorio sul territorio che operi con iniziative di ricerca e analisi dei valori urbanistici e architettonici del territorio etneo, ma anche con proposte di progetto sulle problematiche individuate nell'attività di studio.

L'attività di ricerca di Catania Urbs Clarissima è concentrata sulla formazione di un urban center, un luogo dove si registri la storia della città sia attraverso la memoria sia seguendo

l'evolversi odierno della sua forma urbana; questa struttura sarà prodroma di un futuro Museo della Città che ha ampia legittimità di esistere stante la straordinaria specificità della storia urbana e architettonica di Catania: una città più volte ricostruita su se stessa, un caso unico di sedimentazione urbanistica nella quale è possibile leggere la stratigrafia architettonica dalle facciate e dalle strade.

Un altro importante obiettivo verso cui si muove "Catania Urbs Clarissima" è il progetto del territorio; si vuole infatti partecipare al processo di formazione delle idee che possono migliorare, correggere o addirittura cambiare le scelte sulla città.

A tale scopo si è definito un piano operativo imperniato su una manifestazione a cadenza annuale che propone dei progetti su un tema e su aree di particolare interesse per la città e che ha come interlocutori diretti le istituzioni e l'imprenditoria locale.

In coerenza con il principio di promozione della qualità si è voluto soprattutto stabilire un rapporto più proficuo con il mondo della ricerca e della cultura architettonica ma anche con quello delle associazioni operanti nella provincia; con l'università in particolare si vuole avviare un percorso comune per una concreta partecipazione allo sviluppo del

territorio, mettendo in relazione il valore culturale che fornisce l'istituzione accademica con le capacità professionali degli architetti e le proprietà di presenza e penetrazione che l'ordine professionale offre nell'ambito della struttura tecnica, amministrativa e politica delle istituzioni locali.

Si è scelto il workshop di progettazione perchè questo strumento corrisponde ad un obiettivo preciso della Fondazione e cioè far lavorare insieme professionisti di fama anche internazionale con professionisti e studenti locali; allo stesso tempo vengono messi a confronto tali professionalità con le istituzioni locali ed altri enti protagonisti nel territorio, nel caso specifico di questa prima edizione del workshop la FCE-Metropolitana di Catania.

Intersections è il nome del workshop che ha avuto come tema la Metropolitana e cioè un'infrastruttura in corso di realizzazione che, così come la ferrovia a suo tempo e le altri grandi vie di trasporto, ha determinato e determina la facies e lo sviluppo della città.

Si è evidenziato, infatti, che, con l'avvento di un'infrastruttura di così grande importanza nel territorio diventa urgente affrontare le problematiche sociali, economiche, ambientali, in una parola storiche, connesse a questo cambiamento delle reti della comunicazione cittadina. Si è individuata in

particolare la rilevanza delle opere in corso sulla tratta nord, un asse di comunicazione posto lungo la circonvallazione corrispondente ad una "soglia" che, così come avvenuto nel passato per altri assi viari, rappresenta il perno che regola lo sviluppo della città al suo intorno.

Il workshop ha risposto con dei progetti sulle aree urbane collegate alle sette stazioni della tratta nord della Metropolitana, aree che già subiscono e che subiranno delle profonde trasformazioni che, se non controllate e indirizzate, saranno improntate alla mera speculazione e che potranno anche vanificare le speranze di miglioramento della mobilità urbana. Si tratta di sette progetti che forse non verranno mai realizzati; ma la storia dell'architettura è fatta anche di progetti mai realizzati che sono poi diventati riferimento per scelte rivelatesi corrette.

Il workshop non è stato perciò solo una manifestazione culturale, ma è coinciso con l'avvio della creazione di un patrimonio ideale e progettuale da porre come riferimento per la redazione di un programma organico per lo sviluppo del territorio.

* Segretario Fondazione Ordine degli Architetti P.P.C. della provincia di Catania









Borgo - Monte Po

Queste immagini sono state scattate in maniera desueta. Cavalletto, livella a bolla, decentramenti, studio dell'inquadrature e del punto di vista, messa a fuoco, profondità di campo non sono stati presi in considerazione: ho pensato che la macchina potesse registrare ciò che le capitava casualmente davanti. Ho lavorato dall'interno del treno in corsa attraverso la città e ho deciso che la macchina fotografica in movimento, complice un'altra macchina in movimento, dovesse inquadrare inconsapevolmente quanto visibile dal finestrino della mia carrozza. Ho stabilito solo il tempo. Un tempo che facesse percepire la velocità e che potesse restituire, all'interno di un quadro confuso, frammenti distinti in secondo piano, magari anonimi, con l'intento di trovare qualcosa dentro il paesaggio senza averlo cercato. Non è il paesaggio un insieme di segni da decifrare e, in questa caotica mutevolezza, di idee da afferrare?

(Salvatore Gozzo, Settembre 2010)

Questo catalogo ha l'ambizione e la responsabilità di rappresentare, a distanza di alcuni mesi, il contributo di Intersections International Workshop of Architecture and Urban Design 2010 al dibattito sulla città che attendiamo.

È un resoconto a due velocità. Se da una parte, infatti, descrive l'esperienza del workshop attraverso i suoi prodotti – i progetti – dall'altra include anche una serie di contributi ex post che collocano il lavoro progettuale sul piano di un ragionamento più ampio e articolato, in cui si prova a colmare lo scarto tra visione e conoscenza della città.

A quanti hanno preso parola (e matita) durante il workshop abbiamo poi chiesto di scrivere, costringendoli a un'ulteriore riflessione su quegli stessi disegni e modelli che si erano nel frattempo accumulati nel nostro archivio. E ne hanno scritto, inevitabilmente, alla luce di una stessa esperienza in comune, restituendone una visione sedimentata.

L'esito non è immune da contraddizioni, ma in compenso è denso di elementi di novità che, nell'insieme delle rappresentazioni della città che verrà, restituiscono a nostro avviso un'indagine importante sulla città attuale, per dimensione e contenuto.

Sulla base di un'intuizione iniziale condivisa dal comitato scientifico e dai team leader - costruire un pezzo di città non risolve la sofferente condizione urbana, ma contribuisce ad illuminarne i fenomeni - sia il workshop che il catalogo procedono simultaneamente sul doppio binario di scenario e immaginario, accelerando su alcune questioni urbane cruciali - densità, connessioni, posizionamento e funzione degli edifici - e innescando, in corsa, la trasformazione come pratica urbana e architettonica immediatamente disponibile per l'intera città.

In corsa compaiono gli scatti iniziali, di rimando si rincorrono alcuni contributi su storia, forma e infrastruttura della città; seguono i progetti con il loro carico di innovazione rapida, si accodano le parole di alcuni partecipanti; si avvicinano infine alcuni ragionamenti di sintesi che provano a raccogliere e passare il testimone di quel pensiero lungo che "fa città". Prossima stazione: un'altra città possibile.

Catania, 1 luglio 2011

Comitato scientifico Intersections
International Workshop of Architecture and Urban Design



SOMMARIO

- 25 **Viaggiatori di città**
Eva Grillo
- 26 **Il rapporto fra l'infrastruttura e il territorio**
Salvatore Fiore
- 29 **La metropolitana di Catania. Le tratte in fase di realizzazione**
Roberto De Pietro
- 31 **Catania, infrastrutture e forma della città**
Luigi Pellegrino
- 35 **7 Stazioni**
Simone Vitale, Valeria Zeva
- Monte Po-Borgo: 7 progetti**
- 40 Manuel Aires Mateus, Francesco Cacciatore
46 Henri Bava, Alessandro Villari
52 Jesus Maria Aparicio Guisado, Francesco Finocchiaro
58 Kengo Kuma, Marco Scarpinato
64 Roberto Collovà, Gaetano Licata
70 Uwe Schröder, Carlo Moccia, Marco Mannino
76 Antonio Tejedor Cabrera, Bruno Messina
- 83 **La città a spessore variabile**
Chiara Rizzica
- Off-Topic**
- 90 Lorenzo Carmassi
92 Emanuele Fidone
94 Maria Giuseppina Grasso Cannizzo



Viaggiatori di città

Eva Grillo

*Partiamo senza un senso preciso,
ma solo con un desiderio confuso di instabilità [...].
Partiamo per "fare esperienza", e per rimescolare le carte [...].
Autostrade, binari, folla, stazioni, strade trafficate,
ma anche spazi privi di presenze umane visibili.*

C. Viel, F. Pasini, Viaggiatori/Viaggiatrici

Mi piace immaginare la città con un suono costante di sottofondo, il brulicare delle menti pensanti in un movimento permanente. Questo è accaduto durante una settimana in un palazzo storico della città di Catania, dove viaggiatori e viaggiatrici si sono ritrovati una sera di fine estate.

Linguaggi, storie e visioni provenienti da luoghi vicini e lontani tra loro; racconti di case, di viaggi e città del vivere contemporaneo. Racconti da 6'40" ciascuno secondo la formula del format giapponese Pecha Kucha Night (20 immagini x 20 secondi=6'40") che ha visto protagonisti gli architetti visiting e resident che hanno preso parte al workshop.

L'evento si è svolto durante la serata di apertura di Intersections e ha rappresentato un momento di dialogo tra la comunità del workshop, la cittadinanza, l'architettura contemporanea e le istituzioni che la rappresentano.

Intersections nasce, nella città per la città, da un progetto condiviso da esponenti della comunità scientifica e professionisti che hanno messo insieme saperi e professionalità. La sede d'eccellenza da noi prescelta è stata, per sette giorni e sette notti, l'ex convento di San Placido edificio oggi conosciuto come Palazzo Platamone, sede dell'Assessorato alla Cultura del Comune di Catania; un'occasione per riscoprire uno spazio fruibile della città che, per identità e per costituzione, ha accolto in passato e continua ad ospitare ancora oggi cittadini e visitatori desiderosi di trasmettere e ricevere cultura.

Durante le giornate dei lavori il palazzo si presentava come un laboratorio, un atelier di progettazione dove far lievitare le idee e dare forma all'intero progetto nato in sinergia con figure diverse per conoscenze e competenze.

L'essenza del lavoro creativo si è distinta per la ricchezza dei contenuti, la formula che ha permesso il raggiungimento dell'obiettivo è stata quella della collaborazione e del confronto tra professionisti e studenti che hanno elaborato in sette giorni sette progetti di architettura contemporanea per la città di Catania.

Il ricco palinsesto di eventi pubblici, giornate di studio e conferenze, a sostegno dei temi progettuali affrontati nel workshop, ha prodotto una risposta di alto profilo da parte di tutti coloro che hanno dato vita a questo laboratorio internazionale.

La città come il luogo in cui si produce cultura. La cultura testimone dell'essenza di una città; idee e progetti nascono e prendono forma in spazi pubblici, privati, visibili e invisibili. Questo testo racconta del moto di tante menti creative che hanno deciso insieme di ritrovarsi e dare vita ad un prodotto immateriale, complesso, paragonabile ad un viaggio che si intraprende e che non può essere sperimentato né collaudato prima della partenza.

Tutto ha inizio con la scelta di una meta, si costituisce il gruppo dei compagni di viaggio, si definiscono le tappe ed i luoghi da visitare. Ogni fermata ha un luogo speciale ed un protagonista che anche solo per la breve durata del viaggio lo renderà unico.

Il rapporto fra l'infrastruttura e il territorio

Salvatore Fiore *

Il ruolo delle infrastrutture nell'ambito della progettazione del territorio, soprattutto in rapporto alle profonde modificazioni prodotte nel modo di abitare e utilizzare il suolo, è ormai riconosciuto e appare chiaro, guardando il panorama delle esperienze internazionali, l'importanza delle reti metropolitane nell'ambito delle trasformazioni territoriali complesse.

Sino a qualche tempo fa si è generalmente operato in base ad una progettazione di settore che non ha consentito di dare pieno sviluppo alle diverse opportunità rappresentate dagli interventi infrastrutturali, in pratica chi ha progettato ha sempre guardato l'infrastruttura ferroviaria come un elemento finalizzato al servizio di trasporto, senza valutarne il rapporto con il contesto servito che, in molti casi, ha visto la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto più come un elemento di negazione che come una opportunità di riqualificazione.

Oggi il tema delle infrastrutture della mobilità può essere assunto in primo luogo, in qualità di consapevole pretesto, come punto di vista privilegiato per indagare la natura delle trasformazioni territoriali contemporanee, ma al tempo stesso come potenziale elemento ordinatore nei confronti delle dinamiche di costruzione, spesso frammentarie, del territorio insediato.

Ciò che oggi appare necessario è intrecciare i sistemi infrastrutturali e i sistemi degli spazi aperti, mettendo in relazione

i programmi della mobilità con la ricomposizione del paesaggio urbano e con la componente ambientale.

Il disegno urbano, necessario a ridefinire gli ambiti modificati dalla presenza della metropolitana deve, oggi, riuscire a ricucire tessuti urbani, riconnettere e valorizzare ambiti dalle caratteristiche eterogenee.

L'area metropolitana catanese è un organismo in continua evoluzione, si estende, si frammenta anche in funzione di una sempre più forte necessità di connessione e di relazione fra tutte le parti di territorio.

La città di Catania, sempre più congestionata, necessita di un capace e puntuale sistema di trasporti al fine di assicurare non solo accessibilità, ma anche un uso reale del territorio che a sua volta garantisce la rete dei trasporti, si tratta dunque di un diagramma chiuso in un ciclo di feedback, in cui la città crea sistema di necessità e alimentazione dei trasporti.

Il programma di sviluppo della metropolitana si propone di innervare un territorio dalle caratteristiche diverse, caratterizzato da ambiti urbani in trasformazione, periferie e "ambiti rurali" e unità di paesaggio dalle valenze straordinarie grazie alla costante presenza del vulcano.

La metropolitana della Ferrovia Circumetnea oggi offre la possibilità di esplorare progettualmente alcuni "nodi" infrastrutturali, ed è necessario non sprecare le potenzialità offerte da

una nuova accessibilità per la valorizzazione e riqualificazione di aree, siti, edifici e paesaggi di particolare rilievo.

Il «luogo infrastrutturale» è una possibile opportunità per nuove dimensioni abitative e una risorsa in parte ancora inespresa e può divenire in questa prospettiva il punto di partenza per una progettazione più articolata e complessa sia nei confronti nell'opera infrastrutturale in sé, sia nei confronti del suo "intorno", verso il quale promuove un processo di integrazione e di implementazione.

Lo spazio aperto prossimo alle uscite della metro è uno spazio di attraversamento, ma in quanto spazio pubblico è in grado di rimodellare le connessioni contestuali, di fornire dei tramiti con le identità locali sedimentate.

Le stazioni costituiscono, l'interfaccia di connessione tra l'infrastruttura e il suo territorio, nodi di una rete complessa che non rappresenta solo il trasporto pubblico. Ubicate in contesti con precise peculiarità, sono il luogo in cui si ibrida lo spazio pubblico aperto e lo spazio pubblico sotterraneo. L'attenzione al territorio può essere attuata declinando l'emergere dell'infrastruttura ipogea, attraverso un attento progetto delle uscite, un curato inserimento in contesti storici o un emblematico affiorare in contesti privi di identità.

Un chiaro quadro urbanistico e un disegno complessivo della mobilità appare un supporto necessario per immaginare

un sistema "vertebratore" delle connessioni, ma non si può escludere il processo inverso.

L'intermodalità può costituire la reale connessione, non solo con altri sistemi della mobilità, ma può evidenziare un disegno coerente dell'intera rete che innerva la città.

In realtà solo molto raramente si riesce in ambito progettuale ad evitare la frammentazione che le procedure decisionali, da una parte, e le forti autonomie dei saperi specialisti dall'altra contribuiscono a generare.

Spesso il processo di progettazione e realizzazione risulta scomposto in sommatorie di azioni e solo saltuariamente, spesso a posteriori, queste risultano coordinate.

L'esigenza di promuovere una qualità complessiva dell'infrastruttura legandola, non solo alla stessa infrastruttura, ma anche agli spazi ad essa correlati e ai contesti attraversati, richiede un quadro di riferimento condiviso che intenda il territorio come risorsa della collettività in cui si iscrivono i sistemi infrastrutturali, senza perdere di vista la qualità architettonica per una migliore vivibilità degli spazi.

* Dirigente tecnico Ferrovia Circumetnea Catania



La metropolitana di Catania. Le tratte in fase di realizzazione

Roberto De Pietro *

La Ferrovia Circumetnea ha in corso di esecuzione un programma di potenziamento e trasformazione dell'intera linea ferroviaria a scartamento ridotto e trazione diesel che prevede la realizzazione, negli ambiti urbani di Catania e Misterbianco, di una linea ferroviaria metropolitana in galleria, a doppio binario, con scartamento ordinario ed elettrificazione a 3 kVcc.

La metropolitana di Catania, in particolare, ha avuto avvio con la realizzazione della tratta Borgo-Galatea-Porto. Tale tratta, lunga 4,0 km (di cui 1,8 km in galleria a doppio binario, 2,0 km in superficie a singolo binario e 0,3 km di tronchini di manovra) e avente sei stazioni, è stata messa in esercizio nel 1999. Da allora ad oggi sono stati realizzati, approvati e in parte finanziati i progetti per l'ampliamento della linea metropolitana negli ambiti urbani di Catania e Misterbianco. Per tre di questi progetti sono stati appaltati i lavori delle tre rispettive tratte che sono attualmente in fase di realizzazione: Borgo-Nesima, Giovanni XXIII-Stesicoro, Galatea-Giovanni XXIII. Tutte e tre le tratte saranno in galleria e a doppio binario.

La tratta Borgo-Nesima, lunga 3,2 km, con quattro stazioni denominate, rispettivamente, Milo, Cibali, San Nullo e Nesima, collegherà la stazione metropolitana di Borgo, con il quartiere di Nesima, servendo, in tal modo, la parte nord occidentale della città. I lavori di questa tratta comprendono l'esecuzione sia delle opere civili che degli impianti.

La tratta Giovanni XXIII-Stesicoro, lunga 1,0 km, con una stazione denominata Stesicoro, collegherà piazza Giovanni XXIII con il centro storico di Catania. Gli accessi della stazione Stesicoro si protenderanno, infatti, sull'omonima piazza tra le più importanti e nevralgiche del centro storico della città. I lavori riguardano, come per la tratta precedente, sia le opere civili che gli impianti.

La tratta Galatea-Giovanni XXIII, lunga 0,8 km, che preve-

de una stazione denominata Giovanni XXIII, è, per quanto riguarda le opere civili, di fatto ultimata, se si eccettua un breve tratto di galleria. Al fine di potere mettere in esercizio questa tratta occorrerà realizzare gli impianti, il cui relativo progetto deve essere ancora approvato.

Le tre tratte in fase di esecuzione sono state progettate curando il loro inserimento nel tessuto urbano e tenendo presente l'esigenza di tutelare le eventuali emergenze archeologiche. Una volta ultimate, esse si aggiungeranno alla linea metropolitana in esercizio, facendo raggiungere all'intera linea la lunghezza complessiva di 9,0 km. La linea così ampliata contribuirà a modificare l'attuale sistema di trasporto pubblico di Catania che, per la sua scarsa efficienza e per la mancata realizzazione o attuazione della pianificazione inerente la mobilità, ha finora favorito l'esaltazione del trasporto individuale e la congestione della viabilità.

Le nuove tratte determineranno benefici ambientali dovuti alla riduzione dei consumi energetici e dell'inquinamento atmosferico ed acustico, a fronte di un impatto urbanistico assai modesto, essendo realizzate, come si addice appunto ai sistemi metropolitani, interamente in galleria.

Particolare attenzione è stata rivolta anche alle vibrazioni (e ai rumori indotti) che si potrebbero determinare, in fase di esercizio ferroviario, in superficie e in particolare negli edifici prossimi alla linea. È stato infatti previsto un sistema di armamento a massa flottante, realizzato con l'impiego di piattaforme in calcestruzzo armato precompresso e vibrato che saranno posate su un materassino elastomerico. Tale sistema, rispetto ai sistemi tradizionali, consentirà una drastica riduzione delle vibrazioni trasmesse dal sistema ferroviario all'ambiente circostante in concomitanza del transito dei convogli.

* Direttore dei lavori delle tratte metropolitane Borgo-Nesima, Giovanni XXIII-Stesicoro, Galatea-Giovanni XXIII



Catania, infrastrutture e forma della città

Luigi Pellegrino

Attraverso poche immagini e rielaborazioni planimetriche si vuole suggerire come la realizzazione di infrastrutture viarie quali circonvallazioni, viali, (ferrovie) abbiano guidato se non realmente costruito la forma della città di Catania fino alla metà del secolo scorso.

La realizzazione della metropolitana si palesa come occasione per perpetrare questa felice tradizione e provare a ridare forma a quella ampia parte di città che fa da cerniera fra la città consolidata e quella costruita nella seconda metà del Novecento.

Via Plebiscito

Credo che a poche città calzi con più esattezza il monito di Calvino: "Una città può passare attraverso catastrofi e medioevi, veder cambiare le sue case pietra per pietra, ma deve, al momento giusto sotto forme diverse, ritrovare i suoi dei" ¹. Possiamo rintracciare nella storia di Catania trenta anni topici in cui la città ha visto letteralmente "cambiare le sue case pietra per pietra". Nel 1669 un'eruzione eccentrica dell'Etna accerchia ed assedia la città per tre mesi. Nel 1693 un terribile terremoto la rade al suolo. L'eruzione del 1669 cambia la geografia della città ad ovest e a sud. Le mura salvano l'abitato al loro interno, costringendo la lava a riversarsi in mare a sud (fig. 1). Conseguenza più evidente ed immediata il castello federiciano detto Ursino, "Castrum sinus", baluardo a mare del sistema difensivo delle mura non si specchia più nell'acqua. Un nuovo suolo 'solido', disponibile all'insediamento, distanzia la città a sud dalle paludi della foce del Simeto e dei suoi affluenti. A meno di trent'anni di distanza ciò che non potè la lava poterono "li Coccodrilli Tremuoti col dorso": il terremoto cancella la città medievale, con un impianto irregolare di strade piccole e spesso tortuose, per restituirci una città moderna, con strade larghe - fino a 16 metri, nel '700 - e diritte. Di grande interesse è una mappa poco nota ed apprezzata di Catania, datata 1686,

fra l'eruzione e il terremoto (fig. 2). Risalta il tracciato di via del Gallazzo (attuale via Plebiscito), intagliato nella lava viva. Dopo la grande eruzione del 1669 la città si dota di una "circonvallazione", una strada extra-moenia che lega la porta a mare e la porta a monte verso l'Etna. Quando alla fine del '700 - a meno di un secolo dai catastrofici eventi - la città è tutta ricostruita, più bella e magnificente, è curioso osservare che del tracciato della città vecchia - antecedente al terremoto - rimane solo via del Gallazzo, che si caratterizza come spina della nuova espansione a sud: era già un'idea moderna. La città manterrà questa forma per circa un altro secolo. Nelle prime mappe geometriche del XIX secolo l'importanza della circonvallazione a sud nel nuovo tracciato urbano è di estrema evidenza: un'infrastruttura ha costruito un pezzo sostanziale della nuova città.

