

**IL MARE PERDUTO**

# Cento anni di progetti per rifare il waterfront

Dall'Ottocento ai primi del secolo scorso: i tentativi degli urbanisti di recuperare la costa di Palermo



Progetto dell'Ottocento



**LA TESI**  
La planimetria della tesi di laurea di Manfredi Magno del 2012 che propone una soluzione fattibile

**TERESA CANNARAZZO**

**C**OME è noto, il nome Palermo deriva dalla denominazione dell'antichità classica Pan Ormòs (tutto porto) ibridato con l'arabo Balarm. Nell'immaginario collettivo la città si identificava con il grande porto; oggi, il grande agglomerato urbano che faticiamo a definire città, ha invece ridotto ai minimi termini l'identità originaria di città di mare, attuando una vera e propria mutazione genetica.

Il centro storico, anche in presenza di forti contraddizioni, derivanti da perduranti sacche di degrado fisico e sociale, racchiude i caratteri identitari fondamentali della città che derivano dalla qualità del waterfront storico, dalle molteplici stratificazioni architettoniche, artistiche e culturali, dalla permanenza di importanti funzioni istituzionali e di attività di eccellenza. Inoltre ciò che rende Palermo unica e che la differenzia da altre grandi città mediterranee è l'identità culturale multietnica che incrocia islam, medioriente e cristianità.

SEGUE A PAGINA VIII



Gli esempi di Marsiglia e Barcellona e le contraddizioni del Comune: ora Palermo ha l'ultima chance

# Cent'anni di progetti ecco la storia infinita del mare perduto

## Il tema waterfront dal 1885 a oggi cronaca di un recupero possibile

TERESA CANNAROZZO

SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

**C**ON il taglio della via Maqueda realizzato alla fine del 1500, insieme all'ampliamento del porto, avviene la rifondazione barocca della città e il centro storico viene diviso in Quattro Mandamenti. Il tracciato di via Maqueda, diventa però l'embrione di una direttrice di sviluppo in direzione nord, che non sarà mai più smentita nel corso dei secoli e la città contemporanea ha perso lentamente ma inesorabilmente il rapporto con il mare.

Oggi il processo di recupero è visibile in molte zone, ma il centro storico è strangolato da imponenti flussi di traffico veicolare e il Comune non ha ancora intrapreso una politica organica di pedonalizzazione. La morsa del traffico veicolare è ancora più devastante lungo il Foro Italico e la Cala, percorsi a tutte le ore da flussi di traffico pesante provenienti da via Messina Marine e diretti al porto, che costituiscono una barriera

to, che costituiscono una barriera insormontabile tra la città storica e il mare.

Questa problematica era stata considerata di fondamentale importanza a partire dagli anni '30 e la **riqualificazione** del waterfront urbano era uno degli obiettivi che il grande urbanista palermitano Edoardo Caracciolo aveva individuato nella progettazione del piano regolatore del 1939.

L'allontanamento del mare, nell'area del Foro Italico, è disegnato in una delle edizioni del piano Giarrusso del 1885 attraverso una colmata occupata da un giardino alli-

neato con il lato nord di villa Giulia e da una ampia strada sul bordo del mare. Questa previsione di notevole impatto figurativo e funzionale fu attuata circa sessanta anni dopo dal Comando Alleato dopo la fine della guerra, che realizzò la colmata con le macerie dei bombardamenti che colpirono Palermo.

Tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del '900, si trovano alcuni progetti urbanistici che tengono in grande considerazione il rapporto tra la città e il mare. Il primo è un documento di grande interesse che propone una visione molto ambiziosa di tutta la città: si trat-

ta del piano Bonci del 1927, che prevede una Palermo grandiosa sviluppata lungo la costa est fino a Mongerbino, lasciando pressoché intatto il territorio agricolo della Piana dei Colli.

Gli altri progetti fanno riferimento al concorso per il piano regolatore del 1939, in occasione del quale uno dei gruppi vincitori propone di scavalcare la Cala con una vistosa struttura a ponte. Lo scoppio della guerra bloccò qualunque ambizione urbanistica del Comune, ma nel frattempo la città si era sviluppata nelle aree tangenti al centro storico, confermando la di-

rezione nord.

