

# BENEDETTO COLAJANNI

opere, progetti e scritti in suo onore

a cura di:

*Antonio Cottone, Tiziana Basiricò, Simona Bertorotta, Giovanna Vella*

*scritti e testimonianze di:*

*Salvatore Amoroso, Gigliola Ausiello, Salvatore Avara, Piergiovanni Bardelli, Fabio Basile, Guglielmo Benfratello, Mauro Bertagnin, Aldo Bertuglia, Simona Calvagna, Rinaldo Capomolla, Tiziana Campisi, Gianfranco Carrara, Luigi Caruso, Santi Maria Cascone, Agostino Catalano, Simona Colajanni, Rossella Corrao, Domenico Costantino, Enrico Dassori, Mario De Grassi, Benito De Sivo, Antonio De Vecchi, Dario Donato, Flavia Fascia, Giovanni Fatta, Corrado Fianchino, Ornella Fiandaca, Antonio Fioravanti, Salvatore Gaglio, Antonio Gentile, Maria Luisa Germanà, Laura Greco, Ignazio Infantino, Tullia Iori, Renato Iovino, Yehuda E. Kalay, Fulvio Lanzarone, Mario Manganaro, Antonino Margagliotta, Angela Mazzè, Renata Morbiducci, Stefania Mornati, Riccardo Nelva, Franco Nuti, Maurizio Oddo, Giuseppe Pellitteri, Silvia Pennisi, Francesco Polverino, Sergio Poretti, Raffaella Riva Sanseverino, Salvatore Mario Sardo, Enrico Sicignano, Giuseppe Silvestri, Filippo Sorbello, Giovanni Tortorici, Giuseppe Trombino, Giuseppe Turchini, Nino Vicari, Calogero Vinci, Rosa Maria Vitrano, Rosalia Vittorini, Marcello Zordan.*



## SOMMARIO

### RICORDANDO BENEDETTO

- 17 **Guglielmo Benfratello:** *I rapporti in Facoltà tra due "compagni", anzi uno no*  
27 **Gianfranco Carrara:** *Trentacinque anni*  
31 **Mario De Grassi:** *Nihil aedilis a me alienum puto*  
33 **Giuseppe Silvestri:** *Benedetto, mio maestro subliminale*  
37 **Giuseppe Turchini:** *Benedetto, un grande che ho avuto come amico*  
41 **Aldo De Marco:** *Io sono!*  
43 **Antonio Fioravanti:** *Mezzaria*

### LA DIDATTICA E LA RICERCA

- 47 **Antonio Cottone:** *Una vita vissuta intensamente*  
61 **Giuseppe Pellitteri:** *Un lungo cammino di ricerca per il progetto di architettura*  
69 **Aldo Bertuglia:** *Intervista ad un "Maestro"*  
73 **Elenco degli scritti**  
85 **Antologia degli scritti**  
87 *Frank Lloyd Wright e l'architettura "organica"*  
93 *L'edilizia e l'industria*  
99 *Problemi di storia della prefabbricazione. Gli edifici a struttura metallica intelaiata nella prima metà dell'800*  
117 *Un documento di architettura normanna nella campagna di Carini*  
127 *Intervista su "Il centro antico di Palermo"*  
129 *Strutture naturali e costruzioni umane*  
135 *Dibattito sull'abusivismo. Prevenzione e recupero*  
139 *Condividere la creatività tra architetto e "aiuti digitali"*  
141 *Il concetto di involucro*

## L'ATTIVITÀ DI PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE

- 151 **Giuseppe Trombino:** *Urbanistica e impegno civile. Quarant'anni di storia urbanistica soliana attraverso l'attività di Benedetto Colajanni*
- 181 **Maurizio Oddo:** *Architettura e contesto. Dal piano al dettaglio, l'opera di Benedetto Colajanni*
- 191 **Antonino Margagliotta:** *Sui progetti di edilizia residenziale pubblica di Benedetto Colajanni*
- 201 **Elenco dei piani e dei progetti**
- 215 **Antologia dei progetti**
- 217       Concorsi di architettura
- 245       Edilizia residenziale privata
- 285       Edilizia residenziale pubblica
- 341       Edilizia specialistica

## SCRITTI IN ONORE DI BENEDETTO COLAJANNI

- 395 **Salvatore Amoroso, Luigi Caruso:** *Dall'architettura tecnica alla pianificazione del traffico*
- 405 **Gigliola Ausiello:** *Progetto, memoria e modernità*
- 417 **Salvatore Avara:** *Ciclista solare*
- 425 **Piergiovanni Bardelli:** *Progettare, costruire, conservare - semplicità - complessità*
- 437 **Fabio Basile, Mario Manganaro:** *Benedetto Colajanni e gli anni della fondazione della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Messina. Luoghi, fatti e memorie*
- 447 **Mauro Bertagnin:** *Un programma decennale per proteggere l'architettura di terra nel mondo*
- 453 **Rinaldo Capomolla:** *Come una tela di ragno. Il progetto di Sergio Musmeci per il ponte sul canale di Messina*
- 459 **Gianfranco Carrara, Antonio Fioravanti, Yehuda E. Kalay:** *Collaborative working environments in architectural design*
- 465 **Santi Maria Cascone, Simona Calvagna, Salvatore Mario Sardo:** *Tendenze contemporanee dell'architettura per la musica*
- 477 **Agostino Catalano:** *Il "culturismo strutturale"*
- 485 **Rossella Corrao:** *Involucri traslucidi in vetromattone: nuove tecniche di assemblaggio a sezione incrementata, prestazioni del prodotto per la riduzione del valore di trasmittanza*
- 497 **Domenico Costantino:** *Dal risanamento alla conservazione: piani e politiche per il centro storico di Palermo*

