

Conversazioni sulla Città - Porto



sensi
CONTEMPORANEI



le conversazioni sono organizzate
in collaborazione con



19 dicembre 2006
11 e 12 gennaio 2007
presso
L'Officina del Porto

Un ringraziamento a:



PLANETA

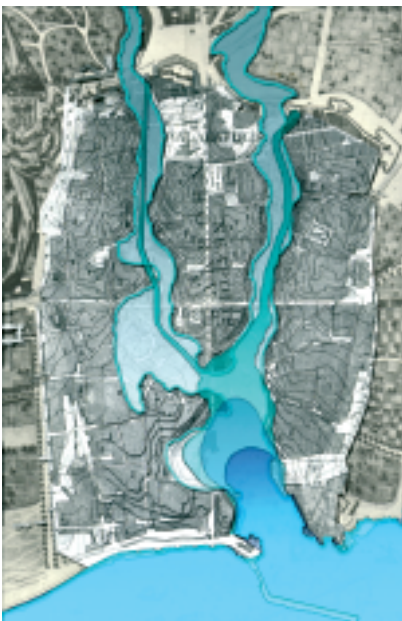


infofarma
COMMUNICATION

L'Officina del Porto
Varco Santa Lucia
Porto di Palermo
Tel. +39 091 586052

Palermo, fiumi e mare

Quando, nel VIII secolo, arrivarono dal mare nel golfo di Palermo, i coloni fenici ebbero immediatamente chiaro come quella conca ricca di vegetazione, attraversata da torrenti, esposta a levante e con un ridosso riparato dal micidiale vento di Maestrale fosse il luogo adatto per fondare la loro città. Confortati dalle tracce di insediamenti precedenti, soffermarono la loro attenzione su un piccolo promontorio, nella piana, circondato da due fiumi che confondevano le loro acque con il mare in un ampio acquitrino. La posizione consentiva di controllare l'intero golfo e l'accesso occidentale. Per tenere a bada gli eventuali invasori da Sud e da Nord bastavano i due fiumi non perché fosse particolarmente difficile attraversarli, quanto piuttosto perché, insieme all'acquitrino salmastro, fornivano due formidabili difese: la malaria e la peste. Chiunque, provenendo dal mare e in estate, avesse cinto d'assedio la città avrebbe dovuto fare i conti con quelle difese, come avrebbero sperimentato gli stessi Fenici, sulla loro pelle, nei vari tentativi di conquistare Siracusa. E, tuttavia, il mare a Oriente e le colline a Occidente erano parte





della città (come dimostra senza dubbio la struttura dell'insediamento), pur essendo altro dalla città: appartenevano al regno oscuro della natura e al potere incontrollabile della divinità; erano antagonisti.

Le stesse attrezzature portuali e i bacini di carenaggio erano, in certo modo, delle addizioni all'abitato, nella gran parte delle rive mediterranee.

Un altro fiume ha influito sul processo di crescita della città.

L'Oreto - certo non da solo - ha favorito l'allontanamento dal mare e la trasformazione della costa in un'area marginale. Tuttavia, ha anche prodotto un effetto non programmato, ma per così dire positivo, e cioè quello di far concentrare lungo il suo tracciato e a Sud alcune delle più importanti istituzioni pubbliche della città, tra le quali la gran parte è destinata all'Università degli studi che occupa, a Est, l'area compresa tra il mare e via Archirafi (l'Orto Botanico ne costituisce l'elemento più significativo) e, a Ovest, l'ampia area compresa tra la fossa della Garofala e via Basile; l'ultimo edificio istituzionale qui localizzato è il carcere di Pagliarelli. Tutti queste strutture gravitano intorno al sistema delle strade formato da via Lincoln, corso Tukory e via Basile, costituendo un potenziale sistema integrato che si potrebbe facilmente razionalizzare.

Questa piccola digressione tra storia e immaginazione, mi è servita per introdurre la questione del rapporto tra Palermo e il mare del quale, naturalmente, fa parte il porto.





Sant'Erasmus; villa GFiulia; Orto Botanico.



Piazza della magione e bastione dello Spasimo.



Stazione Centrale.



Corso Tukory; Palazzo Reale; giardino d'Orlèans.