Verso sud-est, invece, si andava consolidando detrattoni e barriere dello sviluppo urbano: la stazione centrale e il fascio ferroviario; le strutture ospedaliere e cimiteriali. La visione suggestiva e rivoluzionaria del piano Bonci non attecchì in ambito comunale e l'urbanistica del dopoguerra determinò un'espansione urbana particolarmente intensa verso nord, distruggendo quasi integralmente il territorio. Nel frattempo, sulla colmata del Foro Italico si era insediato un ingombrante e squallido Luna park, rimosso con grande fatica ma

con altrettanta determinazione dal sindaco Orlando nella prima metà degli anni '90, segnando un punto a favore della **riqualificazione** del fronte a mare. Il tema infatti era stato messo a fuoco nella redazione del P.p.e. commissionato da Orlando a Benevolo e Cervellati e approvato dalla Regione nel 1993. Il P.p.e. si proponeva di liberare il centro storico dal traffico veicolare attraverso due infrastrutture viarie a monte e a valle del centro storico con relativi grandi parcheggi, riproponendo un contatto diretto tra la città storica e il mare. In particolare per il *waterfront* urbano il P.p.e. prevedeva di far riemergere l'andamento della linea di costa di fine Ottocento attraverso il disegno di un canale e di interrare la viabilità sotto il Foro Italico canalizzandola in un tunnel al di sotto della Cala, consentendo una totale ricommissione tra la città e il mare; soluzione adottata recentemente a Marsiglia per riqualificare l'area del Port Vieux.

L'iter di formazione del P.p.e. aveva polarizzato l'attenzione dell'opinione pubblica divisa in schiere di numerosi detrattori e pochi ma qualificati sostenitori, ma prevalentemente mise in ombra una iniziativa culturale portata avanti negli stessi anni dall'onorevole Sergio Mattarella, che si proponeva di celebrare il centenario dell'Esposizione Universale del 1892 attraverso la raccolta di una serie di progetti per Palermo su aree urbane particolarmente significative. Tra queste c'era la linea di costa e gli architetti Bibi Leone e Pasquale Culotta, lavorando sul *waterfront* urbano proposero di spostare a bordo mare l'infrastruttura viaria abbassandone la quota per minimizzare l'impatto visivo ed acustico, ma riportando la carreggiata alla quota preesistente lungo l'arco della Cala (1992).

Il tema della **riqualificazione** del waterfront urbano è stato ripreso qualche anno fa dall'Autorità Portuale (ingegner Bevilacqua) che ha realizzato il *restyling* della Cala offrendo alla cittadinanza nuovi spazi e nuovi servizi lungo tutto l'arco del vecchio porto.

Palermo è molto simile a Barcellona da molti punti di vista: entrambe città costiere, con un centro storico sorto a ridosso del vecchio porto; l'espansione urbana che lo avvolge in tutte le direzioni; il quartiere di Barceloneta che sta al centro storico come il Borgo Vecchio sta al centro storico di Palermo.

Ma Barcellona ha saputo ridisegnare la sua identità di città costiera, traendo spunto dalle Olimpiadi del 1992 con una serie di opere

coordinate per riqualificare integralmente la fascia costiera, rendendo il *waterfront* interamente pedonale.

Nonostante l'indubbia efficacia dei risultati dell'esperienza di Barcellona, facilmente trasferibile a Palermo, come per altro aveva suggerito il P.p.e., l'Amministrazione comunale sembra non cogliere l'importanza fondamentale di ridare a Palermo l'identità di una città di mare e nelle Direttive per la formazione del nuovo Prg, il tema del *waterfront* urbano non è trattato con la rilevanza che meriterebbe. Anzi, negli anni successivi all'approvazione del P.p.e. il Comune non ha fatto altro che costruire collettori fognari e sottoreti nell'area della Cala e del Foro Italico, per portare gli scarichi fognari nella stazione di pompaggio di fronte a Porta Felice (altra scelta dissennata) che potrebbero rendere impraticabile la soluzione di interrare il traffico pesante in quelle aree.