- 511 **Enrico Dassori, Renata Morbiducci:** *Il colore nell'architettura: metodi non invasivi per la caratterizzazione cromatica di superfici murarie*
- 521 **Benito De Sivo:** *Un affettuoso ricordo di Benedetto Colajanni*
- 527 **Antonio De Vecchi, Simona Colajanni:** *I sistemi ibridi nella progettazione dell'edilizia sostenibile*
- 537 **Dario Donato:** *Prove di volo. Un centro commerciale vista lago*
- 547 **Flavia Fascia:** *Riqualificazione funzionale degli antichi Monasteri Bizantini. Il caso del Monastero di Kassariani in Grecia*
- 557 **Giovanni Fatta, Tiziana Campisi, Calogero Vinci:** *Architettura e tecnica nei mercati coperti. Idee e realizzazioni, fortune e insuccessi a Palermo*
- 587 **Corrado Fianchino:** *Il PRG Colajanni per Noto. Il piano del buon senso*
- 599 **Ornella Fiandaca:** *Colajanni, Gehry e la metempsicosi. Su ogni binario corre una storia*
- 605 **Antonio Gentile, Salvatore Gaglio, Ignazio Infantino, Filippo Sorbello:** *Fruizione digitale dei beni architettonici*
- 617 **Maria Luisa Germanà:** *La tecnologia dell'architettura nell'attività didattica di Benedetto Colajanni a Enna*
- 623 **Laura Greco:** *Sapienza costruttiva e innovazione tecnologica negli edifici per uffici in Italia. Note sull'esperienza dell'area milanese negli anni Cinquanta*
- 633 **Tullia Iori, Sergio Poretti:** *Un piccolo iperboloido*
- 643 **Renato Iovino:** *Il progetto di prevenzione incendi per le strutture in acciaio*
- 649 **Fulvio Lanzarone:** *La valenza del costruire a regola d'arte*
- 653 **Angela Mazzè:** *La scala "maestra" della casa dei PP. Crociferi in Palermo*
- 659 **Stefania Mornati:** *La nuova sede del Ministero delle Finanze a Roma (1957-61)*
- 669 **Riccardo Nelva:** *Edilizia industriale e strutture di grande luce in calcestruzzo armato in alta Italia nei primi decenni del XX secolo: esempi in "sistema Hennebique"*
- 683 **Franco Nuti:** *Il "Coffrage-Tunnel" e la razionalizzazione del cantiere: l'esperienza del movimento cooperativo Emiliano-Romagnolo negli anni '70*
- 695 **Silvia Pennisi:** *Gli edifici scolastici di Benedetto Colajanni*
- 703 **Francesco Polverino:** *Dalle baracche alle palazzine. Rinascita urbana e tipi edilizi nella ricostruzione dei comuni dell'isola d'Ischia*
- 723 **Raffaella Riva Sanseverino:** *Waterfront urbani: Palermo. Analisi, interventi, piani e progetti*
- 735 **Enrico Sicignano:** *Memorie di pietre tra le vie d'acqua*
- 743 **Giovanni Tortorici:** *In viaggio con Benedetto*
- 749 **Nino Vicari:** *La pubblica utilità nell'urbanistica palermitana*

- 761 **Rosa Maria Vitrano:** *Cultural heritage. Recupero valorizzazione innovazione*
- 767 **Rosalia Vittorini:** *Prove di industrializzazione: la prefabbricazione nelle scuole di Luigi Pellegrin*
- 777 **Marcello Zordan:** *Progetto e costruzione delle grandi strutture in acciaio: la vicenda italiana degli anni Sessanta del Novecento*
- 789 **GLI AUTORI**

## WATERFRONT URBANI: PALERMO. ANALISI, INTERVENTI, PIANI E PROGETTI

di Raffaella Riva Sanseverino

### PALERMO E IL MARE: TRASFORMAZIONI DEL WATERFRONT NEI SECOLI

L'articolo ha per oggetto l'analisi e lo studio del tratto di territorio costiero che si sviluppa linearmente da Acqua dei Corsari a Vergine Maria<sup>1</sup>, e che rappresenta, nel complesso, il *waterfront* di Palermo; lo scritto passa in rassegna le trasformazioni più evidenti che hanno interessato la costa della città sin dai tempi antichi, i piani e i progetti realizzati e in via di realizzazione negli ultimi anni.

L'acqua anticamente entrava dentro il cuore della città sino a determinarne quasi la sua morfologia: le popolazioni antiche che fondarono Palermo nell'VIII sec. a.C. dovettero sicuramente confrontarsi con il mare, sistema naturale dominante del contesto. Orograficamente la città è effettivamente un grande riparo, con il suo profondo golfo ed i suoi promontori ben pronunciati, la sua conca pianeggiante e smisurata. Gli accessi al territorio si aprono: a sud, in zona di Acqua dei Corsari attraverso una limitata fascia costiera e a nord attraverso una stretta fascia, compresa tra il mare e lo sperone della Montagnola nella zona di Sferracavallo.