Università degli studi di Palermo, viale delle Scienze.





Se si guarda la serie storica delle mappe, si può osservare come tale rapporto si sia mantenuto inalterato nel tempo e sia consistito, sempre, in un contatto puramente visivo; e solo in alcuni punti prestabiliti, appartenenti a parti di città altamente rappresentative. È il caso del Cassaro vecchio, già citato; di via Alloro; dello stradone di Sant'Antonino; del corso Vittorio Emanuele, con la riforma dei suoli derivata dal suo nuovo tracciato: qui il mare è il fuori; è il confine lontano di una prospettiva accelerata da dentro la città verso l'esterno.

Esistono solo due lungomare realizzati, quello di Mondello (inizio '900) e quello di via Crispi (concorso del 1949) il primo, però, compromesso dalle strutture balneari e il secondo cancellato dalle opere di recinzione del porto e, soprattutto, dalle costruzioni che, nel tempo, si sono realizzate sul bordo orientale della strada. Lo stesso foro Umberto I non ha una tipologia da lungomare, visto che non vi insiste alcun fronte urbano come nel caso di Napoli, di Bari, di Messina o di Cagliari (giusto per restare nel Meridione e nelle isole maggiori).

E, d'altra parte, la scelta postbellica di usare il mare come discarica delle macerie o, più recentemente, la costruzione della stazione di sollevamento dei liquami hanno distorto quel rapporto, sottilmente concettuale, e troppo frettolosamente, invece liquidato come un non rapporto.

Persino il dispositivo di paesaggio costituito dal sistema Monreale - Porta Nuova - corso Vittorio Emanuele - Porta Felice - mare, magistralmente costruito da G.B. Basile nella seconda metà dell'Ottocento a conferma della profondità e della persistenza, fino all'altro ieri, della cultura urbana palermitana, è stato compromesso dalla realizzazione del molo nord e di un palmeto. Riprendo, ora, il progetto del '49 perché mi è utile per sottolineare alcuni aspetti che servono a capire meglio il ruolo che del porto potrebbe avere nella città.

In quello, era prevista la realizzazione di un fronte porticato, in diretto contatto con il porto, che aveva come terminali il sistema Teatro Massimo Verdi / via Cavour / castello a mare (progetto di Basile) e il sistema Politeama Garibaldi / via Amari / ingresso del porto.



In realtà, questo fronte fu realizzato senza portare alle estreme conseguenze tutte le sue implicazioni, con il risultato di separare le attrezzature portuali dal corpo vivo della città.



Tirando le conclusioni da questo discorso, si possono dedurre alcune considerazioni e porre alcune questioni.

Considerazioni:

il rapporto di Palermo con il mare è ed è stato prevalentemente concettuale, il che lo rende unico nel suo genere e capace di identificare fortemente la città;

le trasformazioni di Palermo, sin dalle sue origini, sono legate molto chiaramente all'orografia che ha nelle direzioni Est/Ovest i suoi punti di forza, fino al punto che persino il famigerato PRG degli anni Sessanta ha riprodotto lo stesso modello di espansione nella piana Nord, ancorché non condizionato dalla presenza di aste fluviali.

Questioni:

ammesso che il porto di Palermo, almeno sino al medioevo, abbia avuto il ruolo di nodo scambiatore (diremmo oggi), come



testimoniano la presenza dei fondaci e la Ruga degli Aragonesi che integrava il porto alla struttura urbana attraverso il sistema dei mercati, possiamo, oggi, sostenere che possa avere un ruolo analogo?

se sì, quali sono le strutture di supporto che lo integrino nella rete europea delle autostrade del mare, dei corridoi, degli hub aeroportuali? visto che altre città del Mediterraneo si sono attrezzate o si stanno attrezzando a questo fine e che, in Italia meridionale esiste già Gioia Tauro; e che Genova, insieme con Torino e Milano, si sta riconfigurando (su nuovi parametri) come polo trainante dell'economia italiana;

se no, sotto quale predizione di sviluppo, con quale ipotesi generale si intrecciano le proposte di sviluppo del porto?