Il "Viale"

A fine '800 il Piano Urbanistico Gentile Cusa provvede a bilanciare a nord la forte espansione a sud di via del Gallazzo. Si instaura una dicotomia nord-sud nel tessuto sociale che già aveva caratterizzato la città nella ricostruzione settecentesca per il diverso regime di costo dei suoli - in rapporto di 1 a 3 - ad est e ad ovest della via S. Agostino.

Un asse principale governa l'espansione nel Piano Gentile Cusa - il cosiddetto "Viale" - nuovo decumano massimo della città che interseca ortogonalmente lo storico cardo di via Etnea. Nella mappa catastale del 1910, con i soli tracciati viari (fig.3), il "Viale" non solo delimita e struttura l'espansione della città a nord-est, con la nuova moderna grande piazza (l'attuale piazza Giovanni Verga), bensì è stato prolungato fino a raggiungere via Palermo, principale strada di accesso dall'interno dell'isola: un rettilineo lungo più di 5 km dalla campagna al mare, vero nuovo asse della città.

Per buona metà del suo tragitto il nuovo viale è scarico di insediamenti; sembra come attenderli, a prefigurare la nuova



misura della città. Il tracciato che spicca insieme al “Viale” è quello di Via Plebiscito: sono le infrastrutture più evidenti nel tessuto urbano, costruiscono la città. Nella mappa si notano anche le due infrastrutture ferroviarie di Catania: la ferrovia a sud che da più di un secolo, con la teoria d’archi - i cosiddetti “Archi della Marina” - che sospendono i binari, costituisce il fronte a mare della città storica; e la circummetnea a nord che con il suo solco ha costituito come un limite per l’espansione con problemi di connessione con le parti a monte del territorio.

Le “Tre soglie”

La città del ‘700. La città del ‘800. La città attuale. Le “Tre soglie” (fig. 4): Via Plebiscito contiene la città settecentesca; il “Viale” contiene la città ottocentesca; la Circonvallazione contiene la città consolidata e costituisce il limite dell’area metropolitana a nord. E’ solo un problema di forma. Via del Gallazzo (via Plebiscito) insedia nel ‘600 la lava vergine a ovest e a sud e mentre da forma alla città settecen-

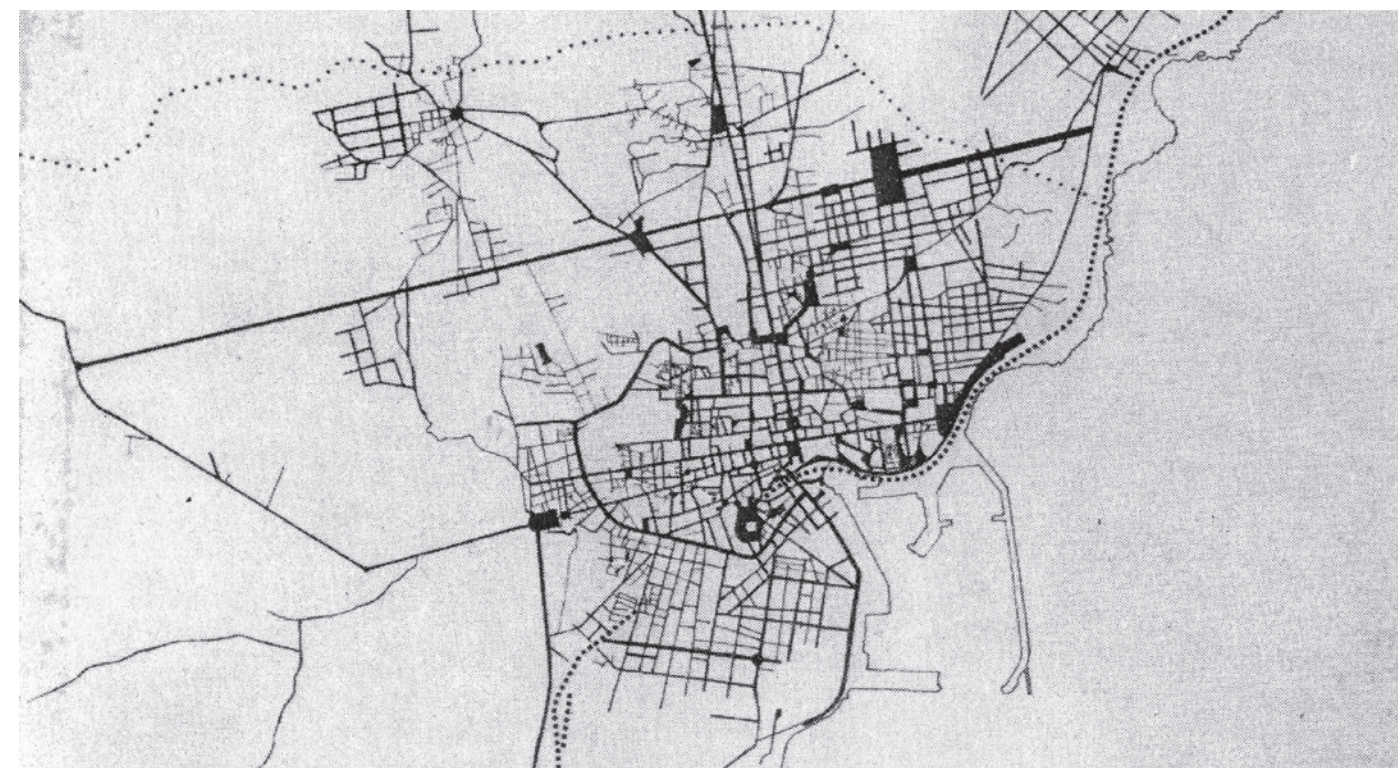
tesca anticipa la città del primo Ottocento. Il “Viale” si innesta profondo nel contado ad ovest e mentre da forma alla città del secondo Ottocento anticipa la città della prima metà del Novecento.

La Circonvallazione mentre non da forma alla città dell’ultimo scorcio di secolo non prefigura nessun altra città (se non vogliamo ritenere il traffico veicolare l’unico carattere precipuo della città contemporanea; ed in quel caso, quale forma ha?).

La Metropolitana in costruzione ricalcando il tracciato della Circonvallazione va ad incidere proprio sulle aree urbane a ridosso della Circonvallazione. E’ l’occasione per rimettere in gioco le parti e tentare un “progetto di recupero” di queste infrastrutture che lavori alla costruzione di quella porzione di città.

1. Calvino I., “La città deve ritrovare i suoi dei”, Eupalino (1984)

2. Privitera F., “Dolorosa tragedia ...”; in: Fichera F., “Catania nel ‘700”, ristampa, Catania 2003





7 Stazioni

Simone Vitale, Valeria Zeva*

La Metropolitana

Le 7 stazioni della metropolitana oggetto del workshop - cinque in costruzione e due in progetto - si collocano in quartieri della città con tematiche urbane del tutto differenti. Per ognuna è stata individuata un'area allargata ed una ristretta di progetto.

Borgo

Il tracciato della Circumetnea e l'area ferroviaria della stazione di Borgo separano fisicamente due quartieri comunque separati storicamente e socialmente: il quartiere Borgo vero e proprio, il cui nucleo extra-moenia è antecedente al terremoto, costituito da un tessuto minuto di abitazioni spesso unifamiliari occupate da un ceto sociale medio; un quartiere edificato a partire dagli anni '60 che trova nel centro commerciale "Vulcania" e nella piazza adiacente un suo fulcro con un tessuto denso di edifici in linea, abitati da un ceto sociale medio-alto. Ci si aspetta un progetto di riconnesione di queste parti nell'ipotesi di una probabile, non lontana, dismissione dell'area ferroviaria. Riteniamo credibile lavorare sulla strutturazione di un centro di quartiere con servizi e spazi annessi: un progetto urbano capace di farsi carico dei salti di quota esistenti fra il quartiere Borgo e quello superiore di Vulcania e fra l'area ferroviaria e il sistema di via Etnea. Bisognerà pure pronunciarsi sul sedime proprio della linea ferroviaria che si ricollega da un lato con l'asse viario di Corso delle Province.

Milo

Milo è la stazione mancata della cittadella universitaria. L'area specifica della stazione si trova in posizione arretrata rispetto al resto dell'insediamento, proprio dove la pendenza del sito si fa pronunciata. Questa volta sono l'orografia ed il tracciato a separare due quartieri con tessuti edilizi assai

differenti, denso e compatto con edifici in linea a valle, rado con edifici bassi a monte. Ci si aspetta un progetto di forte evidenza capace di governare la pendenza del sito anche in relazione all'ingombrante presenza di via Fleming. Più che un parcheggio sembra adatto uno o più edifici di servizi che possano scambiare con la cittadella universitaria superiore e l'area della caserma Sommaruga a valle. Allo stesso tempo, un ragionamento stringente sul tracciato della linea ferroviaria è necessario, non fosse altro perché attraversa una delle più consistenti "aree risorsa" - così come indicato dall'ultimo Piano Regolatore Generale - che tramite l'area dell'Istituto Agrario si collega al sistema del quartiere Cibali.

Cibali

Cibali è un altro dei quartieri extra-moenia della città storica, per molti catanesi e per tanto tempo il quartiere di villeggiatura. E' formato da un tessuto minuto di case basse e ville con una forte presenza di giardini e cortili. L'area della stazione non è estesa, ma l'area vasta chiama in causa la natura del quartiere col suo sistema "verde" e la non indifferente prossimità dell'area dello stadio, sia per le problematiche d'uso attuali, sia in previsione della sua dismissione. Ci si aspetta un progetto in relazione all'area di specifica pertinenza della stazione e della prossima area della piazza di Cibali. Allo stesso modo ci si attende indicazioni per la valorizzazione del sistema di vuoti e giardini e per l'area dello stadio.

San Nullo

La fermata della metro di San Nullo - dove la linea si salda e sovrappone alla circonvallazione - chiama in causa questioni a largo raggio della metropoli catanese: a nord i quartieri di S. Giovanni Galermo e S. Paolo con numerose aree interstiziali disponibili; a sud la vasta "area risorsa" degli "orti

di Susanna” che va a lambire la stessa spina nevralgica del “Viale”. Per contro, l’area specifica della stazione non ha alcuna connessione esplicita non solo con le aree suddette ma nemmeno con le stesse aree adiacenti. La fermata di San Nullo è un autentico “scambiatore”. Ci si aspetta il progetto di un piccolo “nodo intermodale” capace di scambiare i flussi in entrata della circonvallazione da ovest e dei paesi etnei da nord. Allo stesso tempo è il progetto più “scenografico” dei sette stante la condizione di terrazza naturale sulla città che quel tratto della circonvallazione possiede.

Nesima

Nesima è un quartiere di case popolari costruito fra gli anni ‘60 e ‘70 con un suo carattere piuttosto pronunciato e riuscito. Si sviluppa tutto a sud della circonvallazione a meno di una sottile striscia di case a nord, la cosiddetta Nesima Superiore. Ma soprattutto la circonvallazione divide il quartiere e la città di Catania da un suo quartiere appendice di difficile complessità sociale quale Lineri e dalla zona sportiva forse più grossa della città. Pensiamo ancora ad un centro di servizi che si attesti lungo il fronte del quartiere sulla circonvallazione e con la sistemazione del suolo si faccia carico delle connessioni di quota.

Fontana

Non c’è motivo di fare una fermata della metropolitana a Fontana: meglio sarebbe chiamarla “fermata Nuovo Garibaldi”. Si potrebbe anche chiamare fermata Monte Palma anche, se non fosse che un ingente e suggestivo banco di lava separa il quartiere dalla circonvallazione e di conseguenza dalla metropolitana. Si può realizzare il “parco delle Sciare”, a nord della circonvallazione per collegare il quartiere Monte Palma. Si può

realizzare – il Piano Cervellati lo prevedeva – il parco della città di Catania sulla collina di Monte Po a sud. Cerniera tra i due parchi, il nuovo ospedale Garibaldi potrebbe riscattare la sua natura asettica (avulsa) di macchina medica.

Monte Po

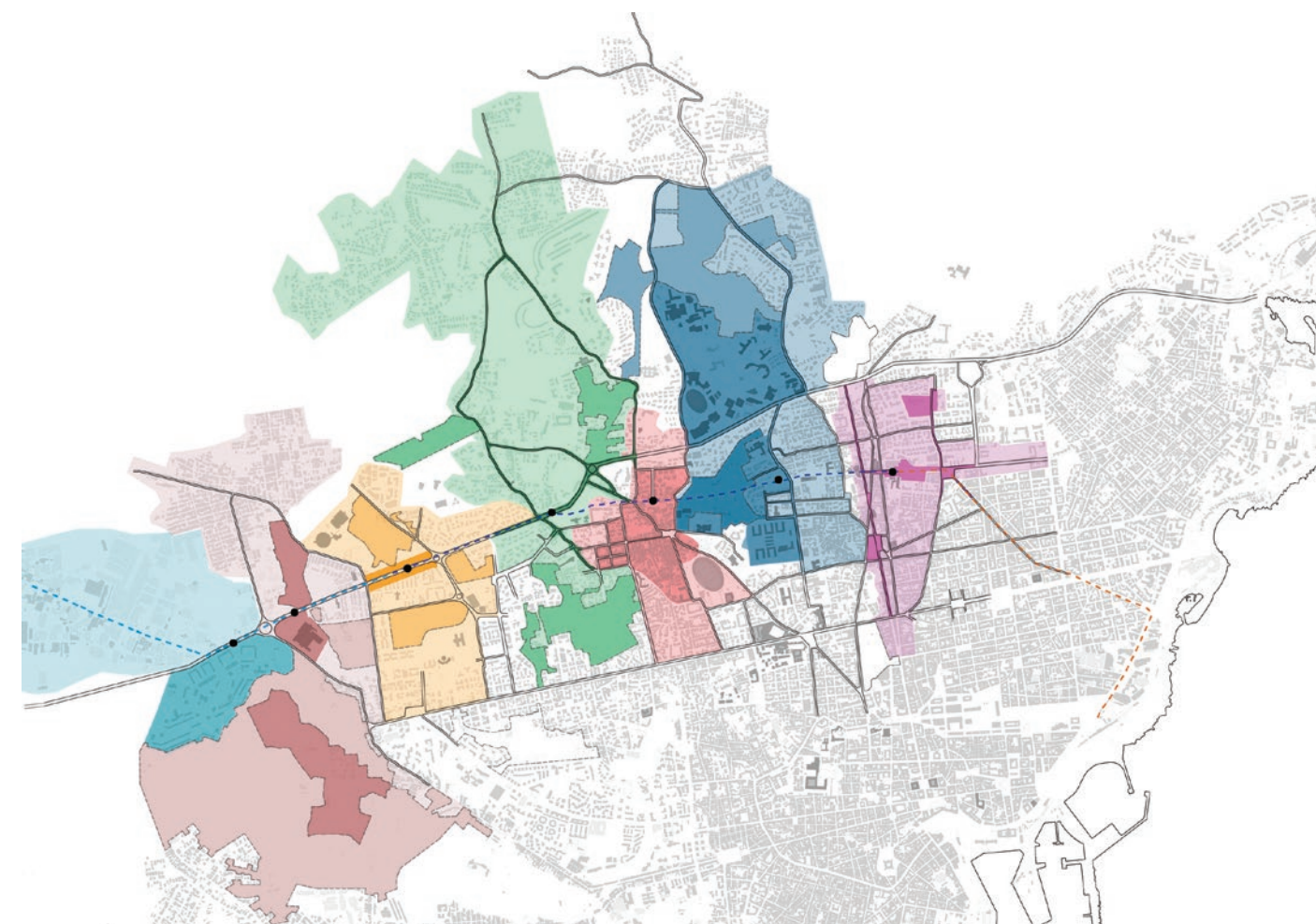
Due quartieri, uno di case popolari a sud, Monte Po, e uno spontaneo speculativo a nord, Monte Palma. In mezzo il parco commerciale di Catania nel comune di Misterbianco. La circonvallazione che passa a rango di superstrada. Tutto sembra risolto e vivere una sua vita appropriata, ma niente è conciliato. Non il quartiere Monte Po con la zona commerciale, né questa con il quartiere Monte Palma. Non i due quartieri, prossimi eppure lontanissimi. Il cavalcavia della strada completa questa cesura multipla. Ci si aspetta un progetto che a partire proprio dalla riconsiderazione della strada rimetta in discussione il rapporto con la zona commerciale e la cesura tra i due quartieri.

In definitiva vogliamo che si colga il pretesto della metropolitana e delle stazioni per dire quale città ci si può attendere una volta che il sistema dei trasporti urbani si sarà finalmente evoluto.

7 stazioni – 7 progetti per 7 parti nevralgiche della città.

1 linea della metropolitana per una nuova idea di città.

* Studenti della Facoltà di Architettura di Siracusa, hanno elaborato tutti i materiali di supporto per il workshop nell’ambito del Laboratorio di tesi di laurea tenuto dai proff. F. Martinico, G. Gianfriddo, S. Capri nell’A.A. 2009-2010



Monte Po - Borgo

7 Progetti

Monte Po

Manuel Aires Mateus, Francesco Cacciatore

Fontana

Henri Bava, Alessandro Villari

Nesima

Jesus Maria Aparicio Guisado, Francesco Finocchiaro

San Nullo

Kengo Kuma, Marco Scarpinato

Cibali

Roberto Collovà, Gaetano Licata

Milo

Uwe Schröder, Carlo Moccia, Marco Mannino

Borgo

Antonio Tejedor Cabrera, Bruno Messina

MONTE PO

Design Team

Manuel Aires Mateus, Francesco Cacciatore

Tutor

Ezio Siciliano

Students

Agata Pistorio
Antonio Gualtieri
Claudio Cammarana
Dario Colosi
Francesco Pizzorusso
Giulia Squeo
Giuseppe Bandieramonte
Laura Solmi
Ludovica Tomarchio
Raffaello Buccheri
Riccardo Panata

“Se toccando la terra a Trude non avessi letto il nome della città scritto a grandi lettere, avrei creduto di essere arrivato dallo stesso aeroporto da cui ero partito. I sobborghi che mi fecero attraversare non erano diversi da quegli altri, con le stesse case gialline e verdoline. Seguendo le stesse frecce si girava le stesse aiuole delle stesse piazze. [...]”

- Puoi riprendere il volo quando vuoi, - mi dissero, - ma arriverai a un'altra Trude, uguale punto per punto, il mondo è ricoperto da un'unica Trude che non comincia e non finisce, cambia solo il nome all'aeroporto”¹.