L'etimologia del nome (*Panormos* = Tutto porto) è abbastanza indicativa a riguardo: in realtà molta parte della storia urbana della città si basa sulla negazione di tale rapporto. In questo senso solo alcuni periodi storici sembrano più felici di altri e solo questi sembrano ricercare nelle scelte architettoniche e urbanistiche tale importante rapporto. I Fenici, primi abitanti della città, si insediarono su una penisola, che dall'interno si protendeva verso il mare lungo un

arco costiero che garantiva sicurezza e approdo. Nell'ipotesi del Columba (Fig. 1) possiamo evidenziare la ristrettezza del porto e la concentrazione di Paleopoli e Neapoli nel cosiddetto "Piede Fenicio". La configurazione dell'*urbe* in epoca romana e, successivamente, in epoca arabo-normanna riporta una situazione molto diversa da quella attuale: il porto antico (la Cala) era molto profondo e si insinuava su buona parte della zona interna. Si aveva, in tal modo, un'ampia zona interessata dalle acque del mare, che si spingevano sino all'attuale piazza Marina e poi, ancora, sino ad occupare buona parte della zona centrale del Cassaro nel suo tratto basso, detto "Cassaro morto".

Nel 1400 Palermo è una città di mercanti che si insediano in prevalenza nel quartiere più vicino al mare noto come quartiere della Loggia alla Vucciria.

La città di fine Cinquecento, come si evince dalla carta redatta nel 1581 da Braun e Hogenberg, è una città fortificata con il tracciato delle mura che la chiudevano dalla parte della Cala, e le fortificazioni sul fianco meridionale fatte costruire da Manfredi Chieramonte. Del 1500 è anche la sistemazione della passeggiata della Marina chiamata anche Strada Colonna che fa parte delle opere fatte eseguire dal vicereame spagnolo per elevare la città al rango di capitale. Verso il mare sporgevano i due bastioni costruiti nel 1550 denominati "Bastione del Tuono" verso la via Alloro e "Bastione di Vega", prossimo all'estremità sud orientale della città.

Lungo la cortina muraria troviamo, dal 1553, una sola porta nota come la Porta dei Greci vici-

no piazza Kalsa.

Nella carta di Mario Cartaro (1581) troviamo la presenza di un altro agglomerato urbano fuori le mura: il Borgo S. Lucia. Nel 1600 circa venne creata anche un'altra porta all'estremità meridionale del Cassaro denominata Porta Felice, realizzata sotto la direzione di Mariano Smiriglio.

Il ruolo della Cala torna ad essere fondamentale negli interventi di questo periodo; viene inspessita la cortina edilizia di affaccio al porto antico e vengono create una serie di porte. La carta del Mongitore (1727) mostra lo stretto rapporto fra la Dogana (Palazzo Steri) ed il porto della Cala attraverso la Porta della Dogana.

L'altro riferimento fondamentale è la carta commissionata dal marchese di Villabianca (1777) ed eseguita da Nicolò Anito e Giuseppe Garofano. Questa carta sovrappone il tracciato settecentesco alla città antica (Paleopoli), evidenziando il percorso dei due corsi d'acqua. Nella terza edizione della pianta la troviamo arricchita come scrive il Villabianca "...dalle piante della villa Giulia e dell'Orto Botanico, porte novelle e del nuovo Stradone di porta Maqueda e piano di Sant'Oliva...".

Oltre agli speroni fortificati posizionati in modo strategico nella cerchia di mura è ben visibile il Castello a Mare all'ingresso del porto antico della Cala (Fig. 2).

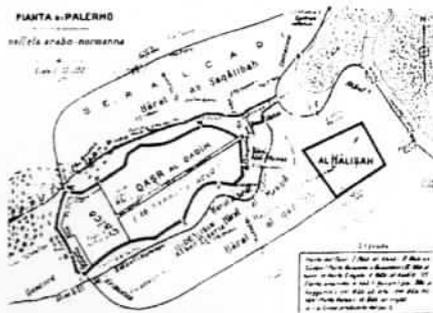
La cartografia storica nell'età della restaurazione, restituita nella carta di Gaetano Lossieux (1818), racconta di una città bella, dove il rapporto con il mare è ancora una forte costante.

Poche sono ancora le costruzioni fuori le mura urbane che si addossano alla costa rappresen-

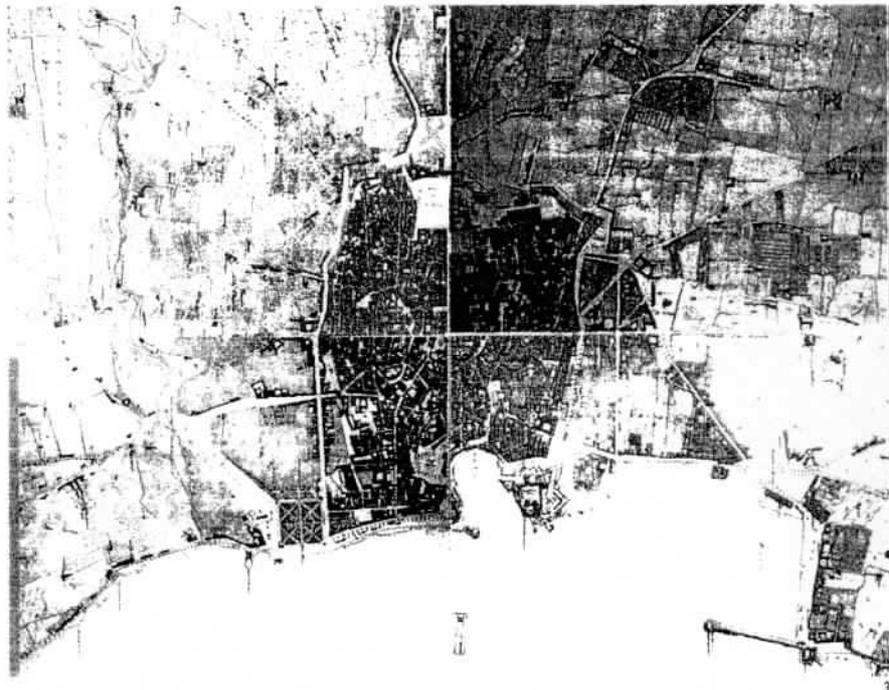
Fig. 1. Palermo nell'età Arabo-Normanna in una ricostruzione di G.M. Columba

