

Aa

Fata Morgana, o del Ponte sullo Stretto
di Giuseppe Arcidiacono

**Acque sacre. Emblemi spaziali
e liturgici nella Cattedrale di Agrigento**
di Domenica Brancato, Giuseppe Pontillo

**La città di sopra e la città di sotto:
costruire per addizione e per sottrazione.
Gli antichi Ipogei e la cisterna a campana
sotto il Viale della Vittoria**
di Elvira Capraro

**Paesaggi urbani a rischio.
Sviluppo futuro delle città e Piano
delle Acque, un legame imprescindibile**
di Teresa Cìlona, Giuseppe Riccobene

Tadao Ando
L'acqua e la magia del riverbero
di Viviana Di Blasi

La forma architettonica dell'acqua
di Alberto Ferlenga

Acqua: Croce e delizia dei centri abitati
di Pietro Fiaccabrino

**Agrigento capitale italiana per la Cultura
2025: una buona occasione per rilanciare
la Città dei Templi quale Porta d'Europa
nel Mediterraneo, solo se....**
di Rino La Mendola

**L'impiego dell'acqua per la lavorazione
dei grani in Sicilia. I mulini a palmenti,
aspetti tecnologici del Mulino Fiaccati**
di Fulvio Lanzarone

**Circolarità delle risorse idriche.
Tecnologie e prassi
per una gestione virtuosa**
di Antonella Mamì, Elvira Nicolini

La molteplicità liquida
di Franco Purini

Sui "modi" del fronte a mare
di Michele Sbacchi

**L'acqua come opportunità
di progetto urbano**
di Valeria Scavone

Aa - i progetti_

Diodorus Luxury Exeperience - Favara

Casa Nial - Cammarata

Casa Farace - Favara

Casa V_M - Raffadali

Casale Zaccanello - Racalmuto

Villa Panorama - Porto Empedocle

SPA Torre del Barone - Sciacca

Quadrimestrale dell'Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Agrigento
Anno XXV n. 34 – Aprile 2023
 Reg. Tribunale di Agrigento n. 222 del 04/02/1998
 Periodico censito nell'elenco delle riviste scientifiche
 Area 8 dell'ANVUR
 ISSN n.1827-854X

Editore

Fondazione Architetti nel Mediterraneo - Agrigento

Legale Rappresentante

Pietro Fiaccabrino - Presidente

Direttore Responsabile

Pietro Fiaccabrino

Capo Redattore

Domenico Balletti

Redazione

Elvira Capraro
 Giuseppa Catalano
 Teresa Cilona
 Carmelina Drago
 Maria Antonietta Di Liberto
 Carmelo Faldetta
 Maria Rita Fisco
 Giuseppe Lalicata
 Alfonso Micciché
 Alfredo Fabrizio Pinelli
 Giuseppe Piraneo

Hanno scritto in questo numero

Giuseppe Arcidiacono
 Domenica Brancato
 Elvira Capraro
 Teresa Cilona
 Viviana Di Blasi
 Alberto Ferlenga
 Pietro Fiaccabrino
 Rino La Mendola
 Fulvio Lanzarone
 Antonella Mami
 Elvira Nicolini
 Giuseppe Pontillo
 Franco Purini
 Giuseppe Riccobene
 Michele Sbacchi
 Valeria Scavone

Progetto grafico

Giuseppe Marciante

Impaginazione e grafica

Luisa Doriana Lombardo
 Giuseppe Piraneo

Consiglio dell'Ordine degli Architetti PPC di Agrigento

Rino La Mendola (Presidente)
 Michele Ferrara (Vicepresidente)
 Giuseppe Antona (Vicepresidente Aggiunto)
 Giuseppe Mazzotta (Segretario)
 Savatore Porretta (Tesoriere)
 Roberto Campagna (Consigliere)
 Giacomo Cascio (Consigliere)
 Mara Collura (Consigliere)
 Carmelina Drago (Consigliere)
 Pietro Fiaccabrino (Consigliere)
 Angela Muratore (Consigliere)
 Isabella Puzangaro (Consigliere)
 Patrizia Russotto (Consigliere)
 Giuseppe Vita (Consigliere)
 Raimondo Zambuto (Consigliere)

Consiglio della Fondazione Architetti nel Mediterraneo (AG)