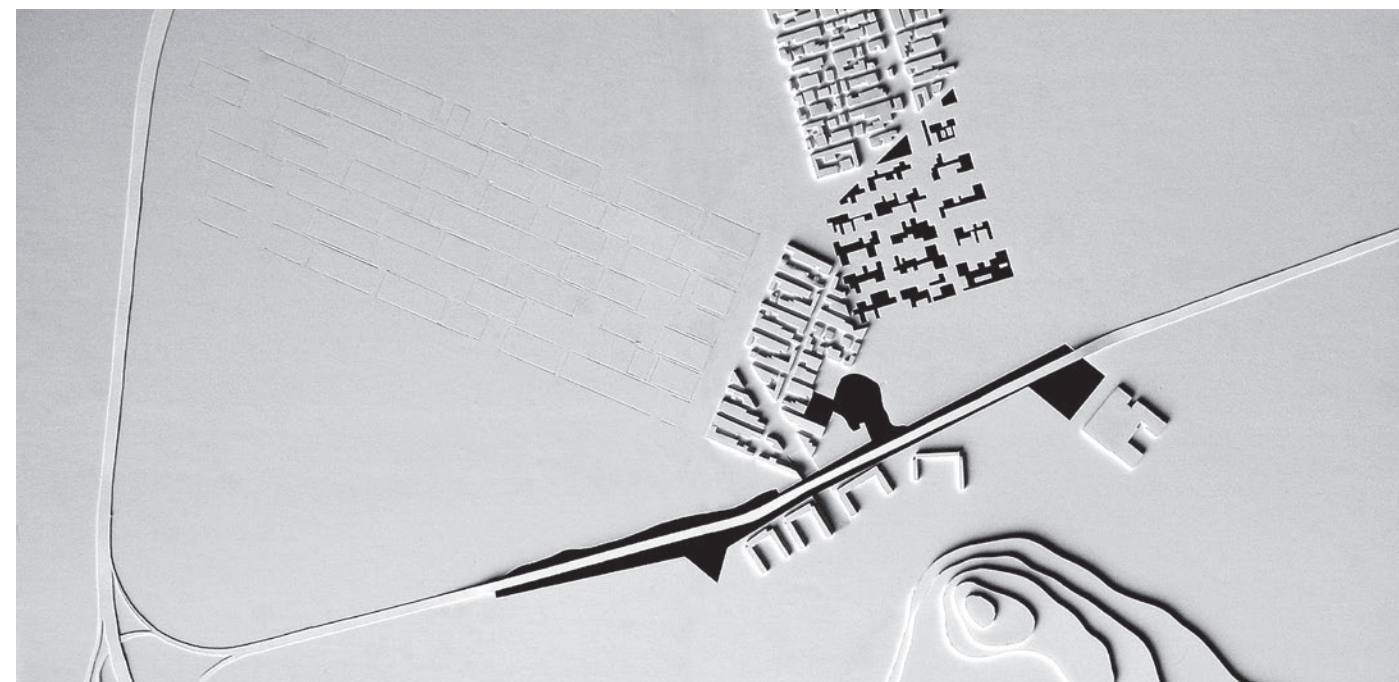
Il contesto

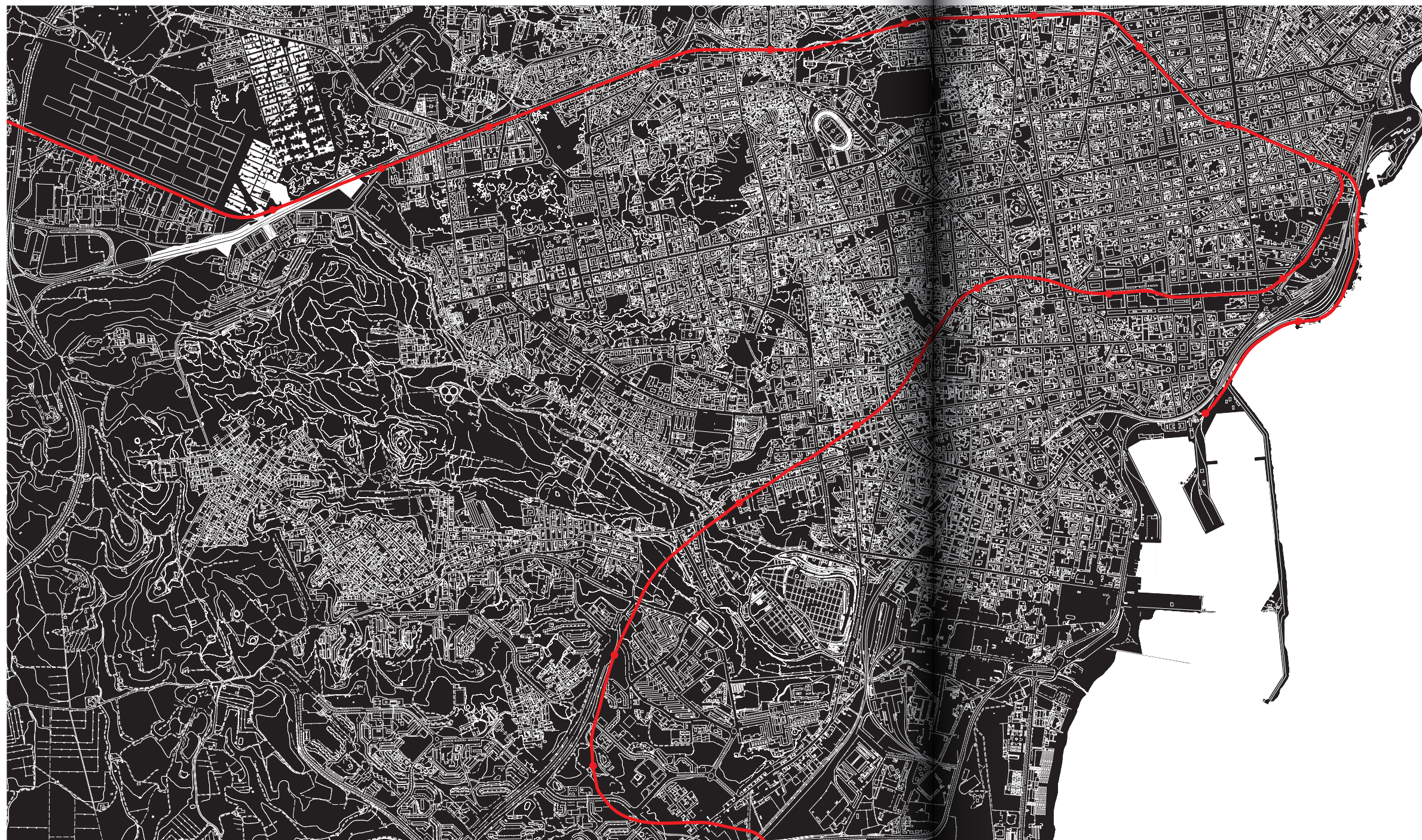
Fa sempre un certo effetto cominciare un ragionamento sulla città contemporanea e accorgersi come inevitabilmente, ogni volta, ritorni in mente Calvino. Forse perché dall'inizio degli anni '70 ad oggi la sua è una delle più lucide riflessioni sul tema dell'attuale paesaggio urbano o forse perché le sue città inventate assomigliano in maniera così commovente e tragica, nel bene e nel male, alle città reali che sperimentiamo quotidianamente. In ogni caso non ci sono parole migliori per descrivere il

quartiere Monte Po di Catania e le sue aree circostanti: una periferia urbana contemporanea, e le periferie, come sostiene Calvino parlando di Trude, sono tutte uguali e soffrono dei medesimi problemi.

Questo complesso scenario metropolitano, che si dispiega ai margini della città più consolidata, si compone di realtà eterogenee cresciute in modo autonomo, disomogeneo e disorganizzato nello spazio e nel tempo che, oggi, come era prevedibile, sperimentano una sempre più stridente prossimità. La sovrapposizione continua di segni e situazioni differenti rende difficile la lettura del sito e vanifica la volontà di individuare e ordinare gerarchicamente le preesistenze, nella speranza di trovare una chiave di lettura utile a stabilire nuove relazioni tra le parti. Tutto sembra accartocciarsi e confondersi.

Ecco allora che, all'improvviso, viene in aiuto il disegno. Attraverso un radicale processo di selezione degli elementi riusciamo a cogliere una sottesa gerarchia tra le parti, a leggere le preesistenze secondo un punto di vista che presuppone la possibilità di stabilire rapporti differenti tra gli elementi in gioco: il viadotto, la cava, la piazza,



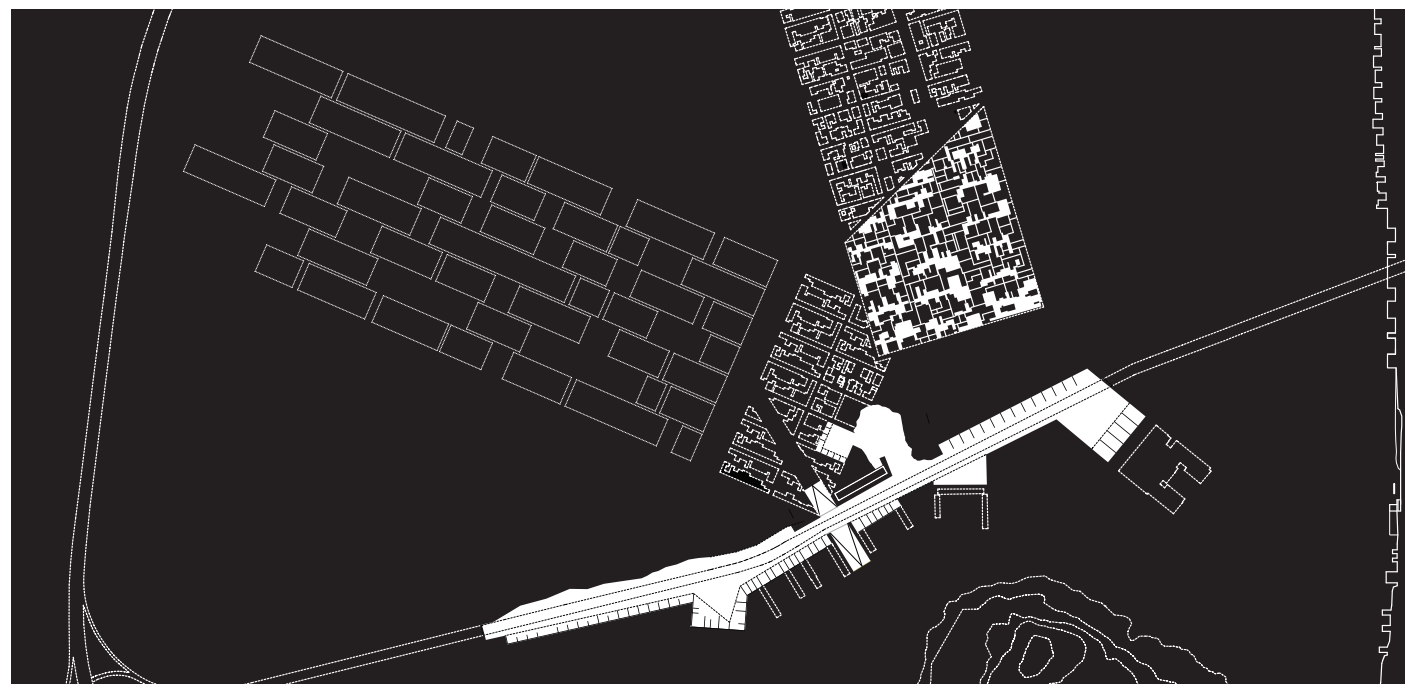
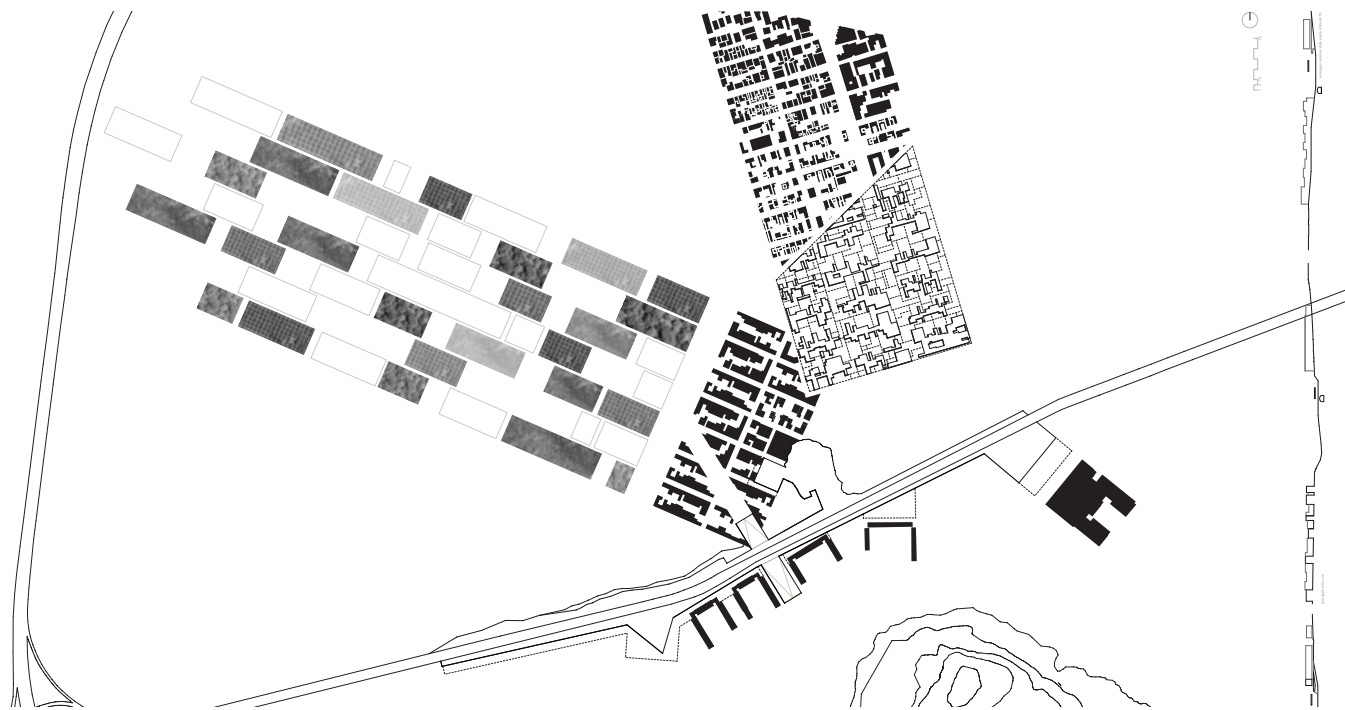


il fronte urbano, il tessuto spontaneo, il nuovo ospedale, i vuoti residui.

Il viadotto è la circonvallazione di Catania, che in questo tratto assume consistenza e carattere di vera e propria autostrada sopraelevata che corre, rumorosa e asfissiante, sospesa a pochi metri di distanza dalle abitazioni; la cava è una larga fossa scavata nella "sciara", residuo di un'attività di estrazione di inerti lapidei ormai dismessa, che sprofonda ad un quota ribassata e inedita rispetto alla morfologia del terreno circostante; la piazza e il fronte urbano sono quelli della zona più bassa e insieme più singolare del quartiere Monte Po, interessante esempio di edilizia economica popolare disegnato da Federico Gorio verso la fine degli anni '50 con una grande attenzione alla qualità degli spazi aperti di relazione e alle soluzioni delle tipologie edilizie; il tessuto spontaneo è quello di Lineri, periferico e abusivo quartiere dormitorio, in gran parte ormai sanato, che nella libertà del suo sviluppo fuori dai vincoli ha inspiegabilmente imbroccato la strada della densità e della crescita compatta; il nuovo Ospedale Garibaldi è il frutto della politica efficientista di decentramento delle grandi attrezzature collettive che, concepito negli anni settanta, dopo decenni di gestazione, comincia a funzionare solo oggi già pesantemente sotto-dimensionato; i vuoti residui sono la sostanza connettiva e pervasiva che tiene insieme tutte le realtà appena descritte e sostanzialmente sono quei pezzi di territorio ancora libero che si sono salvati dalla metastasi fuori controllo della cosiddetta zona commerciale di Misterbianco.

Il progetto

Tutte le porzioni di territorio insediato galleggiano in questo momento come brandelli di realtà urbane slegate e assolutamente incapaci di produrre città, se per città si intende un ambiente urbano in grado di conservare una dimensione umana attraverso una adeguata misura urbana. Il progetto intende costruire un luogo che possa connettere questi pezzi di città separate, cogliendo l'occasione del grande investimento prodotto dal passaggio della linea metropolitana. E a ben pensarci proprio una infrastruttura così importante come la metropolitana, che avvicina parti di città prima lontanissime senza concepire l'uso dell'automobile ma prevedendo solo l'uso delle gambe, impone che le zone urbane direttamente servite dalla linea veloce siano a misura di pedone e che, sempre a piedi, l'utente possa



muoversi agevolmente e in sicurezza da un luogo all'altro in tutta l'area circostante. Per questo motivo si approfitta della quota sotterranea introdotta dal nuovo tracciato della metropolitana per dare vita ad un grande sistema di spazi pubblici che riconnettono ed insieme riqualificano le differenti porzioni di città esistenti. In particolare si lavora alla quota del mezzanino della stazione ipogea trasformandolo da ordinario ed angusto spazio di attraversamento sotterraneo in una straordinaria piazza pubblica allungata, a cielo aperto e a misura d'uomo, che si trova ad una quota intermedia tra la città e il tunnel dei binari. In questo modo si vuole reinterpretare e riprodurre la dimensione del vuoto urbano ben proporzionato per riproporlo ad un'altra quota, sfruttando la capacità di costruire il limite, di determinare quella distanza critica necessaria e sufficiente adeguata alle attività urbane, intrinseca del sistema semi-iphogeo. Questa



operazione, inoltre, inverte il senso tradizionale di crescita della città, dal basso verso l'alto, determinando al contrario uno sviluppo nell'altro senso, dall'alto verso il basso, una lezione questa, che si può imparare dalla città di Catania che più volte durante la sua storia ha dovuto fare i conti con questa necessità di costruire scavando, procedendo per sottrazione. Questa gigantesca fessura, che sembra quasi prodursi per l'azione di una energia sismica, oltre a contenere un sistema di spazi attrezzati alla sosta ed a servizi di quartiere come il mercato e le botteghe, crea un segno riconoscibile nel territorio di Catania definendone una nuova identità, generando un vero centro capace di rappresentare il nuovo carattere della città e determinando una nuova riconoscibilità dei luoghi. Tale primo e importante atto fondativo innesca una serie di ulteriori azioni che contribuiscono, insieme, a produrre la città che manca. Si lavora sulla quota della piazza di Monte Po convogliandola all'interno del nuovo sistema di spazi aperti ribassati ed affrancati al fastidioso passaggio del cavalcavia. Si recupera la misura urbana dell'insediamento abusivo, estendendo l'abitato di Lineri a ridosso di questo nuovo spazio di relazione, allacciandolo così all'uso della metropolitana. Si impone un limite preciso alla città trasformando le aree dismesse della zona commerciale in un grande parco agricolo cuscinetto tra le ultime propaggini del comune di Catania e il centro abitato di Misterbianco. Si aggancia il nuovo Ospedale Garibaldi al sistema di spazi pubblici determinandone una possibile direzione di ampliamento alla quota ribassata. La strategia messa in atto dimostra, pertanto, che intervenire su un manufatto complesso come quello urbano significa comprendere che una città non si costruisce istantaneamente, ma in tempi diversi e a livelli diversi; significa avere la capacità di reinterpretare le preesistenze per fare sì che queste, riorganizzandosi e stabilendo relazioni inedite, producano il nuovo; significa ricucire i differenti tessuti esistenti valorizzando tutte le realtà presenti con l'idea di disegnare un luogo adatto alla vita dell'uomo; significa, infine, che si può usare liberamente la storia costruendo, come insegna Catania, il futuro sotto il passato.

1. Italo Calvino, "Le città invisibili", Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1993, p.129

FONTANA

Design Team
Henri Bava, Alessandro Villari

Tutor
Lucia M. Coniglione

Students
Liliana Adamo
Simona Giada Pirruccello
Mara Sclavini
Camilla Frattini
Giulia Golemme
Fulvio De Bastiani
Emanuela Panarello
Vincenzo Paternò
Francesco Scrudato

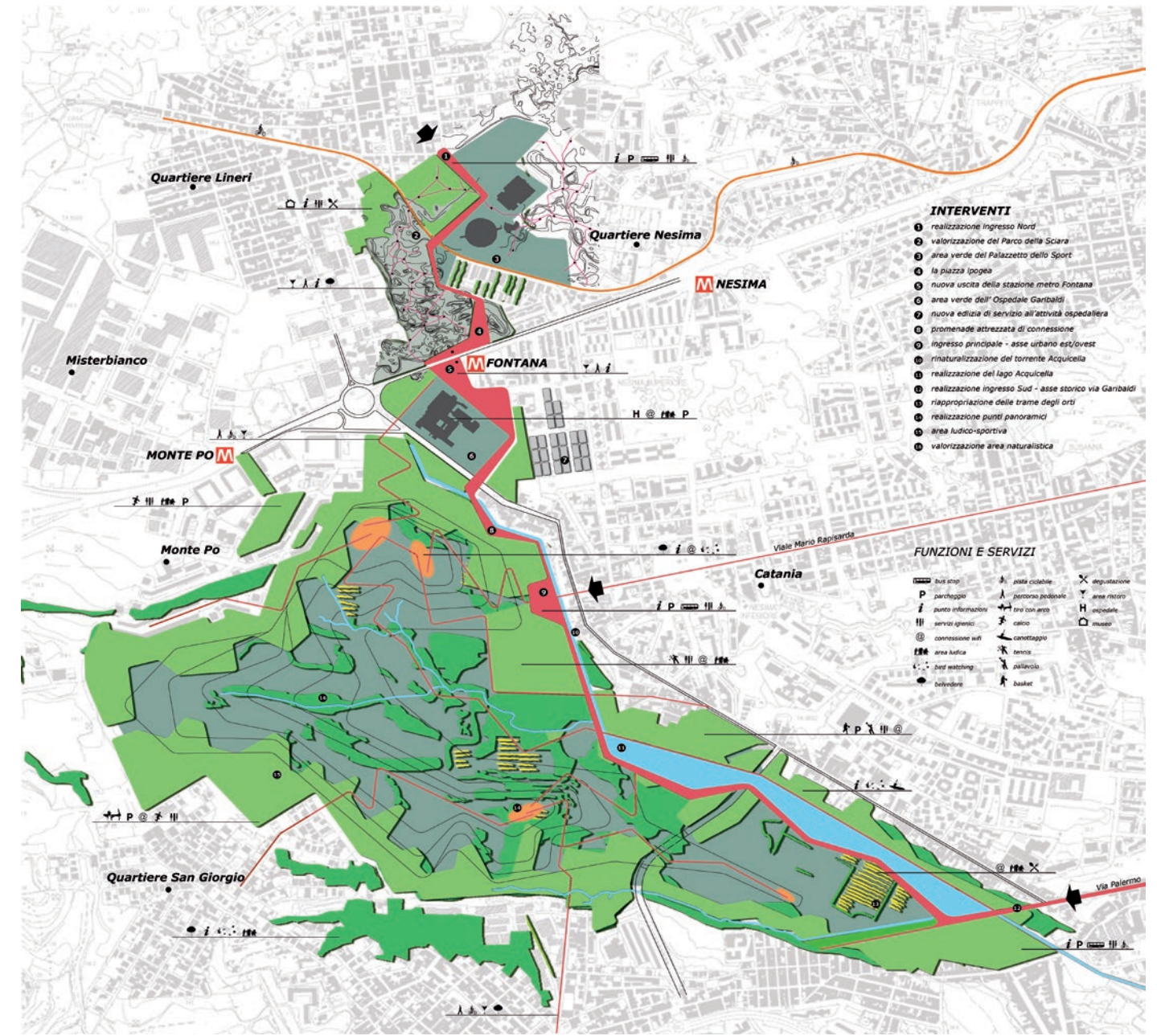
Realizzare un grande parco pubblico è sempre un'importante occasione di sviluppo urbano. Occasione che una città deve perseguire, per attivare rilevanti processi di riqualificazione urbana e di riequilibrio ecosistemico. Nelle graduatorie di qualità dell'eco-sistema urbano (Lega Ambiente 2009), Catania è al terzultimo posto su 103 città italiane e nella lunga storia della sua programmazione urbanistica, tutte le ipotesi di istituzione e realizzazione di parchi pubblici sono state vanificate da continue emergenze territoriali e urbane e forse anche da un mancato interesse per questioni di carattere ambientale. Quindi un'occasione ma anche una necessità, che potrebbe ristabilire un equilibrio armonico tra città e abitanti e restituire alla collettività un parco come camera di decompressione delle tensioni urbane e sociali.

Il workshop è stato una buona opportunità per fare un punto sulla qualità del paesaggio urbano, nel tentativo di dare una nuova struttura ai relitti post-agricoli e alle sciarre laviche che insistono sull'area. Durante i lavori sono stati fissati degli obiettivi minimi di qualità del progetto, che dovessero avviare una fase di riflessione sulle reali

potenzialità e vocazioni del paesaggio residuale, fortemente frammentato e compromesso.