Fig. 2. Palermo nella Carta del Villabianca (1777): particolare della zona del Castello a Mare

Fig. 3. Palermo, metà '800: lungo la costa N-O, l'Addizione Regalmici attraverso il Borgo S. Lucia. Ben visibile la via C Colombo con palazzo De Gregorio e l'Arsenale Borbonico



tate dal Borgo S. Lucia a nord e dal Piano di S. Erasmo a sud: il paesaggio interno è costellato da trazzere, intervallate da campi coltivati e piccoli corsi d'acqua, presenti nella zona sud della città. È possibile presagire l'espansione della

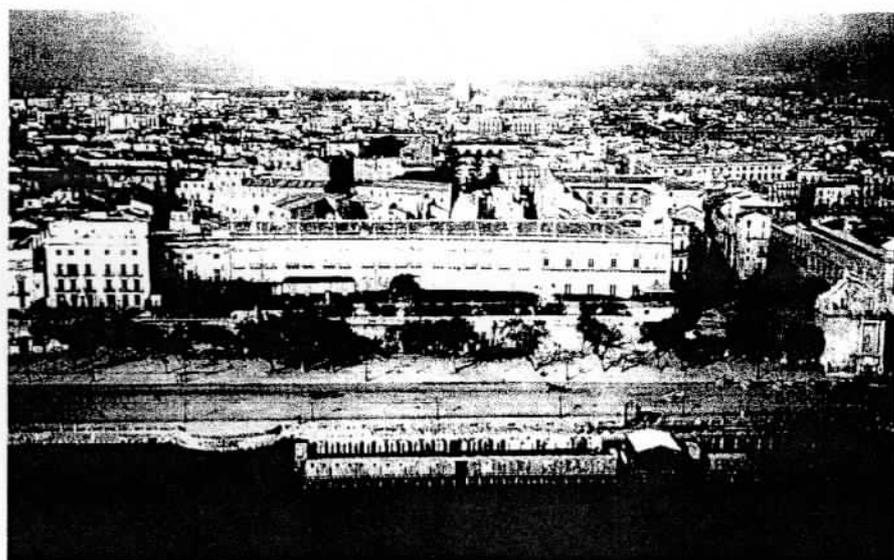


città dalla presenza di alcune direttrici (corso Scinà, ad esempio) che danno il senso della crescita futura. La prima espansione della città nota come "Addizione Regalmici" (Fig. 3) ingloba il borgo marinaro più prossimo alla città (il Borgo S. Lucia) nei pressi del Piano dell'Ucciardone. Già nella carta del Villabianca vediamo che l'allineamento di case lungo la banchina S. Lucia è stato artificialmente rettificato e che è stato creato un piccolo attracco o pontile nella zona meridionale dello specchio

del porto.

L'Ottocento è un periodo di grandi trasformazioni e scelte urbanistiche. La costa palermitana presenta, oltre il centro storico, ancora poche costruzioni che vanno dalla "batteria" di S. Erasmo alla Lanterna, ubicata in una zona elevata rispetto gli attuali Cantieri Navali.

La città storica interpreta il rapporto con il mare attraverso la Passeggiata alla Marina (Fig. 4), che viene più volte rimaneggiata ed abbellita con statue allegoriche: già alla fine del



Settecento vengono abbattuti i Bastioni che ostacolavano il transito delle carrozze. Il mare del Foro Italico ha una funzione legata al divertimento e allo svago: tanti quadri e immagini di fine Ottocento inizi Novecento rappresentano Palermo attraverso il suo *waterfront* - la passeggiata a mare - appunto. La costa, da sud a nord, oltre i confini urbani, è in quel periodo ancora poco popolata: piccole case di pescatori, a parte qualche edificio più significativo e qualche emergenza isolata più antica, fatta costruire per garantire in determinati periodi la difesa del territorio (torri). Dalla fine del Settecento ai primi del Novecento vengono portate avanti diverse operazioni di bonifica del territorio al di fuori

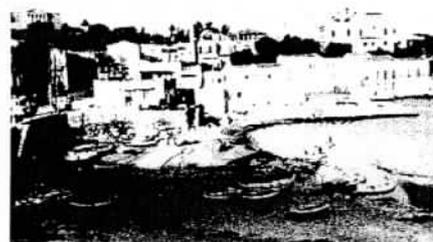
delle mura urbane, oltre la collocazione di alcuni elementi strategici per l'espansione della città, tra cui possiamo ricordare, nella costa sud: l'Orto Botanico e Villa Giulia; l'Officina del Gas sul Piano di S. Erasmo; il nuovo Macello della Carne, nei pressi del fiume Oreto; la sistemazione della linea ferrata Palermo-Corleone, realizzata alla fine del XIX secolo.