Pietro Fiaccabrino (Presidente)
 Giuseppe La Greca (Vicepresidente)
 Giuseppa Catalano (Segretario)
 Pier Angelo Costanza (Tesoriere)
 Maria Antonietta Di Liberto (Consigliere)
 Vincenzo Florio (Consigliere)
 Calogero Giglia (Consigliere)
 Giuseppe Lalicata (Consigliere)
 Alfonso Micciché (Consigliere)
 Alfredo Fabrizio Pinelli (Consigliere)
 Lorenzo Violante (Consigliere)

Ordine degli Architetti PPC di Agrigento

Via Gaglio, 1 - 92100 Agrigento
 Tel. 0922 29455 - architetti@agrigeno.archiworld.it
 www.ordinearchitettiagrigeno.it

Fondazione Architetti nel Mediterraneo - Agrigento

Via Gaglio, 1 - 92100 Agrigento
 Tel. 0922 22931 - amf.agrigeno@gmail.com

Fotocomposizione e stampa

INDUSTRIA GRAFICA T. SARCUTO srl
 Via Unità d'Italia, 30 (S. Giusippuzzu) - 92100 Agrigento
 Tel. 0922 602024 / 0922 602104 - sarcutosrl@gmail.com
 Ufficio: Via Principe di Villafranca, 33 - 90141 Palermo
 Tel. e Fax 091 6113173 - www.tipografiasarcuto.com

Editoriale

Acqua: croce e delizia dei contesti abitati
 di Pietro Fiaccabrino

2

Informazioni

Agrigento capitale italiana per la Cultura 2025: una buona occasione per rilanciare la Città dei Templi quale Porta d'Europa nel Mediterraneo, solo se....

di Rino La Mendola

5

Attività ed iniziative dell'Ordine nel quadrimestre dicembre 2022 marzo 2023.

a cura della Redazione

9

Argomenti

Fata Morgana, o del Ponte sullo Stretto
 di Giuseppe Arcidiacono

16

Acque Sacre.

Emblemi spaziali e liturgici nella Cattedrale di Agrigento

di Domenica Brancato, Giuseppe Pontillo

20

La città di sopra e la città di sotto: costruire per addizione e per sottrazione. Gli antichi Ipogei e la cisterna a campana sotto il Viale della Vittoria

di Elvira Capraro

28

Paesaggi urbani a rischio.

Sviluppo futuro delle città e Piano delle Acque, un legame imprescindibile
 di Teresa Cilona, Giuseppe Riccobene

34

Tadao Ando - L'acqua e la magia del riverbero

di Viviana Di Blasi

40

La forma architettonica dell'acqua
 di Alberto Ferlenga

46

L'impiego dell'acqua per la lavorazione dei grani in Sicilia

I mulini a palmenti, aspetti tecnologici del Mulino Fiaccati

di Fulvio Lanzarone

49

Circularità delle risorse idriche.

Tecnologie e prassi per una gestione virtuosa

di Antonella Mami, Elvira Nicolini

55

La molteplicità liquida

di Franco Purini

62

Sui "modi" del fronte a mare

di Michele Sbacchi

68

L'acqua come opportunità di progetto urbano

di Valeria Scavone

72

Progetti

Diodorus Luxury Exeperience - Favara

Arch. Andrea Crapanzano

80

Casa Nial - Cammarata

Arch. Croce Giambrone

84

Casa Farace - Favara

Arch. Lillo Giglia

88

Casa V_M - Raffadali

Arch. Giuseppe Grizzaffi

92

Casale Zaccanello - Racalmuto

Arch. Angelo Parla

96

Villa Panorama - Porto Empedocle

Arch. Dario Riccobono

100

SPA Torre del Barone - Sciacca

Arch. Elsa Sanfilippo

104

Pubblicazioni

Il mare, culla di vita e di cultura

di Carmelo Faldetta

110

Osservando le opere d'arte

di Carmelo Faldetta

111

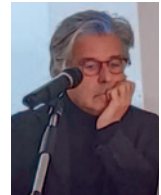
La collaborazione è aperta a tutti gli iscritti all'Albo e agli operatori interessati alla professione di architetto. Gli articoli firmati esprimono solo le opinioni degli autori e non impegnano i Consigli dell'Ordine degli Architetti di Agrigento e della Fondazione AMF-Agrigento. La Direzione inoltre declina ogni responsabilità per i materiali inviati non espressamente richiesti e che non vengono restituiti.