Il contesto

L'area è uno dei luoghi più complessi della già informe periferia catanese. Dagli anni '70 in poi, lo sviluppo del terziario a Misterbianco ha coinciso con una proliferazione edilizia spontanea, con grandi sacche di abusivismo, che ha fortemente trasformato il paesaggio esistente creando un'eccessiva frammentazione del territorio. Questo, sovraccaricato da funzioni incoerenti (residenze, servizi urbani, strutture commerciali, infrastrutture viarie), vive una condizione di caos semantico che non permette una coerente lettura del paesaggio, sebbene siano presenti due grandi risorse che offrono una preziosa varietà ambientale e percettiva: le sciarre laviche a nord della circoscrizione, con una struttura di grande fascino per forma e per dimensione, che sono state per molti anni sfruttate come cave di inerte o utilizzate come discarica abusiva, e la collina di Monte Po, ultimo avamposto di natura in abbandono, che per la sua posizione di cerniera tra tessuti urbani non compatti e la sua morfologia a poggio, si



presta a diventare l'area verde più importante della città e, inoltre, la sua qualità ambientale omogenea rafforza questa sua vocazione alla trasformazione in parco urbano.

Il progetto

Il parco a Monte Po, sebbene apparentemente periferico, si pone come logica conclusione dell'asse ottocentesco che attraversa la città da piazza Europa fino a via Palermo, avvalorandone un ruolo di assoluta centralità. La realizzazione della fermata Metro Fontana, a servizio dell'ospedale Garibaldi, è lo spunto per avviare una riflessione sul contesto areale che, benché di grande interesse paesaggistico, presenta forti criticità funzionali e ambientali.

Il progetto intende proporre un sistema di spazi di relazione e connessione, con l'idea di creare un luogo che esprima ed esalti la ricchezza ambientale, che configuri uno spazio pubblico di alta qualità, confortevole, sicuro, interessante nei suoi contenuti scientifici e didattici, vivo e attrattivo nelle sue attività quanto accogliente per la riflessione e il riposo.

L'idea si basa su alcuni obiettivi strategici generali che al contempo individuano ambiti con funzioni diverse:

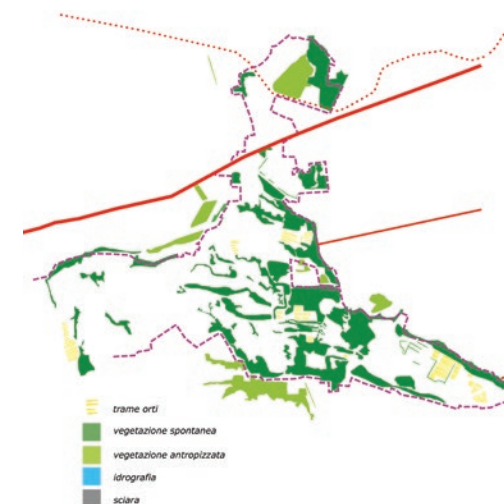
- realizzare una continuità ambientale contro la frammentazione del territorio, per ritrovare un principio di identità e centralità per quei quartieri che, cresciuti in maniera spontanea, non hanno trovato le giuste relazioni strutturali con la città consolidata;
- avviare un processo di riqualificazione del contesto del nuovo ospedale Garibaldi, offrendo un ambiente di qualità e dotando l'ospedale di attrezzature di servizio utili per l'accoglienza temporanea;
- realizzare un parco ludico sportivo di grande attrattiva, che con razionalità preveda investimenti minimi di risorse e un basso livello di manutenzione e gestione e che metta in valore l'eco-mosaico naturale

e su alcune azioni mirate di intervento:

- incremento della vegetazione: si assume come risorsa la vegetazione esistente e si propone un completamento con varietà botaniche di grande interesse con un basso impegno di spesa;



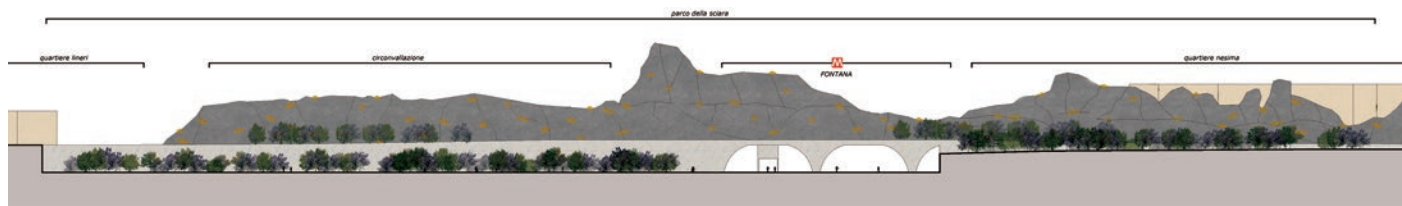
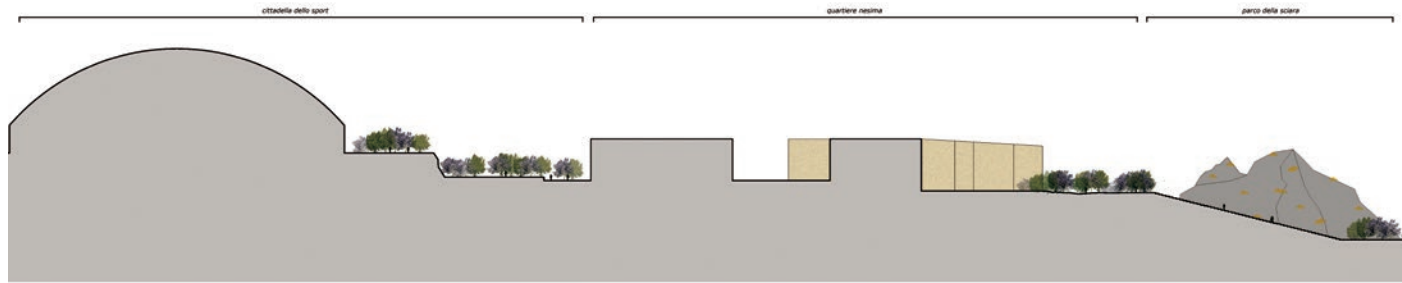
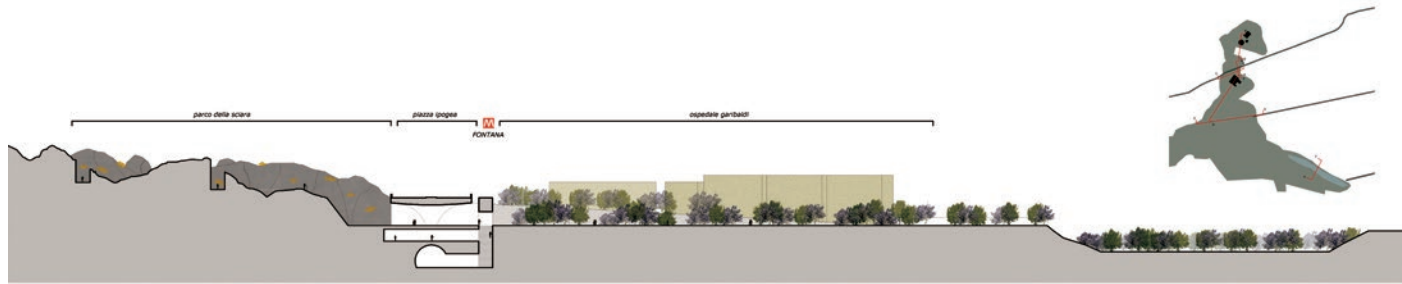
MA DELLA VEGETAZIONE



- riorganizzazione del reticolo idrografico: si prevede la rinaturalizzazione del torrente Acquicella, la riorganizzazione degli impluvi di scolo e delle acque superficiali, per prevenire fenomeni di dilavamento, e la realizzazione di un bacino/lago che diventi cassa di espansione del torrente e attrazione originale per attività ludico sportive;
- percorribilità: una rete informale e ramificata attraversa l'intero parco, che ne garantisce la piena attraversabilità in assoluta sicurezza. Sono previsti due belvedere sulla sommità della collina, come veri dispositivi ottici da cui contemplare il paesaggio etneo e la città.

Il progetto fissa la sue coordinate nella progettazione di una piazza pedonale ipogea che, sottopassando la circonvallazione, determina una relazione diretta tra l'area delle sciare e l'ospedale Garibaldi e da qui verso la collina di Monte Po realizzando, in controtendenza con quanto previsto, l'uscita della nuova stazione già alla quota dell'ingresso all'ospedale e proponendo così una nuova e più diretta connessione. Da qui parte una dorsale ciclo-pedonale (3,7 km) quale asse strutturale del parco che, alternando percorsi e spazi pubblici, realizza una connessione tra i vari contesti paesaggistici e urbani:

- Il parco delle sciare (19 ha). L'attuale conformazione delle sciare ha suggerito una messa in valore del suo straordinario paesaggio con micro-interventi puntuali. L'idea è quella di ricostruire, affermando un valore identitario del paesaggio etneo, delle nicchie di biodiversità utili alla ricomposizione dei biotopi. Una rete di percorsi di fruizione attraversa tutta l'area, adeguandosi alla morfologia delle rocce laviche, seguendo un principio di minimo impatto materiale e visivo.
- Il giardino dell'Ospedale Garibaldi. Il progetto risolve l'infelice ubicazione dell'ospedale, attualmente circondato da un complesso sistema infrastrutturale, consegnando al plesso ospedaliero un'area di pertinenza in forma di giardino. La nuova piazza di ingresso all'ospedale garantisce e riformula un accesso pedonale diretto alla fermata della metro e favorisce una diretta connessione con il quartiere di Nesima. Con il giardino intorno all'ospedale si realizzerà una fascia tampone, un luogo accogliente immerso nel verde, capace di isolare la struttura dal contesto caotico.



- Il parco ludico sportivo di Monte Po. Il parco (200 ha) è costituito da una cintura vegetale che connette la città ai quartieri limitrofi, ed è servito da un sistema di percorsi pedonali e un articolato sistema di attrezzature per lo svago e lo sport. La dorsale pedonale posta alla base della collina segue parallelamente l'attuale corso del torrente Acquicella fino alla città. In tal senso il progetto prevede tre porte di ingresso al parco, di cui due in diretta connessione con il tessuto urbano. Pertanto il parco, benché apparentemente distante dalla città, risulta immediatamente collegato con il centro storico.



Design Team

Jesus Maria Aparicio Guisado, Francesco Finocchiaro

Tutor

Giorgia Amato

Students

Ottavio Abramo
Barbara Barbagallo
Alessio Chirco
Laura Cusimano
Carmelo Fodale
Francesca Luverà
Angelo Marletta
Mariolina Mirone
Maria Saraniti
Serena Scalia
Valeria Zeva

“Intersections” rappresenta un’esperienza che conferma al progetto dell’infrastruttura e dei suoi spazi un ruolo morfogenetico importante nel disegno del paesaggio naturale e urbano e nella definizione della sua qualità. Il workshop ha offerto l’opportunità di riflettere sulle centralità del progetto dello spazio pubblico e sul rapporto tra l’architettura dei luoghi della mobilità e la rigenerazione urbana.

Il tema proposto prevedeva l’approfondimento di strategie urbane finalizzate al disegno delle stazioni della metropolitana ed alla rigenerazione di una porzione di città. L’ambito di studio, la stazione Nesima della metropolitana di Catania, è un sito di notevole interesse perché è all’interno di un’area caratterizzata da fenomeni di marginalità sociale, di degrado ambientale e infrastrutturale, ma dalle straordinarie potenzialità urbane, luogo della sovrapposizione, dell’ibridazione tra naturalità e artificialità. Agli studenti è stato chiesto di confrontarsi con le condizioni reali del luogo, la storia e la morfogenesi per produrre una riflessione teorico-applicativa attraverso alcune prefigurazioni virtuali: il masterplan.

Il gruppo di lavoro – composto da dieci studenti – ha

lavorato su l’ipotesi che il sistema infrastrutturale potesse essere l’occasione per creare una nuova polarità. Uno spazio attrattore e nello stesso tempo cerniera tra parti slegate di città che contengono al loro interno tracce preziose sotto il profilo sociale e naturale.

Mobilità e spazio collettivo

Il progetto della Circumetnea prevede, nell’area di Nesima, la realizzazione di una fermata con uscita nord e sud rispetto all’asse viario della circunvallazione di Catania. Quest’ultima determina una vera e propria “autostrada urbana” che separa il quartiere Nesima in due parti. La stazione prevede inoltre, nel progetto che rientra nella programmazione della FCE, la realizzazione di un mezzanino che raccordi entrambe le uscite.

Dal tentativo di superare la logica che vede l’infrastruttura quale collegamento più breve tra due punti e indipendente dai luoghi, nasce la scelta strategica orientata al disegno di uno spazio multifunzionale, nodo infrastrutturale, polo culturale e spazio destinato ad attività ludiche. Un mix di funzioni interrelate al fine di ottenere un progetto



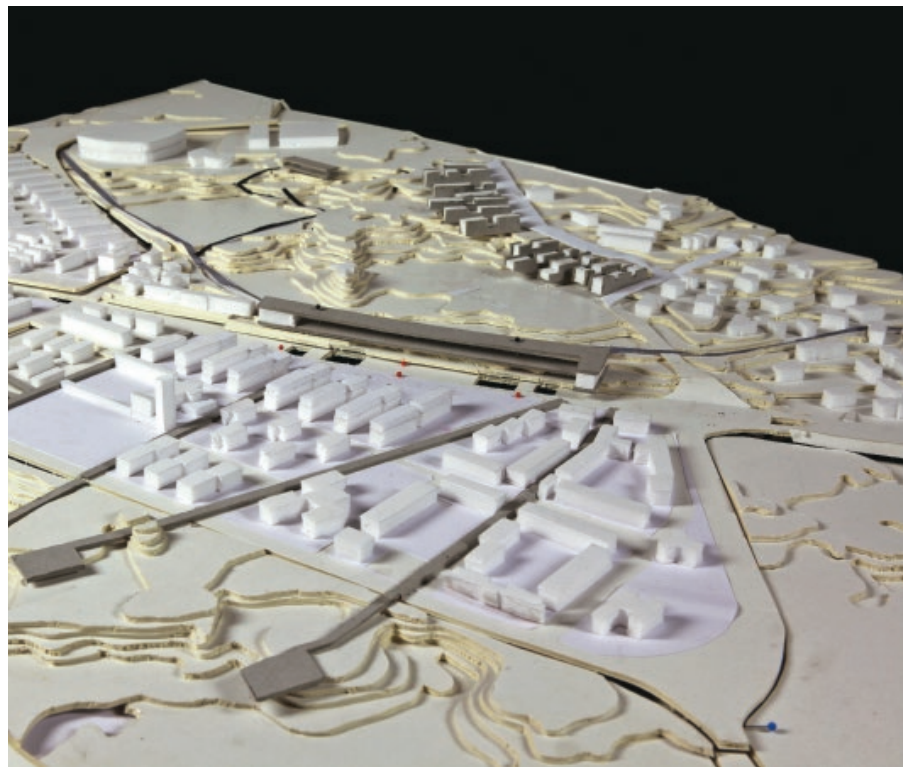
che rispondesse alle caratteristiche di qualità, innovazione e differenziazione dell’offerta indipendente dal collegamento infrastrutturale. La stessa forma architettonica proposta tenta di esprimere l’intersezione dei diversi flussi secondo un’idea di continuità del paesaggio per il visitatore che attraversa questi luoghi.

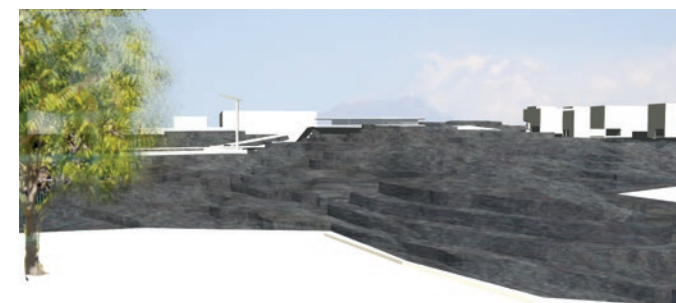
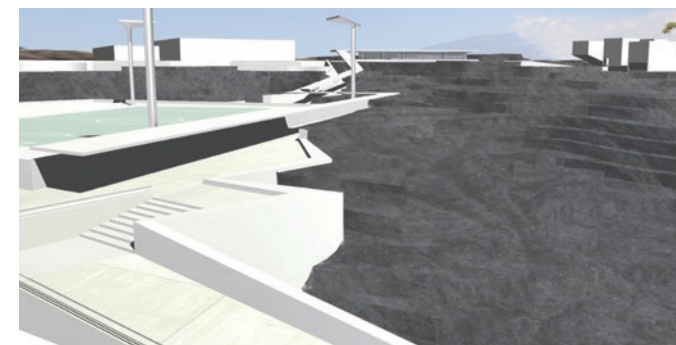
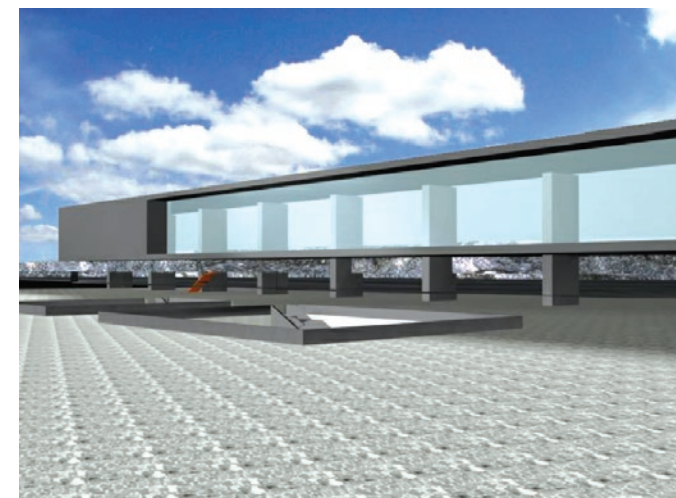
La stazione riacquista una “nuova monumentalità” proponendosi quale elemento iconico riconoscibile nel paesaggio. Uno spazio costruito capace di reinterpretare la dimensione dell’attraversamento tra le parti di città, del bordo urbano e del basamento architettonico. Alla base di questi ragionamenti vi è stata una riflessione sul ruolo dello spazio pubblico quale luogo delle relazioni urbane e spazio dell’attraversamento e, quindi, elemento imprescindibile per un processo di rigenerazione urbana. Il dispositivo strategico che ha permesso la realizzazione di un nuovo spazio collettivo all’aperto è l’interramento dell’autostrada urbana con la conseguente conquista pedonale dell’attuale quota stradale.

Polarità strategiche

Il disegno del nodo infrastrutturale riveste quindi una grande importanza non solo nella determinazione di manufatto architettonico autonomo, ma anche e soprattutto nelle dinamiche che il nodo stesso attiva nell’intorno, definendo nuove “polarità” e nuovi accessi.

Lo spazio urbano, dentro il quale si sviluppa il progetto, contiene innumerevoli opportunità di polarizzazione inesprese. Il confronto con gli studenti, che hanno contribuito in maniera determinante alla definizione delle strategie a scala urbana e architettonica, ha prodotto una molteplicità di scenari possibili seguendo un processo evolutivo per passaggi di scala fino al disegno del masterplan. Tale condizione si riflette sul progetto alla scala dell’architettura. La scelta della scala architettonica nella sua declinazione urbana è stata importante per costruire le analisi e il progetto, estendendo il mandato che era relativo all’oggetto “stazione”. Si sono quindi costruite “le reti” delle strategie per rispondere alle criticità emerse. L’obiettivo era quello di “ri-generare” lo spazio dell’abitare attraverso il raggiungimento di tre macro obiettivi: connettere le parti, valorizzare le risorse, sviluppare occupazione.





Ecologie urbane

L'idea di "nuove ecologie" ¹ ha ispirato il progetto: architettura come informazione, come relazione, come evoluzione-riciclo, come limite e come paesaggio. In questo senso il progetto si pone anche l'obiettivo di svelare nuovi paesaggi come il mare di lava che suscita una visione metafisica (Giorgio De Chirico) e nello stesso tempo una risorsa di materiale costruttivo o la rete degli orti condominiali intesa come nuova opportunità sociale e reddituale permettendo tra l'altro di rendere permeabili i suoli. Questi ultimi connessi all'opportunità di realizzare i "centri commerciali naturali" intesi come strumenti di governo della città.

Conclusioni

L'esercizio progettuale svela il giacimento lavico - come anima del luogo - e trasforma la stazione in una polarità urbana strutturata come dispositivo di "archeologia geologica". L'interramento della viabilità territoriale costituisce la modalità per riconnettere le parti di tessuto rimaste marginali, realizzando nuovi spazi collettivi. La rifunzionalizzazioni dei piani terra offre l'opportunità di rigenerare il tessuto commerciale e attraverso i pontili di penetrazione nel "mare" di lava si realizza un paesaggio metafisico, dove, alla città costruita si contrappone la natura. In questo spazio divenuto "permeabile" - che dall'ambito sportivo, attraverso la stazione, arriva fino al mare di lava - il progetto ha svelato un nuovo paesaggio ed ha trasformato le criticità in opportunità. Le questioni affrontate afferiscono a categorie come: leggerezza, rapidità, esattezza, visibilità e molteplicità (come indicato da Italo Calvino nelle Lezioni americane) proponendo modalità "dell'abitare" e "del fare" che mirano alla reale ri-generazione dello spazio urbano e riconfermano al progetto delle infrastrutture un importante ruolo di formazione e trasformazione del paesaggio.

¹ Andrea Branzi afferma che: "L'architettura assume qui un ruolo fondamentale in qualità di parte integrante del processo progettuale che indirizza l'evoluzione del territorio e anche perché contribuisce, allo stesso tempo, a un rinnovamento radicale dell'urbanistica con l'innesto di concetti e variabili progettuali che suggeriscono interrelazioni più mirate fra l'insediamento umano, la natura e le parti urbane". cfr. Andrea Branzi, «Domus» n. 867, 2004.