Altra grossa presenza della fine dell'Ottocento in zona Acqua dei Corsari è la Fabbrica di Laterizi Puleo.

Oltre alle preesistenze brevemente accennate si sono affiancate, a monte della via Messina Marine, il fronte di edilizia di abitazione a due e tre elevazioni che ha segnato nel tempo il trac-

Fig. 4. La città Ottocentesca: il mare lambisce il bordo della strada (fotografia scattata da Giuseppe Cappellini prima della guerra)

Fig. 5. Il Borgo marinaro dell'Acquasanta nei primi del Novecento



ciato della stessa via. La costa a nord, parimenti, si trasforma gradualmente: in origine le preesistenze erano rappresentate in questa zona da alcune case che si sviluppano linearmente lungo la strada e dal sistema delle tonnare, che troviamo in parte presenti sin da epoche più antiche (1200). La Tonnara Florio, tonnara già esistente, fu rilevata dalla famiglia Florio nel 1829. Nel 1840 Vincenzo Florio commissionò all'architetto Carlo Giachery la costruzione della propria residenza estiva ispirata al gotico britannico posizionata proprio di fianco alla Tonnara. Nel 1837, a causa dello scoppio di un'epidemia di colera, venne costruito il Cimitero dei Rotoli, che unisce geograficamente la Borgata Arenella con la limitrofa Borgata di Vergine Maria; nel 1840 venne edificato il complesso industriale della Chimica Arenella.

Altre emergenze della costa nord poste tra la borgata dell'Arenella (Fig. 5) e la borgata dell'Acquasanta sono costituite dal Grand Hotel Villa Igea dei primi del Novecento, la neo-classica Villa Belmonte e la struttura dell'Ospizio Marino dei primi del Novecento.

Tra la fine dell'Ottocento ed i primi del Novecento viene ripensato il ruolo del porto; infatti l'approdo palermitano ha ancora problemi legati alla mancanza di una fisionomia adatta ad un porto moderno, per il permanere di generali condizioni di insicurezza dell'ancoraggio e per la precarietà delle opere di difesa<sup>2</sup>.

Nei primi del Novecento nasce, anche a Palermo, la moda dei "Bagni": le attività legate alla balneazione si espletavano fondamentalmente nella costa sud che va dal porticciolo di S. Erasmo ad Acqua dei Corsari.

La ferrovia che collegava Palermo a Corleone serviva tutta la costa passando proprio parallela agli stabilimenti. Il profilo della costa viene restituito e raccontato anche attraverso l'analisi delle cartoline: alcune particolarmente significative che ci mostrano di quella felice stagione.

Dopo gli anni Trenta del Novecento lungo la via Messina Marine furono aperti numerosi stabilimenti balneari, fiorirono rinomati ristoranti e furono allestite colonie estive per bambini, strutture sanitarie elioterapiche e assistenziali.

Nel Novecento anche parte della zona prospiciente la città storica viene utilizzata dai palermitani per i bagni, consistenti in strutture ricettive in legno poste sul mare (tipo palafitte), che consentivano un più rapido accesso alla balneazione.

#### **L'ALLONTAMENTO DELLA CITTÀ DAL MARE NEL DOPOGUERRA: DALLE BORGATE MARINARE ALLA PERIFERIA**

La furia della guerra non colpisce soltanto le strutture portuali cittadine, ma anche le costru-

zioni limitrofe: insieme all'edilizia residenziale Nel quartiere Castello S. Pietro vengono distrutte pregevoli opere di architettura<sup>3</sup>.

Il conflitto restituisce una città piena di macerie e i cantieri della ricostruzione vengono aperti in maniera massiccia dopo la legge Fanfani<sup>4</sup>, determinando un impulso importante per la ricostruzione a Palermo, ma generano in poco tempo diverse tonnellate di sfabbricidi, che vengono riversati gradualmente lungo il litorale: la bonifica della città dopo il conflitto avviene a detrimento del rapporto fra la città e il mare.

Le macerie vengono portate, infatti, nell'area di fronte al Foro Italico dove si forma una grande spianata, che verrà poi occupata dagli anni Ottanta da giostre e rivenditori ambulanti, impedendo così definitivamente la vista e la fruizione del mare. Il degrado, negli stessi anni, si insinua nella città storica, che viene abbandonata e per nulla valorizzata: il Palchetto della Musica al Foro Italico, i palazzi nobiliari Butera, Tomasi di Lampedusa e De Seta, la passeggiata delle *Captivae* - per citare le emergenze che prospettano sul mare - vengono abbandonate in favore della città nuova in espansione. Il mare non riesce ad essere un volano territoriale, ma diventa quasi un impiccio da nascondere, da riempire. Le attenzioni speculative si rivolgono verso le espansioni a nord della città esistente e nelle zone periferiche.

Le previsioni<sup>5</sup> per alcuni parti del centro antico intendevano privilegiare nel dopoguerra le funzioni legate al terziario, rimanendo quasi del tutto escluso il ruolo residenziale che alcune aree antiche hanno da sempre avuto, decretan-

do l'inesorabile fine di alcuni assi importanti, che hanno il loro inizio sul fronte a mare, come la via Alloro.

Nell'immediato dopoguerra e soprattutto a partire dagli anni Cinquanta, quasi tutti gli stabilimenti della costa furono riaperti e molti furono sottoposti ad opere di ammodernamento.