In copertina:
 Madrid, Ponte di Arganzuela
 Dominique Perrault.
 Fotografia di Luisa Doriana Lombardo



Sui “modi” del fronte a mare

di Michele Sbacchi



Il rapporto tra il costruito e l'acqua, sia essa mare, lago o fiume è variegato e determinante per il progetto di architettura. In linea di massima si possono distinguere due modi per progettare il rapporto tra 'costruito' e mare, o, come più spesso si dice, tra città e mare. Il primo, del tutto centrato sul 'costruito', è quello per cui la città 'proietta sé stessa' sulla costa. In questo caso la relazione consiste essenzialmente nell'incontro – o sarebbe meglio usare il termine 'scontro' – tra il tessuto urbano, qualunque esso sia, ed un elemento, in un certo senso accidentale, quale la costa. Secondo questo approccio, sulla costa avrebbe luogo l'incontro 'inaudito' tra regola ed eccezione, tra artificiale e naturale, tra permanente ed effimero, tra fisso e mobile. Conseguentemente questo modo di intendere lo stato di fatto, di intendere il fenomeno urbano è stato assunto come base del progetto. Il progetto allora si pone 'a completamento' di una condizione storicamente cristallizzata ed introitata.

Il modo di questo tipo di costruzione della città è quasi sempre il *waterfront*. Di fatto la città non si limita ad incontrare l'acqua ma rappresenta sé stessa con il suo *waterfront*. È il modo con il quale numerose città, espandendosi nell'Ottocento, ed in seguito se non anche prima, hanno creato palazzate, passeggiate, lungomari. In queste occasioni, infatti, si è progettato dando il primato 'logico' alla massa edilizia della città. Una visione che si svolge totalmente 'a partire dalla città'. Si tratta di una relazione che si basa su una direzione precisa: 'perpendicolare' alla costa. La città si scontra con la costa avanzando ortogonalmente ad essa. Oltre che una direzione, questo approccio assume, sul piano della edificazione anche un verso preciso: non solo perpendicolarmente ma anche 'dalla città verso il mare'. Peraltro questa percorrenza unidirezionale è quella della vista panoramica, - e cioè la vista del mare dalla città. (Simeoforidis, 1993:25-34).

Esattamente parallela a questa, ma meno le-



Figura 1

Fig. 1
Foreign Office
Architects, Yokohama
Terminal, 2002
(immagine tratta da
www.archdaily.com/554132/ad-classics-yokohama-international-passenger-terminal-foreign-office-architects-foa)

Fig. 2
Manuel de Solà
Morales, Lungomare di
Porto
(immagine tratta da
www.doyoucity.com/proyectos/entrada/12208)



Figura 2

gata alla logica insediativa, è la vista della città dal mare, anche in questo caso, perpendicolarmente alla costa. Quest'ultima è la rappresentazione convenzionale, e di gran lunga prevalente, dal vedutismo settecentesco alla stereotipata foto turistica contemporanea, che legittima, secondo il verso opposto, l'affaccio sul mare della città. Dobbiamo a questo punto notare che la perpendicolarità di cui abbiamo parlato finora può dare luogo a due diverse possibilità.

La prima, che è anche la più comune, è quella dell'espansione/estensione. Secondo questa gli elementi della città – siano essi strade, isolati o edifici – si irrigidiscono o si prolungano sulla costa. Innumerevoli *waterfronts* specialmente a partire dall'Ottocento sono stati generati in questo modo. Così come un caso recente, e particolare, di questa prima possibilità è il terminal marittimo dei *Foreign Office Architects* a Yokohama che è costruito come penisola generata dal prolungamento di un asse stradale. Quasi una trasposizione di un elemento urbano nel dominio eminentemente naturale di linea di costa e acqua. In questo caso la priorità dell'elemento urbano viene amplificata addirittura oltre la linea di costa.

La seconda possibilità è quella in cui gli elementi della città (strade, edifici, isolati), quasi come in un'anamorfose, si deformano sulla costa, senza rinunciare alla loro identità

prettamente urbana. Questo è quello che avviene in numerosissimi casi laddove l'isolato urbano o l'edificio si plasma sulla costa, assecondandone il profilo irregolare e spesso curvilineo.