SAN NULLO

Design Team
Kengo Kuma, Marco Scarpinato

Tutor
Salvator-John Liotta, Fausta Caudullo

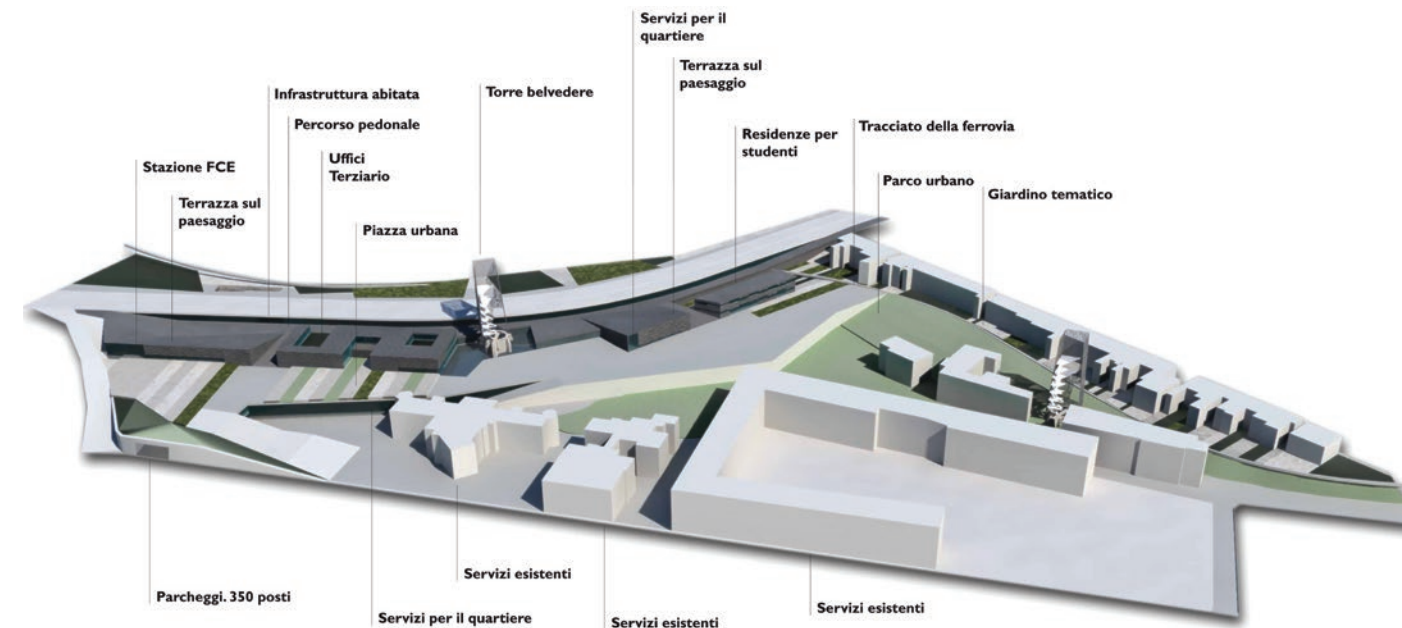
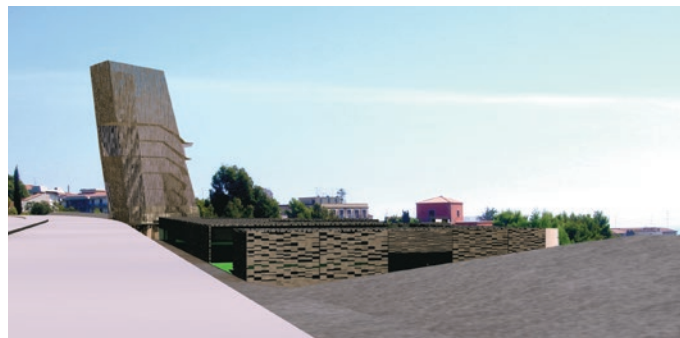
Students
Zygmunt Borawski
Ignazio Biuso
Rosario Giuffrida
Martina Giustra
Bojan Koncarevic
Taichi Kuma
Fabrizio Mucera
Francesco Patti
Lucia Pierro
Daniela Prandi
Cecilia Tosto
Giada Tutino
Carmelo Vitrano

Posta sulla circonvallazione e caratterizzata dalla posizione di cerniera tra due dei principali assi nord-sud del sistema metropolitano catanese, l'area della stazione di San Nullo si configura come un nodo d'interscambio e distribuzione di flussi urbani ed extra-urbani. Il progetto elaborato dal gruppo per questa parte di città, che rappresenta la porta d'ingresso per il grande flusso di pendolari provenienti dai comuni dell'area pedemontana dell'Etna, parte dall'esigenza di creare una nuova centralità per i molteplici utenti che la attraversano: un luogo riconoscibile, adatto a differenti velocità di fruizione e pronto ad accogliere una vasta gamma di servizi capace di rispondere a una domanda diversificata. Il progetto interviene su tre scale: la prima è quella di una riconnessione delle aree verdi più vicine alla circonvallazione e alla rotatoria che conduce alla Via San Nullo, la seconda riguarda la riconnessione con i frammenti di verde storico, tra i quali il giardino che circonda l'edificio storico che oggi ospita il Consorzio Siciliano di Riabilitazione, infine, l'intervento di grande scala che riconnette tutte le aree verdi comprese tra la via Antoniotto Usodimare e il viale Mario Rapisardi configurando così un nuovo grande sistema di parco urbano all'ingresso della

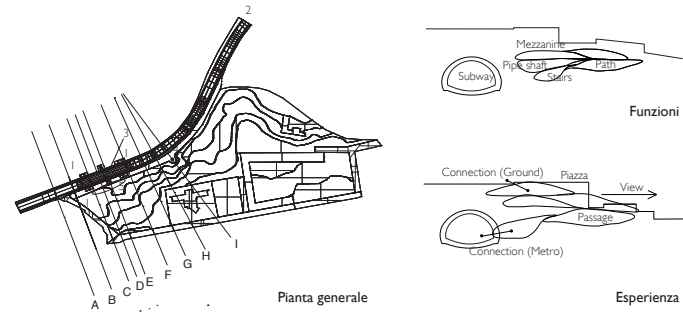
città. Gli elementi fondanti del masterplan sono rappresentati dall'orografia del sito che si configura come una grande terrazza elevata da cui osservare una magnifica veduta panoramica di Catania. Il concept del progetto si fonda sull'idea di realizzare un'infrastruttura abitata sotto il livello della circonvallazione ponendo tutte le funzioni urbane previste dal programma all'interno della grande piazza ricavata in corrispondenza del dislivello esistente con l'obiettivo di realizzare, così, un intervento capace di integrare la città con il suo paesaggio e di mettere a sistema sia tutte le porzioni di verde pre-esistente, sia le aree verdi di nuova realizzazione. Nell'area di sedime del tracciato della ferrovia Circumetnea, infatti, non appena sarà dismessa, sarà realizzato un parco lineare, il cui disegno interagisce con il sistema del verde esistente. Il masterplan, a grande scala, include nel suo disegno anche la vasta sciara posta a ridosso di Viale Rapisardi; così facendo, il progetto definisce un'infrastruttura ambientale che connette i numerosi frammenti di paesaggio presenti nell'area disegnando un nuovo sistema urbano capace di accogliere i flussi urbani e metropolitani. Attraverso la definizione del parco urbano, la costruzione del nuovo sistema per la



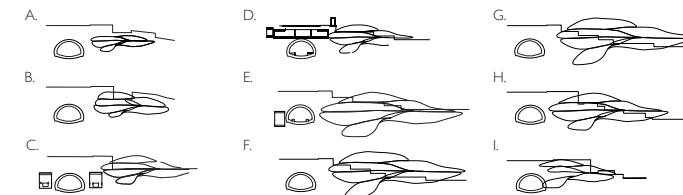
mobilità e l'interscambio diventa così l'occasione per configurare una nuova infrastruttura verde. Si prevede la realizzazione di un parcheggio d'interscambio sotto il livello del basamento costituito dalla piazza con accesso dalla via Antonio Merlino. Attraverso la piazza e le connessioni interne sarà poi possibile accedere alla stazione di San Nullo e alla piazza sovrastante. All'interno della nuova piazza sono disposti la Stazione di San Nullo, gli edifici per uffici, commercio e terziario, la torre landmark che guarda alla città e alla sua "montagna", il corpo dei servizi di quartiere in cui sarà possibile ospitare una biblioteca, l'asilo, il centro culturale, la palestra e le residenze per studenti che accoglieranno i giovani iscritti degli istituti e delle facoltà vicini all'area di San Nullo. Le coperture di alcuni corpi sono disegnate come delle terrazze in cui sostare e osservare il panorama circostante. La strategia generale d'intervento si basa sulla consapevolezza che, per costituire un nuovo polo urbano, occorre attrarre un'utenza diversificata che, con le sue specifiche esigenze e caratteristiche sia capace di abitare il luogo con tempi e ritmi differenti costituendo così una nuova centralità urbana che ha l'ambizione di raccogliere molteplici flussi e attrarre una diversificata tipologia di utenti: gli abitanti di San Nullo, i pendolari provenienti dai comuni alle pendici dell'Etna e gli utenti connessi ai nuovi servizi proposti e ai vari istituti scolastici già esistenti. Questa strategia che guarda alla realizzazione della nuova infrastruttura per la mobilità come all'importante occasione per costruire una nuova porzione di città in un quartiere che oggi appare privo di un centro e di elementi riconoscibili, si affianca alla consapevolezza che occorre dare risalto agli elementi di paesaggio tuttora presenti nel sito e riconnetterli in un sistema unitario per restituire una lettura univoca dell'area e la sua identità. La lava, la luce e i resti dei giardini di agrumi che, all'inizio del Novecento, circondavano le dimore di villeggiatura della ricca borghesia catanese, rappresentano gli altri elementi di suggestione su cui si è basata l'elaborazione progettuale. Questi elementi hanno permesso di indirizzare le differenti scale del progetto mantenendo la coerenza dell'intervento alle differenti scale. Lo studio della luce, in particolare modo, ha condotto alla definizione materica delle superfici, gli edifici sono, infatti, stati trattati con un rivestimento in lastre di pietra lavica e vetro riciclato. Una pelle, la cui texture di differente densità, permette di schermare in maniera più o meno diretta la luce solare configurando degli spazi variamente permeabili e garantendo inoltre degli



ottimi standard ambientali e il contenimento del consumo di energia che occorre per riscaldare e rinfrescare gli ambienti. Il rivestimento configura un sistema di edificio-paesaggio in cui l'architettura diventa un anti-oggetto che s'integra perfettamente al contesto e agli elementi ambientali circostanti. L'unico elemento che, pur essendo caratterizzato con gli stessi materiali di facciata, si configura come landmark visibile dalla circoscrizione e da ogni punto della città è la torre belvedere realizzata sulla traccia di uno dei numerosi e antichi pozzi irrigui che punteggiavano quest'area rigogliosa di giardini. La torre, come un nuovo faro cittadino, segnala a grande distanza la presenza della nuova centralità urbana che si addenserà in corrispondenza della stazione metropolitana e permette di osservare da una posizione privilegiata il magnifico panorama di Catania visibile dalla piazza e dalle terrazze degli edifici. Un ulteriore elemento di studio è stato l'elaborazione di una strategia progettuale per configurare la spazialità della nuova Stazione di San Nullo mediante la definizione di una matrice delle mutazioni spaziali capace di mettere a sistema all'interno dell'edificio i caratteri orografici e visuali del sito con il programma funzionale dell'edificio definendo così una spazialità complessa e cangiante capace di superare la visione meramente funzionale di questo tipo di edifici e di offrire così uno spazio di grande riconoscibilità capace di rileggere e innovare i caratteri contestuali.

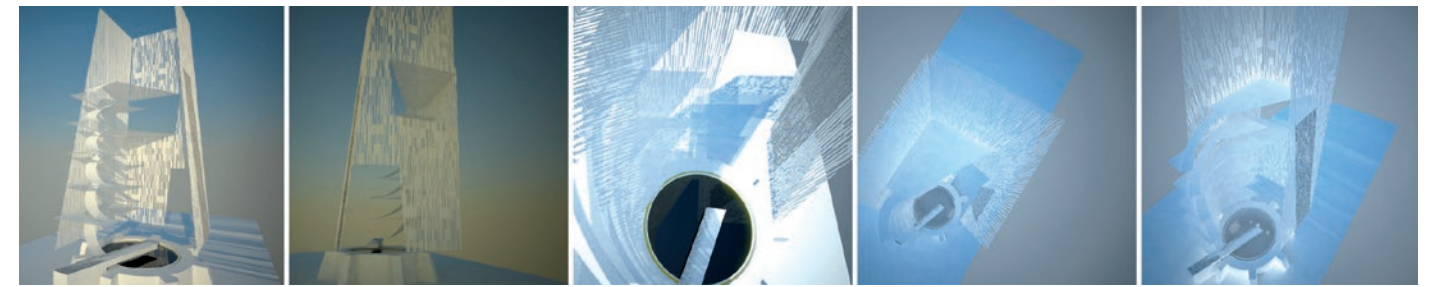
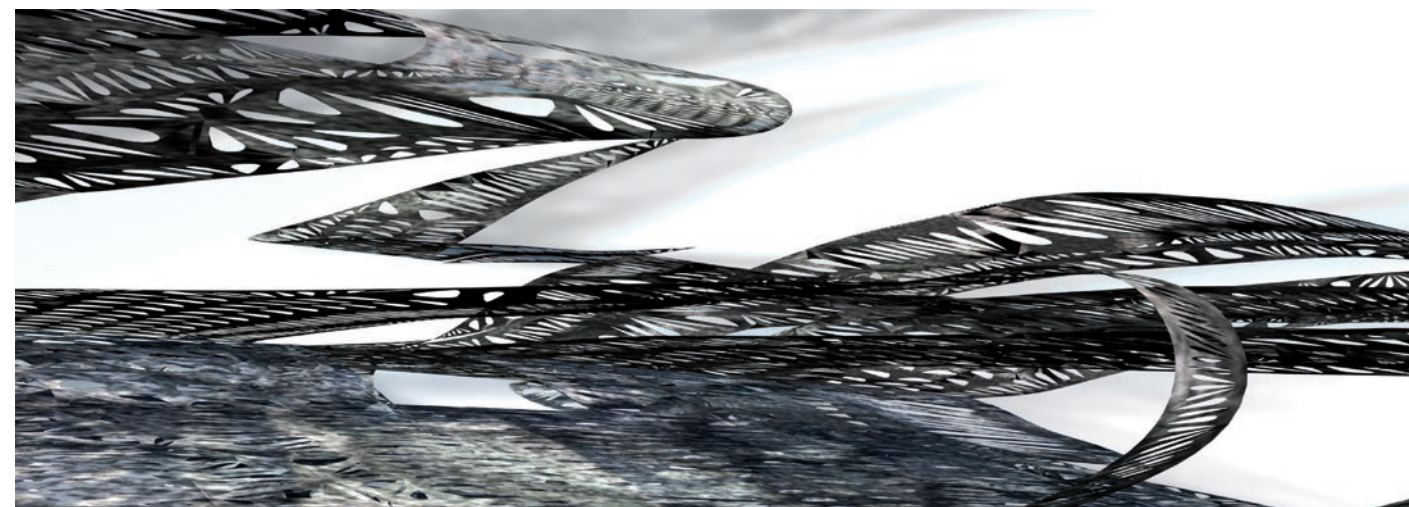


MATRICE DELLE SEZIONI COME RITMO DELLE MUTAZIONI SPAZIALI

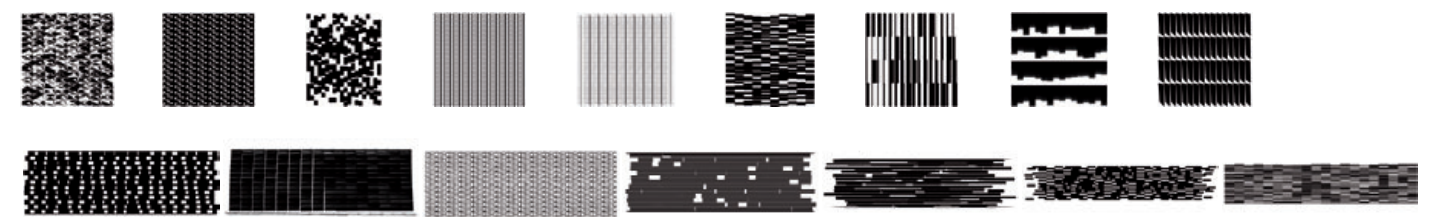


	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Vista	•								
Connessione (Piazza)			•	•		•		•	•
Connessione (Metro)	•			•					
Monumenti									
Piazza							•		
Attraversamenti		•	•	•		•		•	•

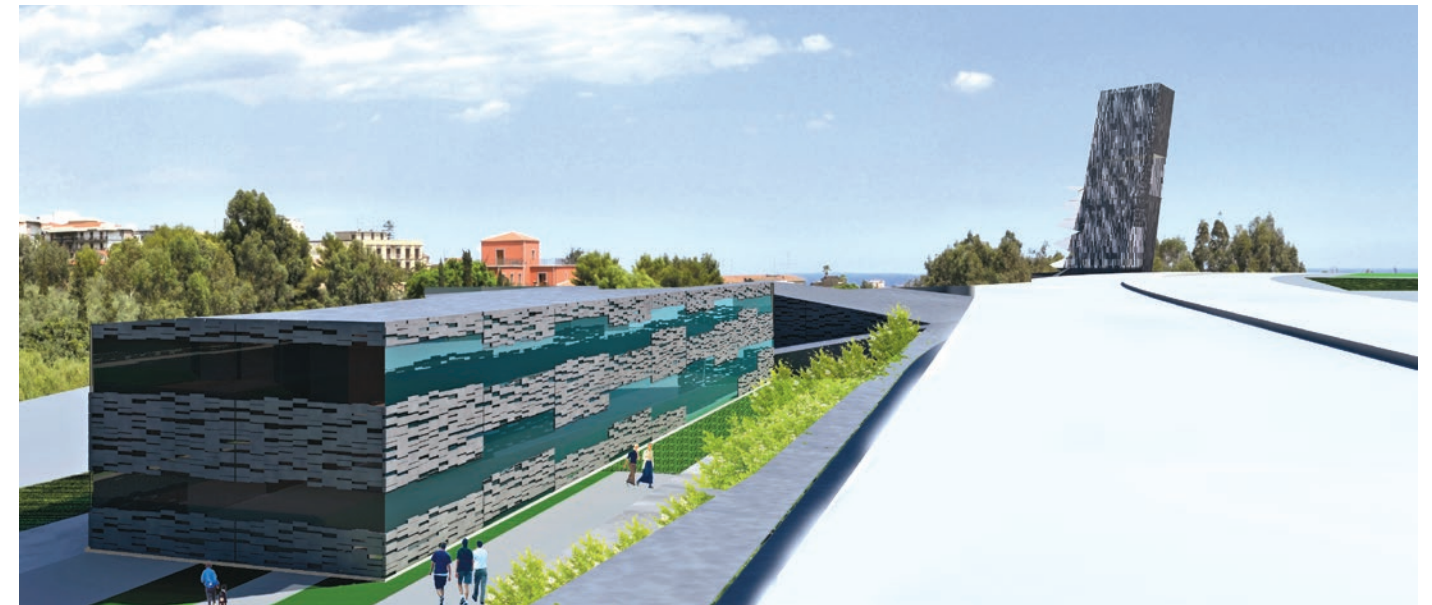
Relazioni (Sezioni e Esperienza)



STATO DELLA LAVA



STUDIO DELLA TEXTURE



Design Team
Roberto Collovà, Gaetano Licata

Tutor
Cecilia Alemagna

Students
Elisa Bruno
Ruggero Cipolla
Gino Cassarà
Rita Di Franco
Francesco Cottone
Gianni Gatto
Salvatore Gumina
Luz Jimenez
Simone Vitale

Antefatto

A Catania è in corso la costruzione della Metropolitana. Per questioni relative alla proprietà dei suoli, il nuovo tracciato viene scavato in gran parte dal sottosuolo e profitta di alcuni tratti del tracciato della ferrovia Circumetnea, che collega la città al circuito dei comuni pedemontani. Profitta anche di altri tratti, i soli scavati a cielo aperto perché coincidenti con il tracciato della circonvallazione. L'ente della ferrovia Circumetnea, gestore del progetto, si muove quasi esclusivamente sulle aree di sua proprietà dunque non ha l'obbligo, né la necessità, di consultarsi con altre amministrazioni. Come in altre occasioni simili e in altre città, il progetto viene sviluppato dall'ente gestore senza alcuno scambio con l'Amministrazione Comunale e con i cittadini.