Il cemento prese il posto del legno e nel giro di pochi anni le strutture dei lidi vennero realizzate con la nuova tecnologia. Furono proprio questi i lenti segnali di un declino inarrestabile che trasformò la costa palermitana. Rosario La Duca in un'articolo pubblicato in un noto quotidiano cittadino il 22 giugno 1972 ebbe a scrivere, con un certo rammarico, "*Mare inquinato da Vergine Maria ad Acqua dei Corsari*". Coeve fotografie scattate da Giuseppe Cappellani mostrano, nel 1972, il degrado del litorale della città. La costa diventa una discarica di diversi materiali e nell'entroterra vengono costruiti edifici popolari dalle grandi volumetrie che progressivamente sconvolgono l'aspetto delle campagne.

Il destino delle borgate a nord della città (Acquasanta, Arenella e Vergine Maria) fu molto simile a quello della costa sud: tra gli anni Sessanta e gli anni Ottanta, vennero edificati diversi comparti edilizi, che, incuranti dei piccoli borghi marinari esistenti, provvidero a saturare i vuoti urbani ed ad alterare il profilo della costa. Le borgate della città vengono lentamente inghiottite dalla città "moderna", che si espande a macchia d'olio; i processi insediativi in questa fase storica sembrano guidati da logiche speculative incuranti dei valori rappresentati dalle preesistenze storiche e ambientali. Le borgate

marinare, con le loro testimonianze di vita vissuta, vengono trasformate, in poco tempo, da semplici villaggi di pescatori a periferie degradate, generate dalle massicce edificazioni che cominciano ad insinuarsi dagli anni Sessanta in poi, a distruggere il valore rappresentato dalle preesistenze. Il Piano Regolatore è lo strumento principale che incentiva questo processo di sviluppo disordinato della città.

In particolare, occorre ricordare che nel Piano del 1956 vengono individuate tre grandi aree di espansione della città ed una di queste è proprio *"...la meridionale costituita dalla espansione lineare nella località Romagnolo tra la ferrovia e il mare, destinata ad assumere particolare importanza per la presenza della litoranea e la sua valorizzazione turistica potenziata con le nuove attrezzature..."*.

In particolare, nella costa sud, dagli anni Sessanta in poi per i detriti derivati dagli scavi delle nuove zone residenziali si formano due grandi "mammelloni", generando così un allontanamento fisico della città dal mare. Le discariche sono caratterizzate dalla presenza di materiali di risulta ed appaiono dei veri e propri promontori a strapiombo sulla costa, che ha assunto nel tempo un aspetto diverso: un tempo infatti era caratterizzata da una bassa scogliera rocciosa e da importanti formazioni biologiche mediterranee ora invece troviamo un ambiente costiero sabbioso, (determinato dall'erosione progressiva dei materiali di riporto derivanti dagli sfabbricidi edilizi e dagli scavi di fondazione della nuova edilizia) che ha ricoperto gran parte della scogliera preesistente.

A testimonianza della città del passato rimangono, lungo la via Messina Marine, alcuni episodi isolati di edilizia di borgata, anche pregevole, in stato di degrado avanzato, qualche villa di rilievo (villa Ugo delle Favare, la villa Romagnolo, da cui deriva il nome della contrada che viene inglobata nell'Ospedale Buccheri La Ferla) e poi qualche fabbricato storico - La Tavernetta del Tiro al Piccione o *Stand Florio* - progettato nel 1906 da Ernesto Basile, che doveva servire negli anni Venti a dotare l'area di strutture ricettive per lo svago ed il tempo libero, il Deposito di Locomotive, in stile *liberty*.

La fascia di litorale si trasforma e diventa negli anni contenitore di mille attività diverse: edifici fatiscenti, aree industriali dismesse, piccole aree sportive, parcheggi abusivi, ristoranti improvvisati, trattorie volanti, abitazioni precarie, grandi *hotel*, ospedali, e molto altro ancora.

La "città residenziale pubblica" nel dopoguerra si impone con prepotenza intorno alla città lungo le radiali di maggiore sviluppo, fagocita aree verdi libere, determinando quasi immediatamente isolamento e degrado. I modelli tipologici cui si riferiscono spesso non trovano aderenza con i contesti locali: le porzioni di città interessate da questo fenomeno dagli anni Cinquanta agli anni Ottanta sono tante e sicuramente la regione costiera è quella maggiormente interessata da questo fenomeno.

Spesso i progetti approvati per le stesse aree nascono per soddisfare determinate esigenze della città, ma poi vengono realizzati solo a metà: altro fenomeno diffuso è la "città speculativa ad alta densità" che interessa i quartieri

periferici sulla costa della città da nord a sud. La zona a mare si caratterizza per la presenza di una vasta area industriale, per le attrezzature di trasporto, di stoccaggio delle merci e per la presenza di grossi nuclei di edilizia popolare e di borgata molto degradate. Ancora in qualche sparuta area sopravvivono le attività legate alla pesca con piccole baracche in legno destinate alla rivendita su strada. I fiumi (l'Oreto ed altri piccoli rivi che erano in passato il carattere predominante della zona) vengono inquinati e scompaiono insieme agli agrumi della Conca d'Oro. Le aree libere vengono occupate da materiali di risulta e da rifiuti di ogni genere. Il mare, a poco a poco, si inquina per la presenza degli scarichi fognari; i depuratori vengono progettati ma realizzati troppo tardi.