In particolare, come si può dedurre da quanto finora scritto, in questo modo di approssicare il problema, è la città a prevalere mentre la costa è presente ma solo genericamente come elemento anomalo. E ciò in tutt'e due le ipotesi delineate.

Ci interessa pertanto sottolineare che in questo modo non viene quindi presa in considerazione una caratteristica architettonica fondamentale della costa: la linearità. Tutt'al più la linearità della costa viene riconosciuta nell'accettarla come limite. Eppure la linearità, come vedremo meglio appresso, è un suo attributo pregnante, oltre ad essere un fondamentale aspetto dell'architettura e degli elementi che la compongono. Ma, come abbiamo sottolineato, esiste per il progetto della costa un'altra visione ed un'altra impostazione, all'interno della quale la sua rilevante "linearità" viene riconosciuta.

Al fine di comprendere appieno quest'ultimo aspetto dobbiamo prima di tutto notare che la costa è un luogo duplice: essa mette in scena non solo il fronte a mare della città ma anche il fronte del mare sulla città (Damish: 2001). Essa è quindi il luogo di relazioni 'parallele' oltre che perpendicolari. La costa,



Figura 3

cioè, agglomera edifici e luoghi secondo la sua longitudinalità: essa incontra luoghi, edifici e città. Si tratta quindi di un sistema lineare che include, od esclude, alcuni di questi elementi al suo interno. La costa, quindi, stabilisce relazioni “lungo” sé stessa. Relazioni che spesso prevalgono rispetto a quelle tradizionali di proiezione “dalla” città. Ci riferiamo a sistemi di relazioni che spesso esistono e che devono solo essere riconosciuti. Qualora individuati questi sistemi di relazioni permettono di comprendere il modo di essere intrinseco a molti manufatti sulla costa. Ciò non può stupire perché la costa è un luogo speciale nel suo mettere insieme fatti eterogenei ma anche perché è un luogo eminentemente lineare.

A questo punto è opportuno fare un passo indietro e notare che la linearità in architettura non è certamente un elemento secondario, che quindi può essere trascurato con facilità. Si pensi, per esempio, ai ben noti tracciati regolatori di Le Corbusier. Od facendo un passo ancora indietro ai *lineamenta* che Leon Battista Alberti, pone alla base dell'essenza dell'architettura. Ovviamente la linearità deriva dalla linea e, conseguentemente, è una nozione che proviene dalla geometria. Essa è stata, in vari modi, a volte anche tortuosi ed inconsapevoli, assorbita dalla progettazione

architettonica. Non è certo facile ricostruire questi itinerari ma è sicuramente utile riconoscerne l'influenza. Per fare ciò occorre anche notare che la linea è relativa alla quantità continua e quindi è contro il numero e la sua astrattezza. Nonostante questa fattualità, però, la linea può nondimeno essere virtuale, come per Talete, ed anche in questo caso di grande applicazione per la progettazione: vedi, ad esempio, i già citati tracciati regolatori di Le Corbusier. Ma ciò che più ci interessa è che questa *linearis essentia* – per usare il termine di Francesco Barozzi, un matematico del Cinquecento significativamente vicino agli architetti – è un modo della *dispositio* ovvero della progettazione architettonica. (Tafuri, 1985: 206-210). Quindi un concetto che sta nel fondamento ontologico dell'architettura.

Questa caratteristica è stata anche portata all'estremo nei progetti di città lineari come quelli di Soria y Mata o anche nella *Roadtown* di Edgar Chambless. Così come è difficile disconoscere la *linearis essentia* del *Plan Obus* o dei progetti in Sudamerica di Le Corbusier (Casali, 2004: 26-28), od ancora dei disurbanisti russi che immaginavano tutta la città letteralmente soppiantata da elementi lineari.

Gli architetti hanno imparato a riconoscere

Fig. 3
Rafael Moneo,
Kursaal a San
Sebastián, 1990
(immagine tratta da
[rafaelmoneo.com/en/
projects/kursaal-
auditorium-and-
congress-center](http://rafaelmoneo.com/en/projects/kursaal-auditorium-and-congress-center))

in termini molto meno estremi questa linearità in un elemento del territorio che è molto simile alla linea di costa: la grande strada. Hanno anche imparato a vederla come sistema di ordinamento del territorio ed hanno infine capito che il fronte stradale può essere a volte negato. La costa, come la grande strada, è un elemento pronto, steso sul territorio, e con fortissime capacità di aggregazione. Esso può moltiplicare in maniera straordinaria la *performance* di un singolo edificio. Ma tutto questo avviene longitudinalmente, secondo una linea. Per queste ragioni, dal confronto con il lavoro e le elaborazioni portate avanti sulle strade, molti metodi possono essere derivati per sviluppare progetti sulla costa.