Queste pratiche separate sono inusuali nel resto d'Europa, soprattutto quando riguardano estese trasformazioni urbane che, per quanto nate dalle necessità di un unico servizio, rendono manifesta la indiretta disponibilità di grandi risorse di spazi, di qualità, di funzioni, in termini di potenzialità urbane a volte insospettabili. In questi casi si procede di solito attraverso progetti inte-

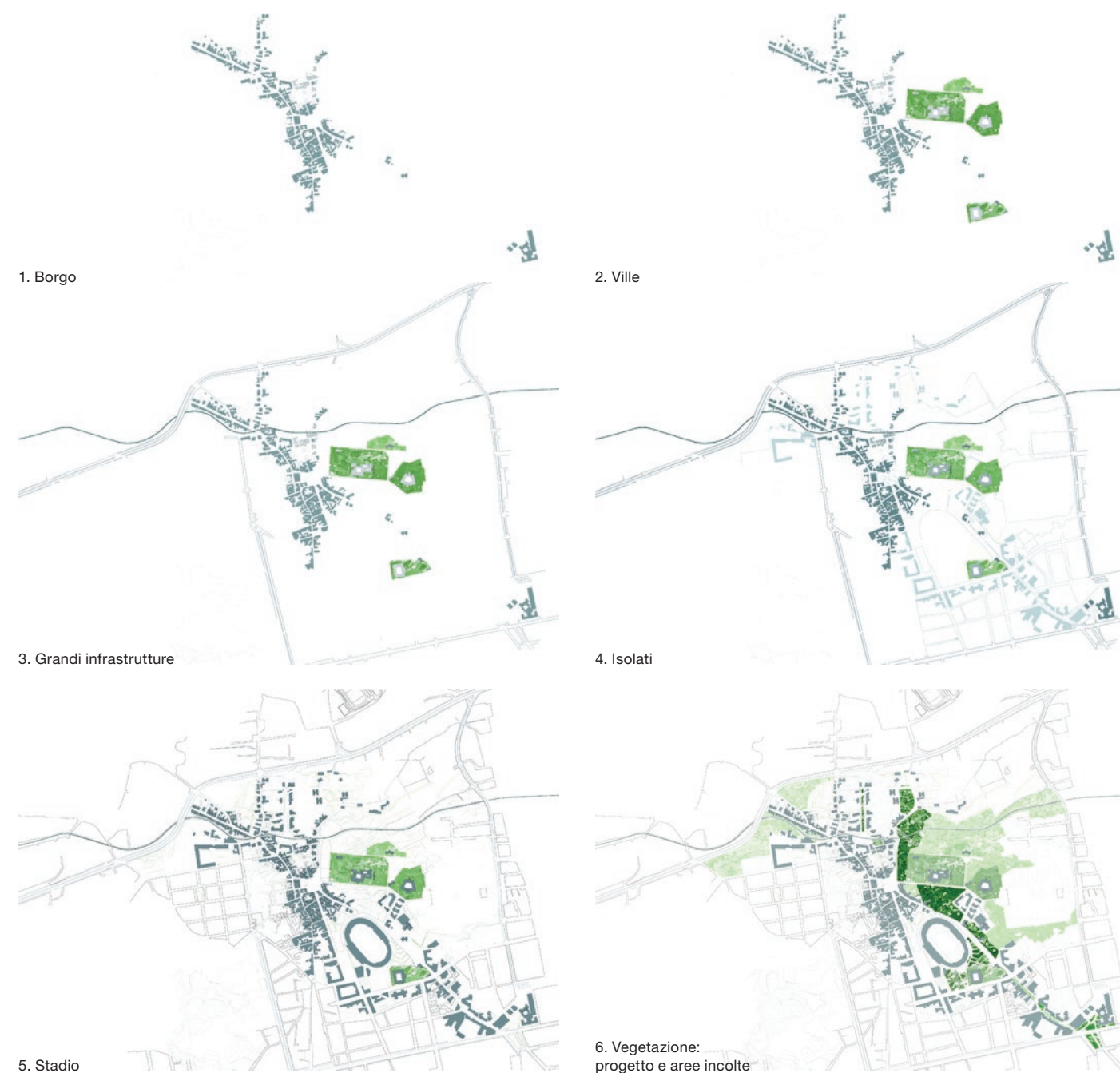
grati e non secondo l'economia separata di un solo ente o amministrazione.

Il passaggio dalle economie di portata circoscritta e spesso di corta durata alle economie di portata più estesa e di lunga durata è connesso alla descrizione e alla rappresentazione dei patrimoni potenziali sempre collegati alle grandi trasformazioni urbane della città europea contemporanea. Essi possono entrare nella disponibilità pubblica tanto da convertirsi in qualità pubbliche e collettive, solo attraverso un paziente lavoro di lettura della città e di raccolta di informazioni sulla fenomenologia della sua trasformazione.

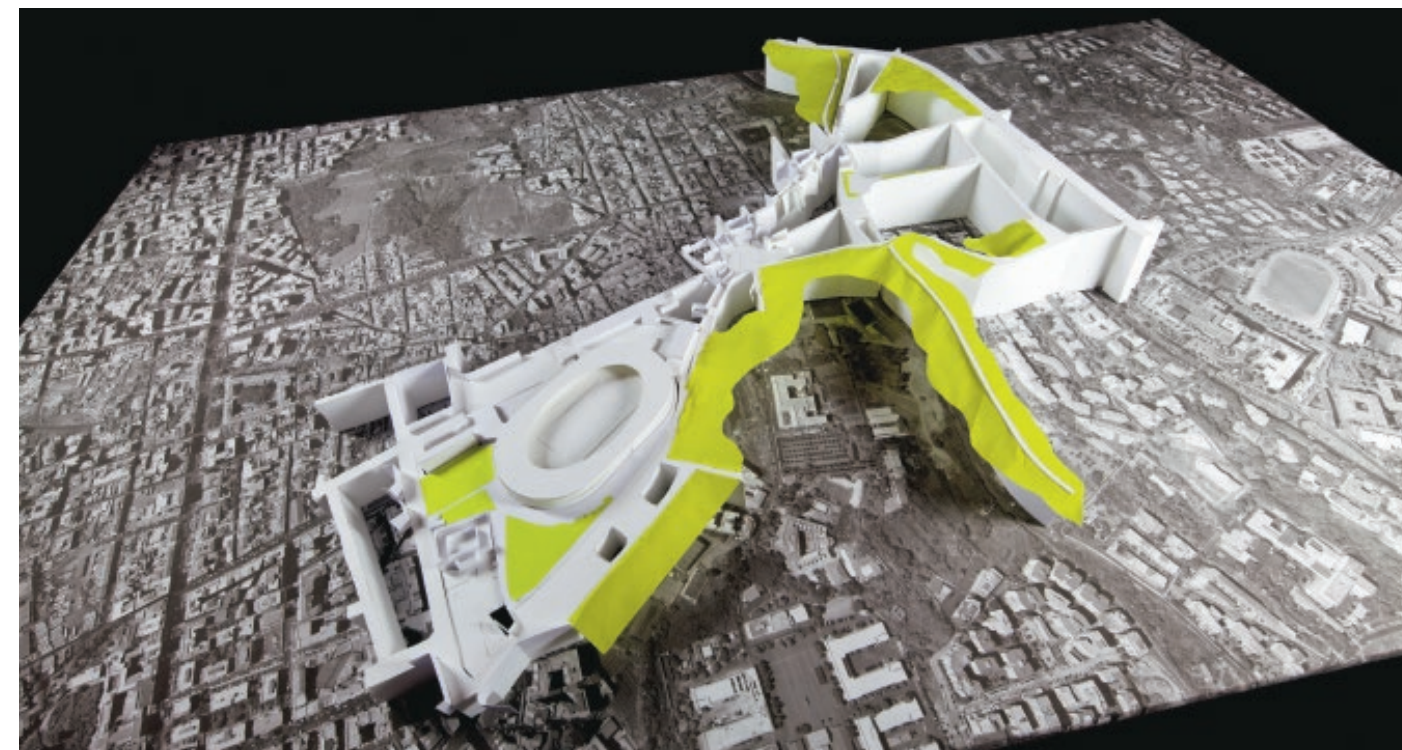
Ipotesi urbana generale

Dal primo sopralluogo sulle aree connesse alle uscite della metropolitana in cantiere, abbiamo osservato che la questione e l'opportunità principale non stava tanto nella risoluzione puntuale delle stazioni della metro - che avrebbero potuto essere dislocate e realizzate certo in diversi altri modi, senza aggravare l'economia della loro costruzione - quanto nelle occasioni offerte dal tema urbano che l'impianto della nuova infrastruttura fa affiorare.

Materie dell'area in sequenza storica



Ipotesi urbana generale:
ridisegno planimetria Catania, infrastrutture
e aree di possibile riconversione.



Se da una parte non è ad oggi abbastanza chiaro se la Metro sostituirà in tutto o in parte la linea Circumetnea, è evidente che là dove la sostituisce, passando per lo stesso tracciato, ma nel sottosuolo, libera in superficie una striscia di spessore variabile che corre per lunghi tratti nella densità urbana o in aree più rade.

L'insieme di queste aree al decadere della concessione all'amministrazione della Ferrovia Circumetnea, tornerà al Demanio dello Stato. L'assenza di un progetto di riurbanizzazione e di integrazione di queste aree nella città le destina ad un rapido degrado e alla produzione di una condizione marginale, proprio all'interno della città costruita e compatta. Abbiamo dunque sentito la necessità di provare a disegnare una mappa di quest'area stretta e allungata che attraversa diagonalmente la città da sud-est a nord-ovest, interpretandola, al contrario, come un possibile tessuto di innesto e di aggregazione di nuovi spazi, nuove funzioni e nuove qualità urbane.

Rispetto alla specifica funzione di collegamento dell'infrastruttura - che l'area perde per via dell'interramento - abbiamo scelto, invece, di lavorare a tutte le altre qualità e

condizioni che ogni infrastruttura produce. Per citarne alcune: lo sviluppo lineare, l'attraversare vuoti o aree costruite, il separare o il collegare, l'ampiezza variabile delle aree coinvolte dalle modalità del suo attraversamento.

Le potenzialità di connessione e di aggregazione con altri innesti di aree interstiziali, caratteristiche di questa ipotesi, sono state messe alla prova nell'area di Cibali assegnata al nostro gruppo di lavoro.

Descrizione dell'area

Cibali è un borgo, una volta esterno alla città e ora fortemente integrato al suo tessuto urbano. L'area che collega il Borgo di Cibali al centro urbano attraversa la città compatta ed è caratterizzata dalla bassa densità del costruito e da una grande disponibilità di vuoti urbani o da diverse tipologie di vegetazione. Quelle che il linguaggio dello zoning identifica genericamente come "il verde". Aree di diradamento che oggi possono diventare di grande interesse per la riconversione delle città contemporanee come alternativa geografica, ambientale ed ecologica.

Le materie urbane di quest'area sono:

- il tracciato viario del Borgo di Cibali (fino alla piazza di Santa Maria di Gesù);
- il Borgo e la sua piazza;
- il sistema dei recinti, della ville e dei giardini;
- le infrastrutture di grande scala (la Circumetnea e la Circonvallazione);
- la trama a scacchiera della città dell'800/900;
- le aree vuote;
- le aree agricole;
- lo stadio di calcio e i servizi e le aree di sicurezza connesse;
- il "palazzetto dello sport", oggi ospitato in un anonimo capannone.

Alla discontinuità e alla sconnessione delle tipologie urbane si aggiunge la forte marginalità dovuta alla presenza dello stadio di calcio e alla concentrazione periodica di un grande numero di persone e di automobili con i conseguenti problemi di controllo e di sicurezza. Questo regime di funzionamento rende variabile il perimetro dell'edificio e vaghi e marginali gli spazi che lo circondano.

Masterplan

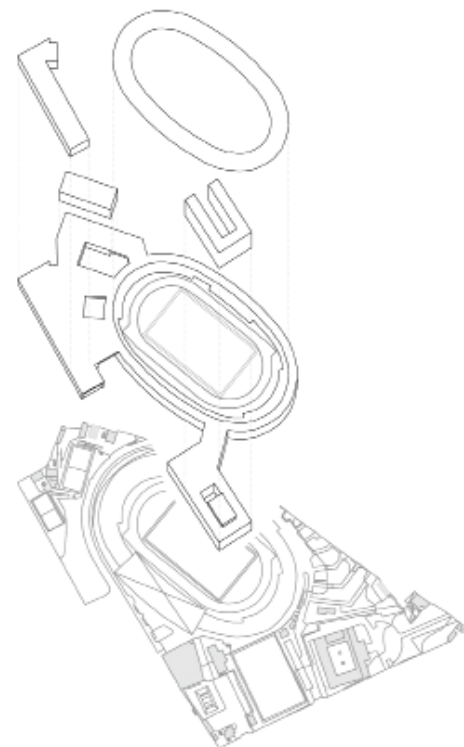
La descrizione ha rivelato la sua forma attraverso il disegno di una mappa generale, di queste materie e delle loro relazioni; essa coincide in qualche modo con un piano di riorganizzazione delle funzioni urbane e delle operazioni sull'area. Un masterplan che, per quanto schematico, tiene conto delle risorse e delle potenzialità dell'ipotesi di lavoro.

Operazioni del masterplan:

- urbanizzare lo stadio e riformarne l'architettura: l'operazione consiste in una addizione di nuove funzioni allo stadio che, nel trasformarlo in un macro-edificio ad uso misto, lo integrino con il tessuto edilizio del Borgo di Cibali;
- intervenire puntualmente nel consolidamento urbano del Borgo: l'operazione riguarda piccoli vuoti e punti speciali che si affacciano sulla piazza e potrebbero trasformarsi in giardini e altri spazi di uso pubblico;
- insediare in una posizione strategica un nuovo Palazzetto per lo sport e per altre manifestazioni e spettacoli: questa operazione, attraverso il dimensionamento, la forma e il posizionamento del nuovo edificio, ha l'obiettivo di governare la scala, la tipologia e le relazioni degli spazi urbani, ora informi, intorno allo Stadio, restituendo così

il tema della sicurezza - oggi esclusivamente affidato a recinti, cancelli e sistemi di controllo - al terreno specifico della costruzione della città e alla sua capacità di dare qualità civile al controllo sociale e di mitigare le situazioni di conflitto;

- dare continuità e attraversabilità all'ampia striscia di vuoti, agricoltura, ville e giardini ad est dello stadio, integrando queste diverse materie urbane in un parco: questa operazione renderebbe naturale l'accesso alla spicciolata e l'allontanamento in massa degli spettatori dello Stadio e del Palazzetto da e verso la nuova uscita della Metropolitana, contribuendo altresì alla questione della gestione del controllo e della sicurezza. Inoltre l'uso continuo dell'area nelle sue diverse funzioni è uno dei fattori più importanti per la sicurezza e la vivibilità dell'intera area di Cibali e il buon funzionamento attuale del Borgo è l'esempio prossimo più evidente;
- riordino della rete viaria in modo da garantire l'attraversabilità sud/nord indipendentemente dagli eventi sportivi o di altro genere.



Design Team

Uwe Schröder, Carlo Moccia, Marco Mannino.

Tutor

Alessandro Tognon, Dario Borgese

Students

Christian Bonfig
Sirio D'Aleo
Julia Hemmerling
Karoline Kley
Tommaso Melchini
Paolo Rizzo
Matthias Storch
Jakob Träger

A Catania procedono i lavori per la realizzazione della metropolitana che collegherà la periferia dell'entroterra con il nucleo centrale attestato sul mare. La linea metropolitana, che ricalca nella maggior parte del percorso un tracciato ferroviario da tempo abbandonato, collegherà sette località. Con la realizzazione delle stazioni si sono affrontate le questioni relative all'integrazione dei quartieri periferici e delle aree libere contigue alla campagna nello spazio urbano.

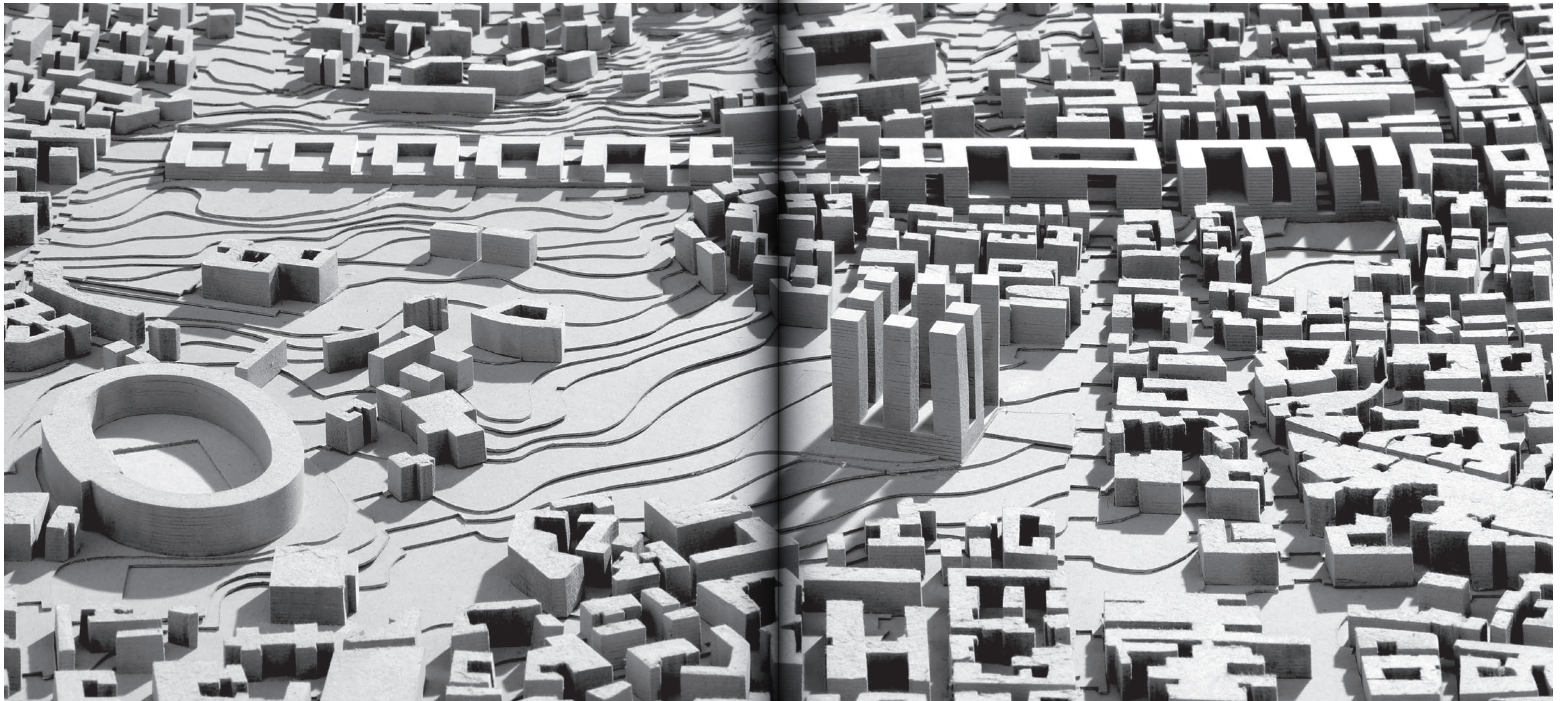
L'area di Milo si presenta come un lacerto slegato dai vicini quartieri di Borgo e di Cibali con i quali non istituisce rapporti né di continuità edilizia né di continuità spaziale. Verso est il quartiere di Borgo è caratterizzato da un'edificazione "per isolati" che rimanda ad una condizione urbana. Verso ovest Cibali, con la scala minuta del suo tessuto, trasmette invece l'impressione di un villaggio cresciuto dentro la città. Tra questi due estremi, Milo appare come un luogo eterogeneo, attraversato dalle vecchie rotaie ferroviarie ormai in disuso. Alcuni degli edifici esistenti si orientano con la giacitura del tracciato ferroviario, altri sembrano assecondare la topografia, altri

ancora si adeguano alla struttura formale delle frazioni confinanti. L'orografia dell'area, caratterizzata nella parte più alta da una repentina variazione della ripidezza del suolo che definisce una sorta di gradino litico, rappresenta bene i caratteri paesaggistici della città di Catania definita nella sua forma dal limite sul mare e dalla massa vulcanica dell'Etna.

Le dimensioni dello spazio libero, i frammenti di paesaggio naturale e la disposizione casuale degli edifici isolati dello Stadio, della Villa, del Convento, dell'Ospedale e dell'Università fanno apparire questo luogo come un paesaggio singolare e non omogeneo alla forma della città storica. Il nostro progetto ha ricercato per Milo un ordine in grado di riconnettere il luogo alla struttura urbana interpretando, nello stesso tempo, il valore del grande spazio libero naturale "interno" alla città.

Il progetto assume la traccia della vecchia ferrovia facendola coincidere con un edificio-struttura che collega come un "ponte" le due località di Borgo e di Cibali, vicine ma separate, con una sequenza urbana di case e di corti.





Questo “nastro” edilizio corre dal confine di Borgo, a ovest, fino alla periferia orientale di Cibali e si ancora alle strutture spaziali presenti in ognuno dei due luoghi. Il basamento comune, pensato come metafora litica della conformazione orografica, collega tra loro gli edifici per formare isolati residenziali disposti intorno a delle corti. Nel luogo previsto per la stazione della metropolitana l’ordine spaziale si amplia aprendosi in un Foro delle attività pubbliche che si collega all’atrio della stazione. Nuove strade, vicoli e percorsi ampliano e addensano la rete viaria esistente tra le due vicine località.

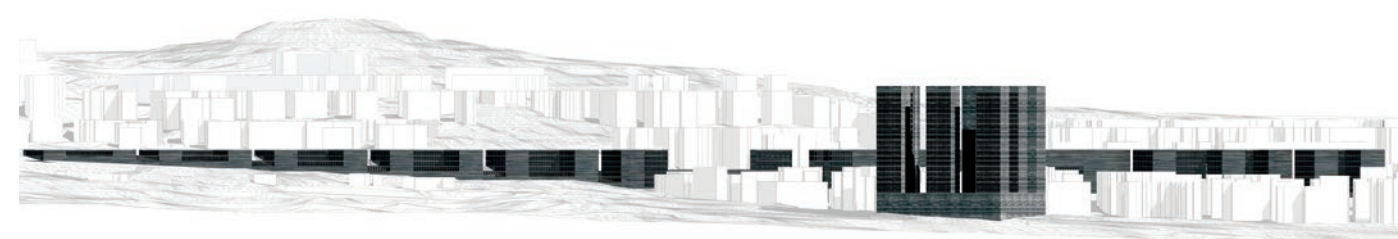
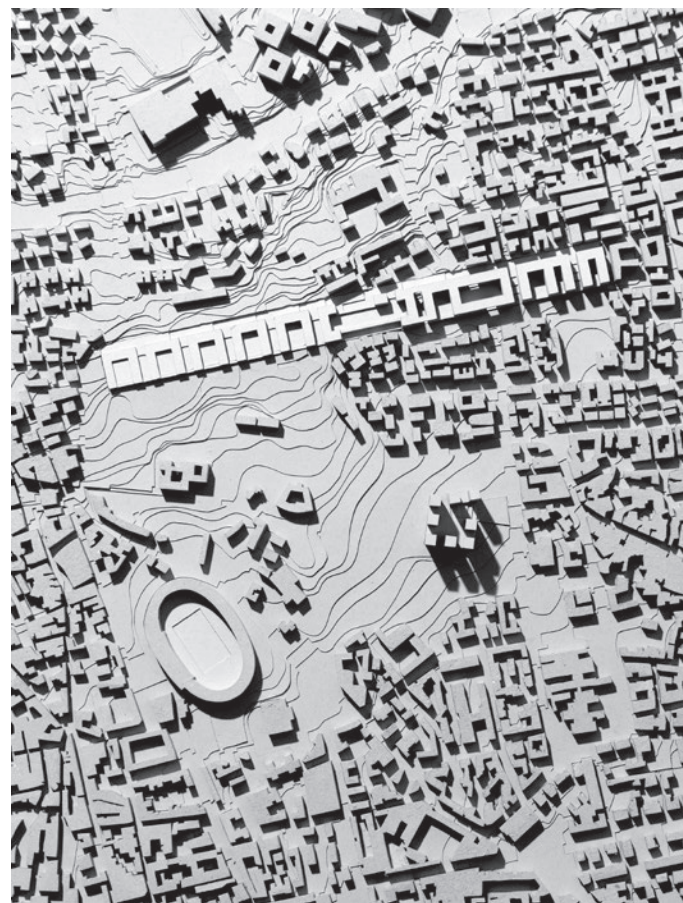
Il progetto propone di raccogliere i frammenti spaziali del luogo per creare un grande parco urbano.