La residenza, di scarsa qualità architettonica, seppure assai presente lungo la costa, non ha servizi, spazi verdi qualificati e progettati: le attrezzature sportive previste dal vecchio piano regolatore degli anni Sessanta vengono realizzate solo in parte. Così non è strano incontrare, a pochi passi dal litorale in zona Brancaccio, una gradinata in cemento armato che sembra navigare in un prato verde incolto, diventato nel frattempo una discarica a cielo aperto. Ed ancora asili nido non completati, edifici storici degradati ed edifici fatiscenti, edilizia abusiva, edilizia non abusiva ma di pessima qualità ed, ancora, recinzioni su spazi pubblici. L'architettura storica di pregio (S. Giovanni dei Lebbrosi) pure presente in zona non viene per nulla valorizzata anzi scompare in mezzo a strade dalla larghezza smisurata, dove non possono prevedersi

piani di riqualificazione turistica, ma solo attecchire facilmente delinquenza e malaffare.

Le aree corrispondenti con il *waterfront* centrale della città non godono di un migliore destino dal dopoguerra (1948), malgrado vengano redatti numerosi progetti volti ad un recupero della aree costiere della città: l'ingresso alla città<sup>6</sup> dal mare viene sottolineato dalla "palazzata" a mare in via Francesco Crispi, con i due grattacieli posti all'ingresso del porto (l'uno, sede della Camera di Commercio e l'altro con destinazione uffici e abitazioni).

Per quanto attiene alle progettazioni del *waterfront* della città nel dopoguerra (1948) si inizia la costruzione della strada a doppia carreggiata delimitante l'area portuale da Porta Felice all'Ucciardone.

L'Amministrazione Comunale bandisce successivamente il concorso (1 ottobre 1949) per la costruzione di una nuova immagine della città e per la sua sistemazione architettonica. Vince il concorso il gruppo, costituito dai professionisti Bonafede, Gagliardo, Guercio, Patti, Spatrisano, Tortorici e Ziino che progettano la continuità architettonica e compositiva apprezzabile della cortina edilizia vista come "palazzata" sul tempo libero. Nell'intento di ridare un'immagine architettonica al fronte a mare della città storica compromesso dal secondo conflitto nel 1949, viene bandito un concorso per la nuova sede dell'Istituto Nautico nell'area del distrutto Ospedale di S. Bartolomeo: l'edificio ricostituiva un luogo fulcro che si relazionava con la Cala e con il Foro Italico, anche attraverso la scelta imposta dal bando di concorso di inglobare il

pregevole loggiato barocco salvatosi dalle bombe. Purtroppo il progetto in sede esecutiva venne modificato ed alleggerito dei raffinati contenuti che prevedeva la versione originaria.

A parte le aree prettamente portuali, che si provvide nei secoli ad ampliare e a definire meglio secondo le esigenze della città che si espandeva, il Molo Trapezoidale che contiene i resti del Castello e la struttura difensiva della città vengono inghiottiti progressivamente dai nuovi volumi edilizi che ne impediscono la vita e ne precludono la fruizione diretta del mare. La Cala viene progressivamente inquinata e non si fa niente per ridurre la congestione del traffico pesante della strada a doppia corsia che la costeggia.

I terreni della fascia a mare, dalla Cala alla zona nord, erano in buona parte utilizzati per attrezzature portuali e industriali, e condomini informi e per strutture ospedaliere e ricettive: tutte, senza soluzione di continuità si erano sviluppate caoticamente lungo la costa dal porto alla borgata Vergine Maria. La situazione peggiora negli anni Ottanta quando viene costruito un edificio ("Brancagel") residenziale di sette piani, oggi in corrispondenza del Monumento ai Caduti della Mafia e, in prossimità tra l'area archeologica del Castello a Mare lungo la via Crispi e l'area Castello S. Pietro.

Il territorio urbanizzato che definisce il *waterfront* della città si presenta agli inizi degli anni Novanta come una sommatoria di materiali urbani diversi e disordinati, che è difficile riorganizzare, rigenerare. Il paragone con le altre città italiane ed europee (da Genova a Barcellona), che hanno utilizzato già da parecchi anni il tema

del *waterfront* per operazioni di riabilitazione urbana è stridente.

#### PROGETTUALITÀ E INTERVENTI SUL WATERFRONT URBANO DAGLI ANNI NOVANTA A OGGI

Ma la bonifica delle aree limitrofe al mare avviene lentamente: per molti anni il fronte a mare della città nella sua grandissima estensione (trenta km di litorale) è abbandonato e non riesce ad essere un elemento di rigenerazione urbana per la città.

La schematizzazione rigida ormai tra le aree prettamente portuali e le aree urbane oggi perde coerenza a favore di una visione morbida e sfacciata in cui le funzioni si intrecciano e collaborano per una nuova visione di futuro.

Ma la costa della nostra città è un territorio smisurato che richiede diverse tipologie di interventi: alcuni urgentissimi che concernono la bonifica e il disinquinamento di alcune aree con lavori di base che riguardano la riconversione del territorio e del mare con impianti fognari e di depurazione.

Nella costa a nord-ovest troviamo la Borgata dell'Acquasanta a ridosso dell'area interessata dai cantieri navali: mantiene ancora alcuni caratteri di piccola borgata cittadina. La piazza, l'edicola, il bar e i pochi servizi che la rendono riservata e semplice sono ancora presenti. Cubature moderate e poca nuova edilizia, almeno a ridosso del lungomare. La città degli edifici multipiano è immediatamente alle spalle, ma non riesce a guastare il candore del piccolo aggregato urbano, dominato dall'imponente

struttura *liberty* del Grand Hotel Villa Igea.