Ci sono elementi importanti da prendere in considerazione: Palermo è stata una capitale, con tutto ciò che questo comporta nei termini di uno sviluppo del terziario e dei servizi a scapito di quello industriale; e lo sarebbe tutt'ora se non avesse rinunciato, da poco meno di due secoli a questa parte, a mantenere il ruolo come testimoniano le allocazioni delle principali istituzioni regionali, fatte salve le sedi che stanno in edifici rappresentativi di poteri precedenti.

In occasione dell'ultimo POR, l'Università di Palermo ha partecipato a varie delle azioni ivi previste. Nel il PIT Palermo propose per la linea di costa la costruzione di un itinerario 'museale' costiero – non nel senso di un circuito di musei quanto piuttosto di un sistema puntiforme di luoghi in cui la città rappresentasse sé stessa verso il mare e dal mare: itinerario nel quale intrecciare servizi, archeologia, istituzioni culturali e altro, secondo la logica che il legame con il mare fosse discontinuo e che ciascuno dei luoghi si innervasse su strutture trasversali alla città. Il porto potrebbe essere uno di quei luoghi.

Conversazioni sulla Città - Porto

19 dicembre 2006 ore 15.30
Il progetto urbano per Palermo

Apri i lavori il Presidente
dell'Autorità Portuale
Antonio Bevilacqua

Saluti del Sindaco della Città di Palermo
Diego Cammarata

Introduzione ai lavori il Magnifico Rettore
dell'Università degli Studi di Palermo
Giuseppe Silvestri

Interventi Conversazione:
Marcella Aprile
Palermo, i fiumi e il mare

Giuseppe Guerrera
Progetto per i luoghi del trasporto a Palermo

Marcello Panzarella
*I lineamenti del progetto urbano per
Palermo nelle proposte di Pasquale Cutotta*

Interventi
Michele Cometa



Il tema del waterfront e del rapporto città-porto è stato l'argomento scelto per la "trasferta" palermitana della 10. Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia, un'occasione per porre alcune riflessioni sul futuro della città di Palermo e sul ruolo che essa può interpretare nel quadro della realtà insulare e nel contesto Mediterraneo. Tra gli eventi avviati a Palermo, nel contesto delle attività della Biennale, per iniziativa dell'Autorità Portuale e della Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi, si è voluto dare spazio a un percorso di confronti culturali sulle principali tematiche che riguardano la progettazione di un futuro a medio e lungo termine, coinvolgendo esponenti del mondo accademico e del tessuto imprenditoriale. "Il progetto urbano per Palermo" è la prima di tre conversazioni (le altre sono in calendario l'11 e il 12 gennaio) ospitate dall'Officina del Porto.

"Le conversazioni rappresentano un momento importante di scambio tra differenti soggetti impegnati nel dare a Palermo una dimensione "contemporanea", afferma Nino Bevilacqua. "In questa città per lungo tempo il mare e la città sono state due realtà che quasi non si toccavano più. In anni più recenti, invece, si sono fatte strada altre sensibilità: la salvaguardia ambientale e l'espressione di una identità locale che ha ricoperto e vuole riappropriarsi del proprio mare. Anche Palermo ha dovuto fare i conti con una questione comune alle principali città portuali italiane, spesso territori bifronti, dove l'identità urbana e la tradizione portuale non solo non si integrano, ma spesso non riescono neppure a coabitare: oggi il fronte a mare sta diventando un nodo sempre più importante, per questo ritengo fondamentale che Palermo sappia costruire scenari coraggiosi, mettendo in campo idee diverse. Il modello-Palermo è sintetizzato da tanti progetti - grandi e piccoli - da portare avanti e dalla sequenza di singole addizioni architettoniche che insieme diventano una forza capace di mettere in fila il centro storico e il porto antico e di inglobare pure il porto del traffico in continuo aumento". Per Nicola Giuliano Leone, preside della Facoltà di architettura "è necessario molto lavoro per consentire alla città e alla cittadinanza di indirizzare la nostra contemporaneità verso ruoli che, potenzialmente, possano dare nuove ragioni di modernità alla Sicilia e alle sue città. Occorre sviluppare conoscenza, costruire capacità propositive e progettuali, dare corpo a un clima di confronto sociale e di partecipazione in cui è possibile esprimersi per costruire".

L'Officina del Porto
Viao Santa Lucia
Porto di Palermo
Tel. +39 091588032