La dismissione della caserma è assunta come un’occasione per incrementare la dimensione dello spazio libero naturale. Sul luogo lasciato libero dalla caserma viene collocato un grande volume solitario costruito dall’aggregazione di otto torri. Le torri del complesso, che si riuniscono su di un basamento comune, configurano un segno forte che rende riconoscibile il quartiere di Milo nella struttura dell’intera città. La rotazione di due torri apre la disposizione spaziale in direzione di Borgo e fa emergere la piccola piazza-podio, dedicata all’abitare comune, collocata sul basamento del corpo cubico.

Le torri corrispondono, in una sorta di contrappunto verticale, all’orizzontalità del “nastro” edificato e stabiliscono con questo e con lo stadio una triade di “grandi architetture” che misurano e mettono in tensione lo spazio dilatato del parco. La solidità massiccia delle costruzioni e la materialità della pietra di basalto, che accomuna le torri e il “nastro”, definiscono un carattere tettonico che evoca quello degli elementi litici del paesaggio etneo.

Il collegamento edilizio e spaziale creato dal “nastro” urbano con l’impianto del nuovo Foro, e la riunificazione dei frammenti di paesaggio naturale nel parco urbano che ospita le Torri conferiscono all’area un carattere specifico e una “fisionomia” facile da ricordare.

L’area di Milo con i nuovi percorsi di attraversamento e gli edifici collocati nella natura si presenterà come il “Nuovo parco urbano per Catania”.



Design Team
Antonio Tejedor Cabrera
Bruno Messina

Tutor
Sebastian Carlo Greco

Students
Claudia Ciulla
Sandro Messina
Grazia Nicolosi
Silvia Paliaga
Daniele Segre
Francesca Sorrentino
Leonardo Terrusa
Luana Testa
Lucilla Vecchiarino
Luigi Vessella
Giorgio Zuffanti

La città è un complesso sistema di relazioni e tensioni, è un fenomeno che si evolve nel tempo. Molte città del passato sono scomparse o hanno perso la loro importanza, altre si sono trasformate, mantenendo la propria vitalità e declinandola, in modi diversi, nel corso dei secoli. È il caso di Catania, città straordinaria, sia per condizione insediativa - tra mare e vulcano - sia per dimensione e complessità.

Se pensiamo alla sua ricostruzione dopo il terremoto del 1693 ci rendiamo conto come, ancor oggi, molte questioni urbane si misurano con quello straordinario atto di rifondazione che da allora ha costituito un riferimento preciso per l'espansione di Catania.

Pensiamo, ancora, ad un'altra importante stagione dello sviluppo della città, avvenuta nella prima metà del ventesimo secolo: la strutturazione dell'asse est-ovest del viale, con l'organizzazione degli spazi pubblici e la realizzazione dei grandi edifici delle "Istituzioni": ospedali, scuole, tribunale.

Un periodo storico in cui la costruzione dell'"architettura della città" ha dato forma simbolica e fisica - come nel Settecento - al dinamismo di una società in forte

trasformazione. In altri momenti della sua storia Catania ha rilanciato il proprio futuro, ad esempio nel secondo dopoguerra con l'intervento radicale sul tessuto storico del quartiere San Berillo e la costruzione del corso Sicilia o, alla fine degli anni Sessanta, attraverso l'esperienza della città satellite di Librino.

Una comunità, quella catanese, che ha sempre sperimentato in modo straordinario e ha saputo far riverberare sulle dinamiche urbane tutti i grandi mutamenti epocali. Diversi i temi, diversi i modi e gli esiti nel corso del tempo, sempre comunque una forte volontà di crescita.

Oggi dopo decenni di immobilismo, Catania, nel suo strutturarsi in città metropolitana, sembra voler cogliere un'altra grande occasione: la trasformazione della ferrovia Circumetnea in sistema di mobilità che serve l'intera conurbazione.

Straordinarie sono le conseguenze determinate da un'infrastruttura tale sulle dinamiche dello sviluppo urbano e territoriale.

Parti di città sono destinate a forti mutamenti per rispondere a nuove esigenze. La previsione dell'interramento

del tracciato della Circumetnea libera un'area centrale e strategica della città, un'area che di fatto crea una netta separazione tra il Borgo e l'area di piazza Lincoln, quartieri densamente popolati e che hanno un diverso carattere. Questo workshop di architettura ha un carattere rapido e intensivo; sessanta ore per progettare la città contemporanea. È il tempo della sperimentazione di nuove possibilità non immaginate, di altri metodi di lavoro e di nuovi punti di vista che si intersecano.

In questo senso, come lavoro di gruppo, l'atelier è un esercizio di comunicazione tra studenti e docenti e, soprattutto, tra le idee (di ognuno e di tutti) e i materiali (schizzi, disegni, modelli) che danno loro forma.

Sono obiettivi generali:

- lo scambio di idee e visioni sulla città di Catania;
- verificare gli obiettivi del progetto attraverso le distinte scale e i diversi programmi;
- stabilire alcune "regole del gioco" che permettano il lavoro di gruppo, fissando alcune condizioni e restrizioni che, ciò nonostante, non riducano le possibilità del progetto;
- provare che il progetto si cristallizza in poco tempo, indipendentemente dalla scala degli oggetti o della dimensione dell'area d'intervento, sebbene le idee generate in un istante siano il riflesso di un modo di comprendere la realtà e necessitano di un paziente e continuativo lavoro per esprimersi adeguatamente.

In particolare, vogliamo mostrare una strategia possibile di recupero di un'area urbana residuale attraverso la destinazione pubblica del sedime della stazione Borgo.

Lo spazio pubblico è oggi la grande sfida della città. Il suo nemico principale è l'immediatezza dei "non luoghi" della città globalizzata.

Percepriamo Borgo come uno spazio ad un'unica velocità (metropolitana, automobili, moto, bus) dove il pedone è un personaggio secondario, il più vulnerabile e maltrattato. Restituire, quindi, lo spazio pubblico al cittadino diventa cruciale.

A Borgo, la strategia è questa: cinque programmi associati al pedone, cinque parti individuate in cinque strati, intesi come ricostruzione virtuale dello spazio pubblico:

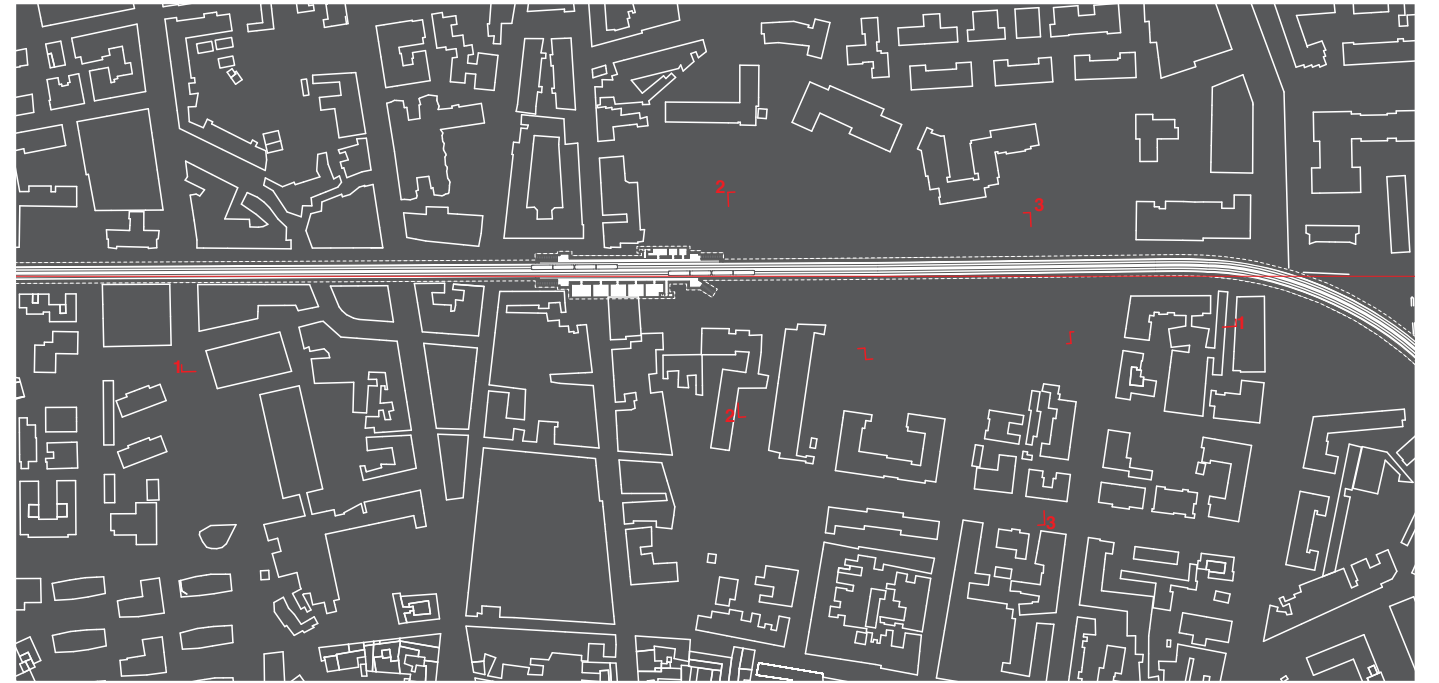
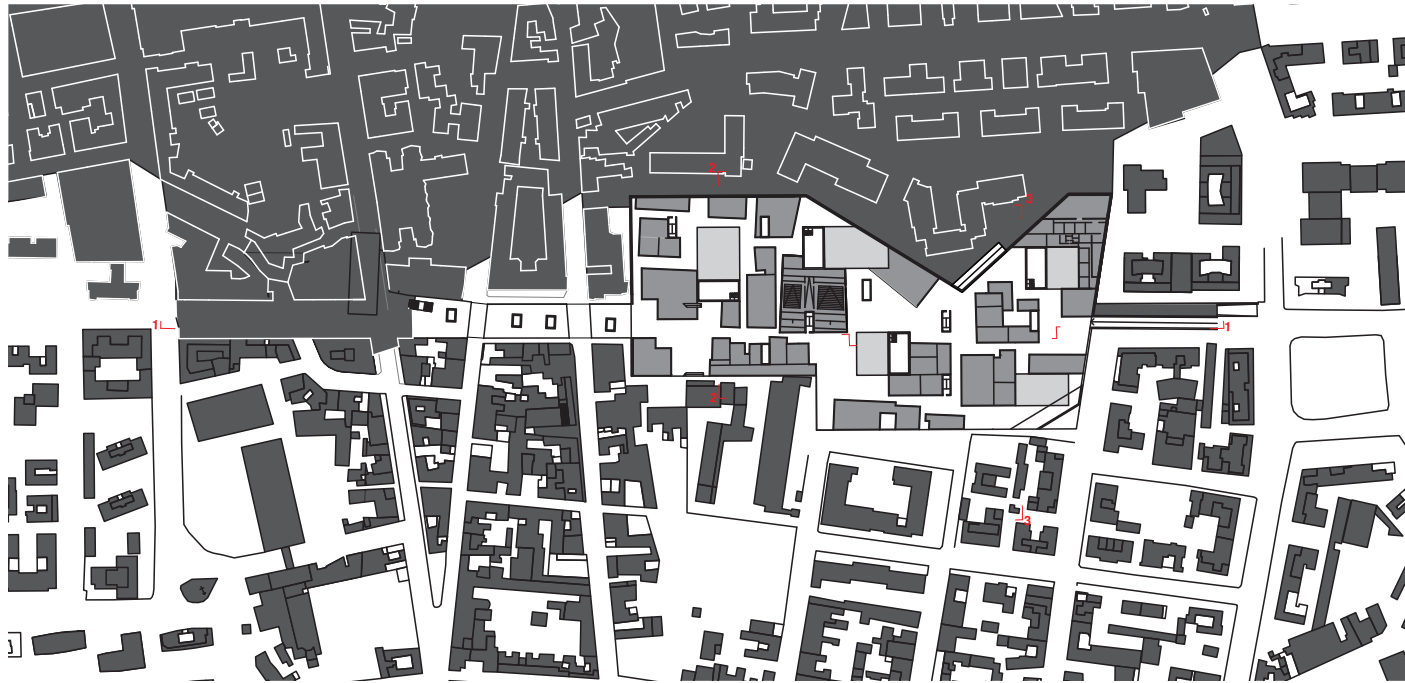
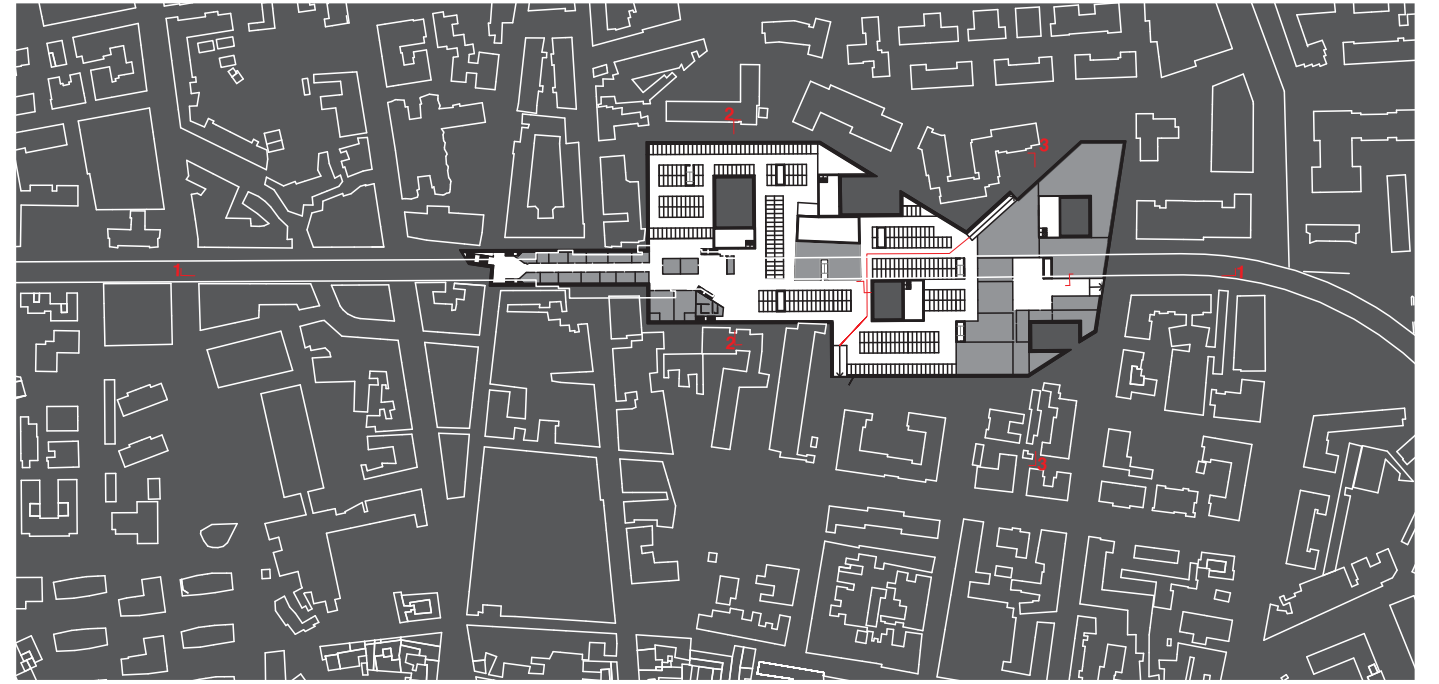
- metropolitana (sottoterra);
- parcheggio;
- livello commerciale;
- giardino pensile;
- pensilina energetica-ombra.

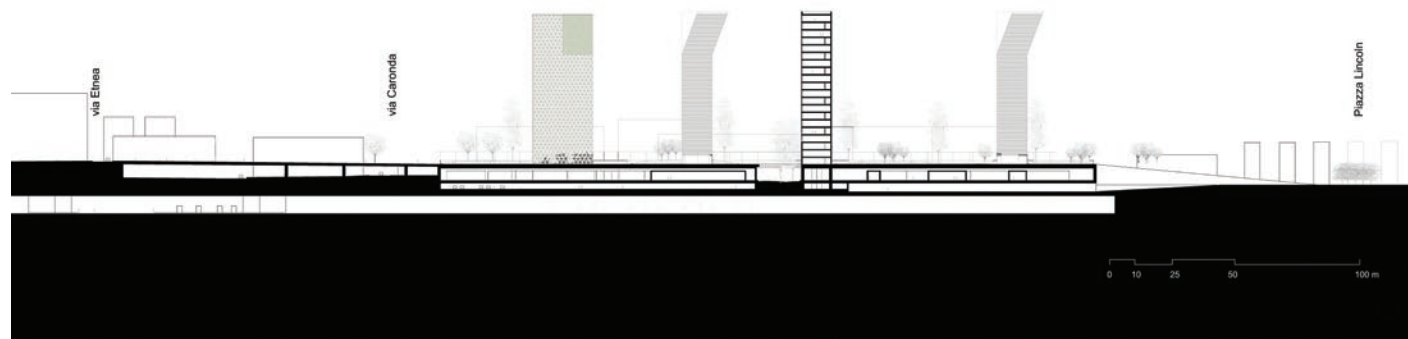
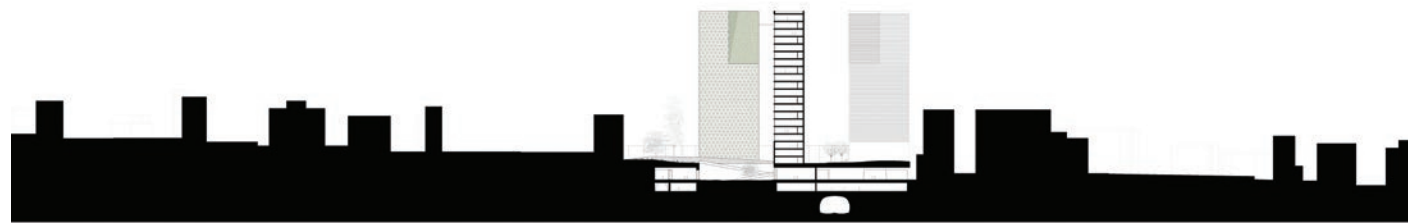
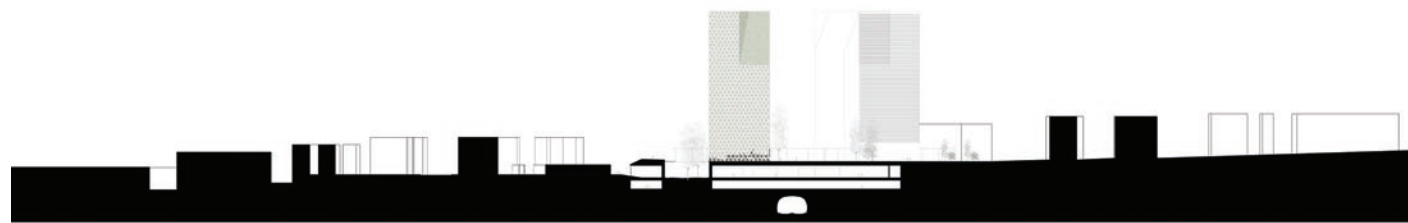
Attraverso questa strategia si intende indagare, con lo strumento del progetto urbano, temi e opportunità che l'area pone:

- la connessione di parti diverse della città;
- la dotazione e l'integrazione dei servizi;
- la previsione di nuove possibilità di sviluppo derivanti dalla metropolitana.

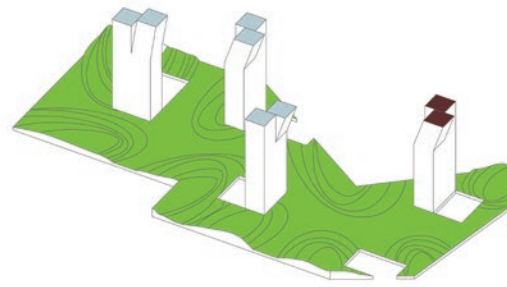
L'idea che guida il progetto è la previsione di un parco urbano (circa tre ettari, quasi la metà della Villa Bellini) con tutti i servizi, in particolare quelli per il tempo libero, necessari per migliorare la qualità della vita di un'area così importante e strategica.

La condizione topografica consente di poter prevedere un livello per commercio e servizi a quota uscita metro e via Caronda (negozi, asilo, cinema, etc. con sottostanti parcheggi e depositi) e, al livello superiore, un'area verde, un grande giardino lavico con quattro edifici alti (venti piani per complessivi 24.000 mq) destinati a residenza e terziario avanzato, motore economico principale del processo di trasformazione urbana.

