

CONVEGNO NAZIONALE INU

URBANISTICA & ARCHITETTURA

Il ruolo del progetto Urbano nella riqualificazione della città contemporanea

Genova, 22-23 Giugno 2006

Contributo:

Differenti economie per un diverso approccio alla riqualificazione urbana. Palermo e Catania a confronto.

Mariarosaria Fallone* e Marilena Orlando**

Palermo e Catania¹ sono due grandi città del Mediterraneo, poli attorno ai quali si è costruito lo sviluppo della Sicilia, straordinario approdo di molteplici culture. Nel contesto siciliano il ruolo delle due città è il risultato di storie dissimili e di politiche economiche diversamente caratterizzate.

Palermo, storicamente centro della cultura dell'Isola e del Mediterraneo, sede politica e amministrativa del Regno, mantiene ancora oggi il ruolo di capitale della Regione Sicilia, elemento che paradossalmente ha influito in modo negativo sull'assetto urbano e sul funzionamento della città;² a ciò si aggiunge la funzione di capitale internazionale di Cosa Nostra che contribuisce ad ostacolare il suo sviluppo economico e costituisce un colossale detrattore per investimenti di operatori sani.

Diversamente Catania, che alla fine del XIX secolo inaugura la stagione di una città produttiva, portatrice di un modello commerciale e industriale che sarà possibile proporre all'intera Sicilia. Il progresso economico e democratico che esalta la natura imprenditrice e artigianale della città, da sempre priva di centri di potere, la identifica come modello e ne determina il ruolo di polo produttivo nel contesto regionale.

Sulla scia delle città d'acqua italiane ed europee, in cui le connessioni tra città e porto costituiscono un ambito privilegiato di riqualificazione urbana, nodi attorno ai quali si concentra molta parte degli investimenti, degli interessi e della progettualità locale, anche Palermo e Catania da qualche tempo si sta indirizzando verso la promozione di azioni volte a ridare una dignità al fronte a mare.

Se progettare sull'acqua nelle città europee implica difficoltà di intervento riconducibili alla configurazione del waterfront come ambito di conflitto tra comune e autorità portuale, in una città come Palermo, non mancano ostacoli derivanti dalla presenza di una classe imprenditoriale debole, o peggio, legata ad interessi illeciti, da uno stato di degrado cronico risultato di anni di politiche inadeguate, da una irrimediabile carenza di risorse finanziarie.

Catania, di contro, possiede una classe imprenditoriale attiva ma che si scontra con la poca conoscenza di procedure e procedimenti, con una sfiducia generale nella stabilità amministrativa e con l'idea che anche la fase concertativa sia eccessivamente lenta, complessa ed estremamente rischiosa, con la conseguenza che gli investimenti si concentrino in poche iniziative che incidono marginalmente sul processo complessivo di riqualificazione urbana.

¹ Si ringraziano gli arch. A. Garaffo e l'ing. Traportista R. Garozzo, autori del progetto preliminare di riqualificazione di un tratto del waterfront di Catania; il dott. Ciampi, membro della commissione comunale esaminatrice del progetto del waterfront di Catania; l'arch. R. Bellanca, direttore dei lavori di completamento della sistemazione a verde del fronte a mare foro Umberto I per conto dell'Assessorato al Centro Storico; l'arch. G. Sarta, ufficio Urbanistica del Comune di Palermo.

² Teresa Cannarozzo, (2003), "Palermo: ieri, oggi, domani", *L'universo*, n. 4 e Teresa Cannarozzo, (2000), "Palermo, Le trasformazioni di mezzo secolo", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n. 67, Milano, Franco Angeli.

La costa palermitana presenta connotazioni differenti in una estensione lineare di circa 10 km: la parte sud-est, caratterizzata dalla foce del fiume Oreto e dal tracciato ferroviario, è una zona fortemente degradata, occupata da costruzioni abusive e carente di attrezzature pubbliche; a nord si trovano il porto, i cantieri navali e le borgate costiere; il Foro Italico e il porto della Cala costituiscono il waterfront della città storica, in cui il rapporto con il mare è stato impedito dalla discarica realizzata nel dopoguerra di fronte al centro storico, utilizzata fino alla metà degli anni '90 come *luna park*, e dalla presenza di due carreggiate a raso di viabilità veloce.

Il Piano Particolareggiato Esecutivo del centro storico³ (1989-1993) affronta per la prima volta la questione del rapporto tra mare e città storica prevedendo l'interramento della viabilità veloce, la dislocazione di parcheggi sotterranei, la creazione di un parco urbano e di un parco archeologico. La stessa amministrazione avvia in seguito il Contratto di Quartiere della Bandita e il Piano Particolareggiato Costa-sud, che non hanno avuto esiti operativi.

Il ridisegno del Foro Italico, insieme al disinquinamento del porto della Cala e la realizzazione del parco archeologico del Castellammare fanno parte del *Programma di interventi per il recupero del mare*, approvato nel 2002, per una spesa di 135 milioni di euro, con una partecipazione di capitali privati di circa 66 milioni. Nel programma non c'è traccia delle previsioni di carattere infrastrutturale del PPE probabilmente indispensabili per ricostituire quel dialogo tra città storica e mare.