Cercando di seguire i lavori attuati dal Comune e di trovare soluzioni compatibili con i vincoli imposti dalle sottoreti, abbiamo cercato in due occasioni di sviluppare il tema della pedonalizzazione del *waterfront* con l'interramento della viabilità veloce lungo il Foro Italico e la Cala scegliendo al posto del tunnel, che sarebbe molto costoso, la collocazione in trincea, che vuol dire, abbassare la quota stradale, e collegare le aree soprastanti attraverso passaggi a ponte.

Si tratta delle tesi di laurea in Architettura di Cora Barnao e Giuseppe Salerno (2003) e di Manfredi Magno (2012). Quest'ultima, redatta in collaborazione con gli uffici comunali e con l'Autorità Portuale, tiene conto di tutti i nuovi impianti sotterranei costruiti dal Comune e propone una soluzione di sicura fattibilità, in termini tecnici ed economici, rendendo pedonale tutta l'area, dotandola di ampi parcheggi nelle aree di margine e dando respiro alla sistemazione dell'area archeologica del Castellammare.

La **riqualificazione** della città contemporanea, che aspira al ruolo di capitale europea, non può prescindere dalla riconfigurazione dell'identità perduta di città di mare, a partire dalla rigenerazione in termini funzionali, architettonici e paesaggistici della fascia costiera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lina Prosa: "C'è grande attenzione verso questo testo, speriamo in una tournée"

Il sogno del 1927 di una città sviluppata lungo la costa est e l'ipotesi di pedonalizzare l'area



LE DATE

**1885**  
 Il piano Giarrusso prevede l'allontanamento del mare con una colmata

**1993**  
 La Regione approva il Piano particolareggiato di Benevolo e Cervellati

**IL PIANO**  
 Al 1885 risale il piano Giarrusso (nella foto) sul fronte a mare

**IL TEATRO**

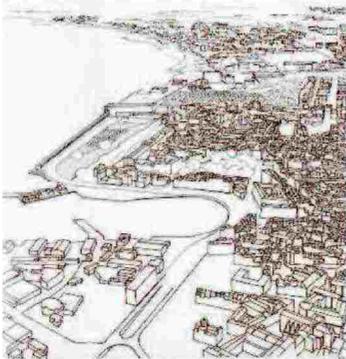
**Il viaggio di "Lampedusa beach" al Piccolo e a Barcellona**

**L** VIAGGIO di Shauba non si ferma a "Lampedusa beach". L'edizione italiana del monologo di Lina Prosa prodotta dal Biondo, infatti, l'anno prossimo approderà in un tempio del teatro come il Piccolo di Milano, che fa il paio con la Comedie Française, dove è stata ospitata la versione francese dello spettacolo. Al Ridotto del Biondo, infatti, a una delle repliche ha assistito un emissario del Piccolo che non ha avuto dubbi nell'assoldare la storia del viaggio disperato verso l'Europa. Un tema che resta di strettissima attualità quello di "Lampedusa beach" e della sua sfortunata migrante: e così prima della tappa all'Expo milanese, Barcellona batteggerà a novembre un'altra edizione straniera del monologo, in catalano, al teatro Akademia, per la regia di Moises Maicas. E il Teatro Biondo ha già annunciato che produrrà la seconda tappa della Trilogia del naufragio, ovvero "Lampedusa snow": un impegno ancora da confermare viste le difficoltà finanziarie dello Stabile.

«A Palermo abbiamo fatto quaranta repliche sempre con un bel pubblico, è un grande risultato - dice la Prosa - speriamo che adesso possa andare in tournée perché c'è molta attenzione nei confronti di questo testo».



**L'ATTRICE**  
 Elisa Lucarelli in  
 "Lampedusa beach"



**I PROGETTI**  
 Alcuni dei progetti che si sono succeduti negli anni. Sotto, il piano Bonci redatto nel 1927