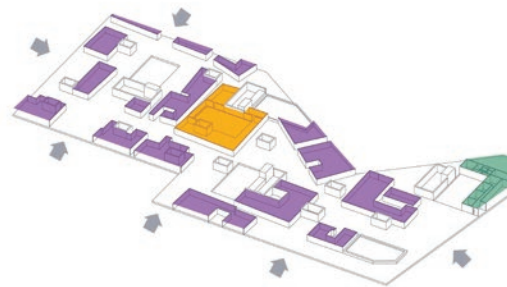




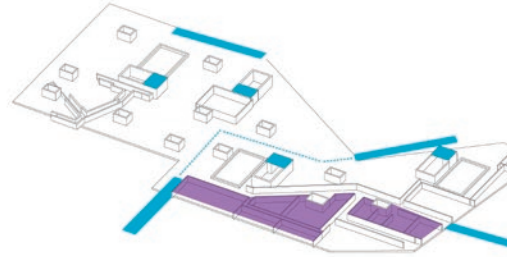
pensilina energetica
 sistema fotovoltaico



giardino pensile 62.000 mq
 verde urbano 28.000 mq
 residenze 6.000 mq
 terziario 18.000 mq



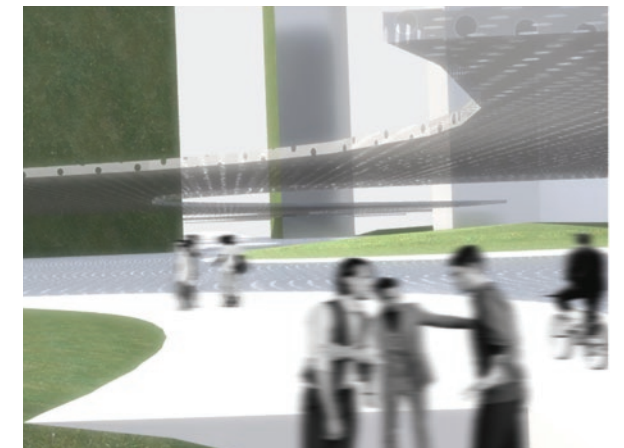
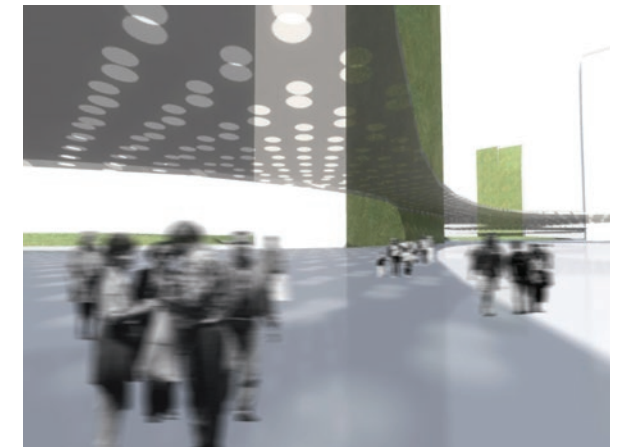
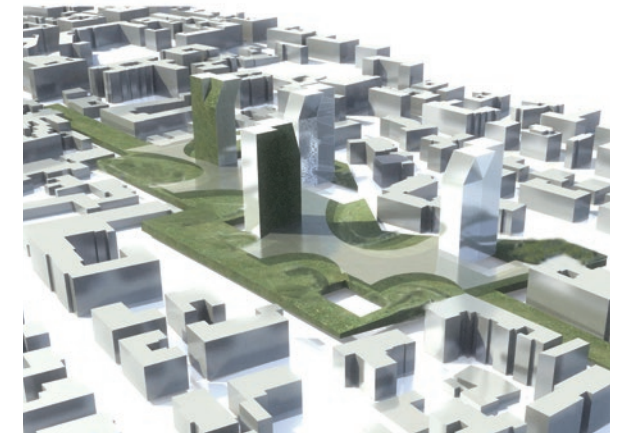
livello commerciale 28.000 mq
 spazi commerciali
 asilo
 cinema multisala



parcheggio 24.000 mq
 sistemi d'accesso



metropolitana
 sistema metropolitano





La città a spessore variabile

7 per 1, la partecipazione di Intersections al progetto collettivo per Catania

Chiara Rizzica

La storia delle città ha più volte indicato che ogni epoca ha il suo tema urbano e nelle vicende delle città europee è spesso possibile riconoscere quei luoghi e quei progetti che, in momenti diversi ma con pari capacità di incidenza nelle trasformazioni urbane, hanno prodotto la città nel tempo.

Sappiamo già che sia il progetto della grande infrastruttura che quello del singolo edificio pubblico hanno sistematicamente contribuito a innescare processi di modificazione strutturale dei tessuti urbani esistenti, aprendo a nuove direzioni di crescita e sviluppo, che sono risultate determinanti nella transizione dalla città moderna a quella contemporanea. In un elenco sommario potremmo contare: la costruzione (e la demolizione) delle fortificazioni; l'edificazione delle nuove chiese; la realizzazione delle grandi stazioni ferroviarie e dei teatri d'opera; la riconversione delle aree industriali dismesse e il ri-uso dei "vuoti urbani". A nuovi programmi di adeguamento funzionale, di dotazione di infrastrutture e attrezzature, di rinnovamento o di riqualificazione di parti della città sono poi sempre corrisposte una serie di azioni "fisiche" – sostituzioni, demolizioni, interramenti, sopraelevazioni – sul corpo della città che hanno prodotto nel tempo una serie, importante per dimensione e collocazione nel sistema urbano, di residui di città. Tali frammenti sono oggi all'attenzione di architetti, pianificatori e amministratori in qualità di elementi marginali se considerati in relazione al loro *status* architettonico e urbano, ma centrali rispetto alle dinamiche del mercato dei suoli e della crescita urbana, oggi legati alla valorizzazione del patrimonio esistente prima che alla produzione del nuovo. Questa inedita centralità della parte rispetto al tutto è secondo alcuni la cifra dell'epoca contemporanea e lo studio di casi particolari, così come la loro rappresentazione, può essere occasione proficua per esplorare, qui ed ora, il progetto di città, restando cauti sia rispetto alle estreme riduzioni della microscala

*(la città di piste ciclabili, la città di aiuole e vasi da fiore, la città di rotatorie, la città di parcheggi, etc.) sia nei confronti delle eccessive generalizzazioni dei grandi *exempla* e dei loro protagonisti (la città dei grandi eventi, la città delle gravi emergenze, la città dei grandi master-plan, etc.).*

Accolta l'ipotesi di una molteplicità utile dei piani del ragionamento sulla città è possibile, dunque, affermare che accanto alla storia dei fatti urbani esista anche una storia delle opportunità del progetto urbano e che lo scarto tra queste due dimensioni non solo esiste fisicamente sotto forma di tutto ciò che "resta in (o di) città", ma prende corpo nell'immaginario collettivo come esigenza di rinnovamento. In questo preciso spazio, tra città e idea di città, si colloca il contributo di Intersections 2010 con l'ambizione di produrre un cortocircuito tra le inerzie – quali componenti di forma resistenti alla continua trasformazione urbana – e le visioni – quali elementi specificatamente disciplinari del progetto urbano – di quel cambiamento in cui comunque siamo immersi, prima come cittadini e poi come architetti, abitanti della medesima città.

A Catania, oggi, uno dei luoghi misura di questa residualità che "fa città" è la sede del tracciato della Ferrovia Circumetnea e uno dei progetti contenitore di occasioni per vedere come "fare città" è la sua conversione in linea Metropolitana. Su questa ipotesi di lavoro i sette gruppi di progetto del workshop 2010 si sono confrontati a partire dalla registrazione di due condizioni fondamentali, due prodotti resistenti dell'orografia e dell'evoluzione urbana:

- la giacitura: la città ha una sua specifica struttura, viaria e di tessuto edilizio, organizzata prevalentemente in direzione Etna-Mare (nord-sud) secondo linee di pendenza disomogenee;

- lo spessore: la città ha una sua peculiare forma insediativa costruita a partire dalla irriducibile condizione stratificata dei suoli lavici secondo piani di sedime differenziati.

I sette progetti elaborati, infatti, forniscono tutti degli utili elementi di ragionamento sia sulla direzione di sviluppo, con o senza espansione del volume costruito, sia sulla quota di attestamento dell'insediamento esistente e di quello prefigurato, facendo di questi due temi comuni – la giacitura e lo spessore – i primi due esiti di conoscenza condivisa della città sulla città. Un risultato nel risultato.

Per l'area della stazione Borgo, il *team* guidato da Antonio Tejedor Cabrera e Bruno Messina individua cinque "strati" funzionali (metropolitana, parcheggi, commercio e servizi, parco pubblico, residenza) articolati tra le due diverse quote di Via Caronda e Via Etnea e prevede un piano pubblico principale, un giardino, spesso tanto quanto è necessario ad assorbire il salto di quota ed allungato in direzione est-ovest, ovvero spalmato di traverso rispetto alla regola nord-sud della città esistente.

Per l'area della stazione Milo, il *team* guidato da Uwe Schröder, Carlo Moccia e Marco Mannino guarda essenzialmente alla condizione eterogenea e frammentaria dei luoghi – «*Milo si presenta come un lacerto slegato dai vicini quartieri*» – come opportunità per "interpretare" il tema di un grande spazio libero dentro la città. Le costruzioni previste – un nastro di edifici a corte che corre da est ad ovest e un complesso di torri isolato collocato al posto della caserma dimessa più a sud – concorrono, infatti, a determinare un sistema di relazioni di misura tra elementi di grande dimensione che, includendo lo stadio esistente, ridimensiona in un parco urbano lo spazio dilatato non edificato. Tutti i nuovi edifici sono, poi, dotati di un basamento comune – un "gradino litico" – mutuato dalla condizione orografica che, una volta trasformata in elemento costruito, viene proposta come carattere riconoscibile della nuova fisionomia dei luoghi.

Nell'area della stazione di Cibali, il *team* guidato da Roberto Collovà e Gaetano Licata descrive materie e relazioni urbane specifiche dell'area di progetto con una mappa dei luoghi che assume la forma di una striscia di spessore variabile

che attraversa da sud-est a nord-ovest la città. Si individua, così, un "tessuto di innesto" sul quale si articola una sequenza di scelte fondanti che coinvolgono, ridisegnandoli, lo stadio, la piazza di Cibali, un nuovo Palazzetto dello Sport e la rete degli attraversamenti e della viabilità non solo in direzione nord-sud, ma anche in quella est-ovest approfittando dell'ampia fascia di vuoti, giardini, recinti agricoli e ville che si saldano in un unico parco urbano.

Per l'area della stazione di San Nullo, il *team* guidato da Kengo Kuma e Marco Scarpinato prevede la realizzazione di una grande "infrastruttura abitata" che sia nodo dei flussi di presenze e attività legati sia alla vita del quartiere di San Nullo che all'area pedemontana etnea. Il nuovo insediamento si articola in un sistema di edifici-terrazza attestati sotto la quota della Circonvallazione e contiene parcheggi, una nuova stazione della Metropolitana, uffici, residenze per studenti e attività commerciali, una piazza scavata ed una torre-belvedere. Sulla traccia della Ferrovia Circumetnea dimessa si sviluppa, poi, un parco urbano che include il sistema di orti, giardini e agrumeti esistenti e la rete dei pozzi d'acqua.

Per l'area della stazione di Nesima, il *team* guidato da Jesus Aparicio Guisado e Francesco Finocchiaro prevede un nuovo edificio "ponte" che ospita la stazione della Metropolitana e che, con l'interramento di un tratto della Circonvallazione, restituisce alla città un ampio spazio pubblico pedonale, anche questo liberato. A questo si aggiungono una serie di edifici residenziali collocati nella parte più a nord ed un sistema di elementi belvedere "pensili" – proiettati sul paesaggio delle sciare – nella parte sud. L'intervento nell'insieme mira ad un'operazione di rigenerazione di una porzione di città a partire da un ragionamento generale sulla centralità dello spazio pubblico.

Nell'area della stazione di Fontana, il *team* guidato da Henri Bava e Alessandro Villari guarda prioritariamente alle risorse disponibili – le sciare "storiche" a nord della Circonvallazione e il residuo naturale della collina di Monte Po – a fronte di una condizione di marginalità e degrado prodotta dall'accumulo di funzioni (servizi, residenza, infrastruttura) incoerenti tra loro per forma e dimensione. In questo scenario si sviluppa il progetto di un grande parco, elemento trasversale di collegamento tra il limite della città storica a sud-est (via

Palermo) e l'area sub-urbana di Lineri a nord-ovest, articolato in tre parti – il parco delle sciare, il giardino dell'Ospedale Garibaldi, il parco sportivo di Monte Po – e di una piazza ipogea sotto la Circonvallazione che collega l'Ospedale a sud con le sciare e gli impianti sportivi di Nesima a nord e contiene la stazione della Metropolitana con l'uscita alla quota dell'Ospedale stesso.

A Monte Po il *team* guidato da Manuel Aires Mateus e Francesco Cacciatore si avventura dentro la periferia "accartocciata" su se stessa ricorrendo all'estrema sintesi di un disegno elencato di condizioni, funzioni e forme: il viadotto della Circonvallazione, la cava, la piazza di Monte Po, il fronte urbano, il tessuto spontaneo di Lineri, il nuovo Ospedale Garibaldi ed i vuoti residui ricondotti a forza al linguaggio del contrasto del bianco e nero - del positivo e negativo - trovano una nuova misura adeguata alla dimensione della città e dei cittadini. Approfittando della nuova quota intermedia tra i binari della Metropolitana e la città, il mezzanino della stazione diventa una piazza pubblica a cielo aperto, incassata nel suolo, cavata. Su questa "fessura" si articolano spazi attrezzati e servizi di quartiere e si dichiara un'ipotesi di lavoro - costruire scavando, «il futuro sotto il passato» – cui fanno seguito una serie di operazioni analoghe: la nuova piazza di Monte Po scivola ad una quota ribassata, liberata dalla prossimità del viadotto; l'insediamento abusivo di Lineri a nord viene agganciato al nuovo sistema di spazio pubblico di relazione e alla nuova stazione della Metropolitana; le aree dimesse della zona commerciale a ovest si trasformano in parco agricolo; l'area dell'Ospedale a sud-est guadagna anch'essa la stessa quota semi-ipogea del nuovo insediamento.

Se a Borgo, come a Milo, a San Nullo, a Nesima e a Monte Po si sperimenta una medesima idea di continuità edilizia e spaziale che è essenzialmente continuità di piano pubblico pedonale realizzata su una quota prescelta e si ragiona sullo stesso riconoscimento del valore dello spazio libero, o liberato, interno alla città (o addirittura cavato dentro) nella prospettiva di un diradamento edilizio cui far corrispondere necessariamente una densità delle relazioni urbane; a Cibali, come a Fontana alla scala del paesaggio, prevale invece una maggiore insistenza sul disegno rigoroso e sistematico dei tessuti edilizi e delle unità paesaggistiche e della loro

trasformazione come registrazione delle variazioni di densità e forma dell'insediamento, cui fa seguito una nuova dimensione di coerenza di tutti gli elementi, data proprio dal procedimento che li ha descritti e individuati.

Più in generale non è azzardato sostenere che tutti e sette i progetti prodotti tendono ad uno: una infrastruttura delle relazioni che nel solco della vecchia Ferrovia Circumetnea è disegnata come una fascia densa di funzioni e connessioni, collocata "di traverso" rispetto alla giacitura corrente (nord-sud) ed estesa in tutte le direzioni di penetrazione praticabili in modo da trasformare quel che era cesura trasversale in cucitura. Allo stesso modo ogni progetto approfitta della condizione stratificata del suolo di Catania interpretando il salto di quota, frequente e consistente, come elemento insediativo prioritario facendo della frattura verticale un elemento da approfondire, colmare o superare ogni volta e trasformandola in una saldatura a spessore variabile.

Tutti e sette i progetti, infine, mi pare insistano su un tema comune che è insieme deduzione e intenzione: occorre diradare la residenza per riparare la sofferente densità della città di Catania, serve abitare collettivamente il vuoto pubblico, anche a costo di cavarlo dal suolo.

Non resta che continuare a costruire la *civitas*, insistendo sul progetto dell'*urbs*.



BRIDGE
ROAD

CLUB

F

BRIDGE

BRIDGE

BRIDGE

CLUB

BRIDGE



OFF-TOPIC

Intersections International Workshop 2010 ha ospitato tre contributi “off-topic” con l’obiettivo di integrare i lavori del workshop su un piano diverso e vicino. Lorenzo Carmassi (Pozzallo, Ragusa), Emanuele Fidone (Siracusa) e Maria Giuseppina Grasso Cannizzo (Vittoria, Ragusa) sono tre architetti che vivono e lavorano vicino Catania e che hanno messo a disposizione del workshop i loro progetti e le loro realizzazioni. In un racconto geograficamente lontano dal tema di lavoro di Intersections ma, forse, molto vicino nei metodi e negli strumenti di progetto che, seppur assai diversi tra loro, testimoniano tutti di una disponibilità al saper “fare architettura” attraverso un rigoroso ragionamento su: programma, collocazione, dimensione e linguaggio.

La sottomissione alle derive produttive dell'industria contemporanea ha creato intere generazioni di architetti forsennati nell'uso di sistemi costruttivi antiestetici, costosi, inquinanti e per lo più inadatti al nostro clima: l'uso sconsigliato di tecnologie tanto avveniristiche quanto poco durevoli, l'exasperata ricerca di originalità compositive in un paese dalle scarse risorse economiche come l'Italia, lungi dall'essere motivo di sconcerto da parte della nostra valorosa critica, sono tutti motivi di vanto del nostro attuale e vezzeggiatissimo star system.

A ciò si aggiunga l'estrema e inopportuna edulcorazione percettiva prodotta dalle attuali tecnologie virtuali capaci di trasformare un qualunque analfabeta in un prolifico inventore di mirabolanti suggestioni booleane capaci di intontire e ammaliare una committenza spesso volgare, vanesia e presuntuosa.

In questo contesto, abbastanza disperante, riterremmo migliorativo contrapporre alla fragilità e alla provvisorietà, oggi così ricercate, la robustezza e la durata di architetture massicce, solide e realizzate con materiali affidabili e resistenti, economiche nella manutenzione e confacenti al clima in cui sono inserite.

Dei motivi per cui una "cultura" architettonica e urbanistica come quella contemporanea, prona e succube delle abitudini politiche e imprenditoriali di una elite sciagurata e irresponsabile, non sia stata ancora messa all'indice dal popolo che ne è vittima, è presto detto: recluso nella sua ignoranza del passato e di un futuro migliore possibile, il popolo non può che invocare peggioramenti e inneggiare gaudente ai must estetici e funzionali patrocinati proprio da quella cultura responsabile della sua ignoranza e della sua oppressione.

Essere profondamente ostili alla sbrigatività dei processi costruttivi oggi in voga è secondo noi uno dei pochi metodi di resistenza possibili.

Pozzallo, 2011
Lorenzo Carmassi



I tre progetti che presento sono una sorta di sintesi di un lavoro lento e difficile lontano dall'idea dominate di un'architettura formalista autoreferenziale conosciuta da una società segnata dall'idea della transitorietà del consumo immediato. Non ho né un metodo di lavoro prefissato né "referenti", non m'interessa nessuna costruzione teorica da proporre ma credo nella forza intrinseca dell'architettura, nella potenza dello spazio vuoto, nella sensualità della materia e della luce, nello spessore e nella densità del tempo come mezzo per raggiungere la vera natura delle cose.

Nel progetto per il nuovo Polo turistico nell'ex mercato coperto di Ortigia il rapporto tra materia e memoria segna l'inizio dell'intervento. Ho cercato di instaurare nuove connessioni dirette e traslate con i resti monumentali dell'adiacente tempio greco-arcaico di Apollo lavorando soprattutto sui rapporti tra densità materica e trasparenza, tra memoria e materia. La parte "densa" dell'intervento, tesa ad enfatizzare la relazione visiva con l'adiacente area archeologica, concretizza la sua definizione spaziale attraverso un lungo elemento divisorio che conclude, quasi a simulare una quinta scenica, la nuova sala polivalente. L'elemento divisorio è definito da una serie di grandi pannelli basculanti, alternati ad alti "tagli" di luce verticali, finestrati, che posti in asse con le colonne illuminano la sala e mettono in rapporto visuale diretto lo spazio interno con il quadriportico.

Nel recupero a Siracusa della basilica paleocristiana di San Pietro il progetto trae la sua forza nella sublimazione della stratigrafia delle superfici, evidenziando le tracce degli affreschi bizantini che ricoprivano in origine l'intera chiesa con la creazione di due nuove strutture – il controsoffitto e il grande portale – pensati quali elementi di rilettura dello spazio e della storia dell'edificio. La soluzione di chiusura pensata per il grande portale tende ad evidenziare il carattere di spazio di transito con il sistema di apertura a spinta frontale della parte bassa del pannello che si muove come un monolite libero nello spazio interno dell'endonartece, paravento e filtro verso la penombra dello spazio interno. A Modica il progetto per il Centro Polivalente viene pensato come ricerca di un nuovo ordine fondativo di una parte recente della città. L'edificio viene concepito come una struttura completamente aperta alla città che, nel confronto spaziale a scala urbana, si pone in modo baricentrico rispetto al contesto e viene a creare una sorta di grande stoà ellenistica a margine di una futura piazza da realizzare nello spazio prospiciente. Le sue forme primarie sono in qualche modo "arcaiche", pensate quasi fossero una preesistenza atemporale.

Siracusa 2011,
Emanuele Fidone



Programma

Il progetto della torre di controllo viene elaborato, durante i lavori di realizzazione del Porto turistico di Marina di Ragusa, in seguito alla decisione del committente, costruttore e gestore dell'Ente Porto di trovare una proposta alternativa al progetto di cui già dispone.

L'intento del committente è la realizzazione di un edificio in grado di diventare il simbolo della struttura portuale. I limiti imposti dal precedente progetto sono il luogo (le fondazioni realizzate), il volume, l'altezza, il budget.

Concept

L'ubicazione sulla punta estrema della banchina che dal molo di ponente si protende verso il centro dello specchio d'acqua in prossimità dell'imboccatura del porto ed il programma funzionale, legato esclusivamente al controllo del movimento ed all'approvvigionamento dei natanti, da una parte definiscono il carattere essenziale dell'edificio da progettare, dall'altra ne individuano le caratteristiche peculiari. La torre, vista da terra, è segnale che rivela la linea di

demarcazione tra la quiete dello specchio d'acqua protetto e la turbolenza del mare aperto, nella notte corpo illuminante dell'intera area e segnale luminoso per indicare la direzione dell'approdo. Percorrendo le scale che conducono ai livelli superiori la vista della terraferma si perde gradualmente fino ad annullarsi totalmente all'ultimo livello. L'ambiguità che si produce all'interno del volume trasparente è intenzionata a provocare uno stato di perdita dei confini.

Vittoria 2011,
Maria Giuseppina Grasso Cannizzo



Design Team

Manuel Aires Mateus
Francesco Cacciatore

Henri Bava
Alessandro Villari

Jesus Maria Aparicio Guisado
Francesco Finocchiaro

Kengo Kuma
Marco Scarpinato

Roberto Collovà
Gaetano Licata

Uwe Schröder
Carlo Moccia
Marco Mannino

Antonio Tejedor Cabrera
Bruno Messina



€ 16,00

Ordine degli Architetti P. P. C.
della Provincia di Catania

Fondazione dell'Ordine degli Architetti P. P. C.
della Provincia di Catania

FCE - Metropolitana di Catania