Il programma di interventi della città di Palermo e i progetti in atto a Catania si confrontano con il *Programma innovativo in ambito urbano*⁴ promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la riqualificazione di aree urbane ferroviarie e portuali.

Nel capoluogo il programma innovativo, finanziato per un importo di euro 1.880.859, si interfaccia con le previsioni del Piano Strategico⁵ secondo cui il waterfront dovrebbe diventare un "distretto di servizi, reti e occasioni per le imprese", con il coinvolgimento di: Comune di Palermo, Soprintendenza, dell'Autorità Portuale, e il partenariato del Pit e dei Prusst.

L'Autorità Portuale sta procedendo altresì alla definizione di un *Master Plan* per la redazione del Piano Regolatore Portuale con il supporto dell'Officina del Porto, gruppo di pianificazione, progettazione e interfaccia tra tutti i soggetti coinvolti⁶.

A Catania il finanziamento concesso dal Ministero Infrastrutture Trasporti all'interno "Programma innovativo in ambito urbano" è invece di 2.066.460 milioni.

Il tratto di costa che unisce la città al mare si presenta come un fronte continuo di pietra lavica e ha uno sviluppo di circa 7 km; di questi 2 sono occupati da percorsi ferroviari e altrettanti dall'area portuale commerciale realtà che ovviamente interferiscono nel rapporto fra la città e il mare; al di là del porto si estende il litorale sabbioso già da anni interessato da progetti di riqualificazione.

La riorganizzazione dell'intera fascia costiera prevede una convergenza di obiettivi, progetti e programmi che interessano la città e che in parte sono stati già riportati all'interno del Piano Regolatore Generale la cui vicenda è iniziata circa 12 anni fa e non ancora conclusa. Lo schema di massima del PRG, infatti, dovrebbe ormai essere depositato entro settembre e approvato entro l'anno; ciò dopo una serie di alterne vicende che hanno visto la nomina di commissario ad acta nominato nei primi giorni di giugno 2006 e la recentissima⁷ revoca da parte del Presidente

³ Redatto da Benevolo, Cervellati e Insolera durante l'amministrazione Orlando.

⁴ Art. 5 del D.M. n. 2522 del 27.12.01

⁵ Finanziato con le risorse di cui alla Delibera della Regione Siciliana n. 393 del 30.11.2004.

⁶ L'Officina è guidata dal Presidente dell'Autorità Portuale, Antonino Bevilacqua; è coordinata da Maurizio Carta per la pianificazione generale. La componente progettuale è formata da giovani progettisti che hanno vinto il concorso di idee per il waterfront bandito qualche anno fa dal Comune.

⁷ La revoca risale al 15/06/2006

della Regione Sicilia, che ha restituito le funzioni di competenza al Consiglio Comunale. Si attende adesso che l'iter proceda.

Il progetto di riqualificazione del waterfront,⁸ ormai inserito all'interno del Prg in itinere, prevede l'interramento dei percorsi gommati a raso e la realizzazione di una promenade lungo la linea di costa ed è connesso alla dismissione della linea ferroviaria, da sempre barriera fra la città e il mare.

L'Amministrazione Comunale, insieme al Ministero Infrastrutture e Trasporti, le Ferrovie dello Stato, la RFI Spa, l'Autorità Portuale e la Regione Sicilia ha firmato l'Accordo Programma per il Piano innovativo in ambito urbano (detto Antidegrado) che ha l'obiettivo di accelerare il processo di riqualificazione delle vecchie aree che un tempo erano interessate dall'attività portuale e dalla ferroviaria e che coincidono con i quartieri del centro storico a ridosso del mare.

E' evidente la necessità di confrontarsi con le complesse problematiche presenti nelle aree coinvolte e con i diversi attori interessati, mediando i conflitti esistenti e integrando programmi e progetti: in primo luogo preoccupa il rapporto con il PRP redatto dell'autorità portuale approvato precedentemente al 23 dicembre del 2004, data della presentazione del Prg.

In relazione ai differenti processi di crescita economica e culturale, le due città, portano avanti approcci diversi nella riqualificazione urbana "ridisegnando" brani di città e innescando dinamiche di rigenerazione economica, sociale ed ambientale?

Monitorare sistematicamente questi processi può essere utile a comprendere se le due città riescono a proporre scenari che ridefiniscano il reciproco ruolo nel contesto insulare, europeo e mediterraneo; tutto ciò all'interno di una logica di dialogo tra progetto urbano e strumento urbanistico, diversamente gestiti all'interno di politiche e strategie che caratterizzano i due contesti.

* Dottorando in Pianificazione Urbana e Territoriale, Dipartimento Città e Territorio - Università degli Studi di Palermo, mfallone@unipa.it

** Dottore in Pianificazione Urbana e Territoriale, Dipartimento Città e Territorio - Università degli Studi di Palermo, marilenaorlando@unipa.it

Il monitoraggio del caso di studio del waterfront di Catania è condotta dall'arch. Mariarosaria Fallone.

Il monitoraggio del caso di studio del waterfront di Palermo è condotta dall'arch. Marilena Orlando.

⁸ Per la cui realizzazione l'Amministrazione comunale ha coinvolto l'architetto Oriol Bohigas per tutto il tratto compreso fra il porto commerciale e Ognuna.