Ci pare importante puntualizzare che in questo secondo approccio il concetto di limite, e di linea come limite, sfuma e si indebolisce. Si verificano infatti molte contaminazioni: alcuni elementi propri della terraferma varcano il limite e sono costruiti sull'acqua, altri instaurano relazioni temporanee con questo sistema. È il caso delle navi ormeggiate, dei relitti o di altri elementi simili (Pla, 1996). La fascia di costa è quindi un luogo diverso dove la logica del tessuto urbano svanisce e cede spazio ad interventi episodici di totale contaminazione tra regola ed eccezione, tra naturale ed artificiale. Però un insieme unico di navi, barche, relitti, moli, infrastrutture, pontili, palafitte ed edifici occupa questi luoghi. La "fascia a mare" è caratterizzata da linearità, come abbiamo già notato, ma anche da mobilità degli elementi e dalla naturalità che affiora. Il Kursaal di Rafael Moneo a San Sebastián è un edificio che è stato progettato pienamente in ossequio a questa condizione. Lo stesso può dirsi, con i dovuti distinguo, a proposito del *newMetropolis* di Renzo Piano ad Amsterdam o per la torre di Gonalo Byrne a Lisbona. In questo caso però si tratta di edifici 'di costa', ad essa relazionati non solo per posizione ma anche per "carattere". Dobbiamo sottolineare che ciò che spicca in questi casi è però la mancanza di connessione con la città e quindi la diametrica differenza dalla logica del *waterfront*. Però è bene notare che ciò si inserisce in un fenomeno più vasto, quello che vede lo sfrangiamento dell'edificio nel paesaggio di cui le piscine a Lea de Palmeira di Alvaro Siza costitui-

scono una nota epitome.

Molti progetti in tempi relativamente recenti sono stati concepiti a partire da una consapevolezza approfondita della dimensione lineare della costa dando luogo a strategie ben articolate per lunghi tratti di costa e non solo per singoli episodi, come nei casi che abbiamo citato precedentemente. Paradigmatico, forse più di tutti, è il progetto di Elia Zenghelis per Atene, dove la modificazione della costa prevale decisamente sul tessuto urbano retrostante. Ma probabilmente il progettista che più è andato avanti nell'elaborare una strategia della linearità è stato Manuel de Sol -Morales che infatti è riuscito a fare di questo atteggiamento un vero e proprio metodo progettuale. Si possono ricordare i progetti per Thessalonike cos  come quello per Badalona, od ancora quello per Antwerpen. Su questi svetta, a mio parere, per chiarezza degli intenti e per la qualit  dei risultati, la abile realizzazione del lungomare di Porto. Nel progetto di Sol -Morales a Porto paradossalmente il *waterfront* scompare: citt  e mare si legano fuori da quelli che sono diventati stereotipi del progetto.

Bisogna in ultima analisi progettare assumendo il rapporto della citt  con il mare non come un tema speciale ma come uno dei tanti fenomeni con i quali lo spazio si rivela nella nostra esperienza.

Bibliografia

- Simeoforidis, Y., 1993. «Building the city by the waterside». *Tefchos*, n. 11 (1993): 8-22.
- Pla, M., 1996, "Derivas, contenedores, tempestades. Arquitecturas sin ancla". *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, n. 212, C.O.A.C.
- Damisch, H., 2001, *Skyline: the narcissistic city*, Stanford: Stanford University Press.
- Taylor, William R., 1994, *New York. Le origini di un mito*, Venezia: Marsilio.
- Tafari, M., 1985, *Venezia e il Rinascimento*, Torino: Einaudi.
- Casali, V., 2004. «Le Corbusier ed il mare». *L'Architetto italiano* n. 2, giugno/luglio 2004, Roma, Mancosu Editore: 24-31.

Michele Sbacchi

  Professore Associato di Progettazione Architettonica, Universit  di Palermo