Il potenziamento del porticciolo turistico è riuscito ad avviare alcune operazioni di recupero sulla costa - alcune case di pescatori vengono recuperate e si rileva l'afflusso di nuovi residenti, nella zona da alcuni anni - e nella vicina piazza. Alcuni tratti di costa, specie nelle zone periferiche, vengono inquinati dagli scarti delle attività industriali e diventano impraticabili. Si pensi, ad esempio, allo stato di conservazione del litorale, dove insiste l'ex-Chimica Arenella, diventata una discarica insieme a tutto il territorio circostante. Per chilometri percorrendo la costa è possibile scorgere i cartelli ben visibili di "Divieto di Balneazione".

Le attività industriali e la cantieristica per la nautica da diporto, presenti vicino alla Tonnara Florio, non riescono ad essere trainanti per lo sviluppo e la conservazione di questa piccola borgata, da sempre legata alla presenza del mare.

Nel 2008 sono stati inaugurati i lavori per il Recupero e la riqualificazione dell'ex-Chimica Arenella, che riguardano due interventi di recupero di urbanizzazione primaria, riqualificazione dell'area costiera e realizzazione degli spazi espositivi.

La Borgata Vergine Maria viene alterata profondamente dalle nuove costruzioni; l'espansione edilizia non conosce sosta in questa zona, a partire dagli anni '30, quando sorgono alcune abitazioni popolari nella via Papa Sergio I; e continua in maniera più intensa negli anni '50, periodo in cui vengono saturati tutti i vuoti urbani residui compresi fra la borgata e le falde del

monte Pellegrino. La Tonnara Bordonaro (Fig. 6), a pochi chilometri di distanza, in questi ultimi anni, grazie a finanziamenti privati, è stata inserita in un progetto di riqualificazione, diventando, dalla fine degli anni Novanta, un polo culturale interessante, destinato alla ricezione (servizi, ristorante e *Bed and Breakfast*) ma anche a concerti, manifestazioni di vario tipo; ma questo non serve a riscattare tutta la borgata marinara profondamente segnata dalla mancanza di un progetto di riqualificazione più ampio. I problemi della borgata sono molteplici, e vanno da tematiche legate all'assetto idrogeologico della montagna (Monte Pellegrino) che rischia quotidianamente di franare (per lunghi periodi parte della struttura cimiteriale dei Rotoli è stata chiusa per questo motivo) a problemi legati all'accessibilità, sacrificata dalla presenza di un'unica strada che serve sia la borgata, ma che è anche la strada litoranea che conduce a Mondello.

Le bonifiche del tratto a mare eseguite durante gli anni Novanta comprendono alcuni interventi nella periferia sud della città, laddove l'Amministrazione Comunale progetta alcuni spazi per la fruizione del mare (Fig. 7): in particolare si ricorda la progettazione di un sentiero ciclabile, un *solarium*, oltre ad alberature e piantumazioni, che però sono state vandalizzate in poco tempo, poiché gli interventi non si inseriscono in un quadro di riqualificazione del quartiere più ampio.

Altra priorità avviata più recentemente nella zona è il disinquinamento della fascia costiera sud-est: l'Azienda Municipalizzata Acquedotto di Palermo (AMAP) dal 2006 si sta occupando

Fig. 6. Vergine Maria: immagine recente del Borgo marinaro e della Tonnara Bordonaro

Fig.7. Costa sud: il solarium in legno realizzato insieme ad altre opere negli anni Novanta in stato di abbandono

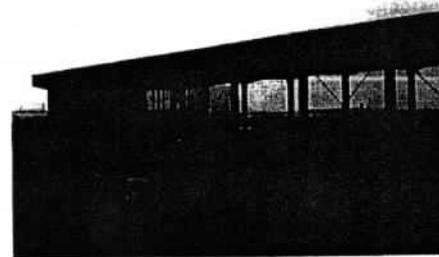


Fig. 8. Interventi nei mandamenti Tribunali e Castellamma  
re in Urban Palermo 1994-1999

dall'ideazione del Piano Programma (PP) del 1979, redatto da Giuseppe Samonà, Giancarlo De Carlo, Anna Maria Sciarra Borzi e Umberto Di Cristina. Questo è caratterizzato da scelte architettoniche e urbanistiche che riguardano non soltanto il recupero di ambienti storici (contesto n. 6), ma anche la progettazione di opere portuali. Per proteggere la Cala si immagina di realizzare una nuova struttura difensiva divisa in due bracci a partire dal molo trapezoidale. Per gli spazi a terra il P. si articola nei seguenti punti fondamentali: parco archeologico sul "Molo Trapezoidale"; totale pedonalizzazione della Cala; esecuzione di un nuovo "Teatro Marittimo"; sostituzione del mercato ittico esistente con un nuovo edificio, più aggiornato e meglio attrezzato; realizzazione di un grande giardino sulla discarica che comprende attrezzature sportive, culturali e ricreative.

Dopo l'approvazione del Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) del centro storico di Palermo, agli inizi degli anni Novanta (1993), comincia la lotta per la riconquista di alcune parti significative della città da parte dell'Amministrazione Comunale.

Nell'analisi del *waterfront* urbano non può essere dimenticato l'intervento sul tratto di costa adiacente la città storica (Foro Italico) degradato e occupato da anni da giostre e da venditori ambulanti.

Il progetto, sviluppato dai Tecnici della Amministrazione Comunale, individua una passeggiata sul lungomare, con alcune aree di sosta e nell'area centrale, un grande prato con varie piantumazioni e sentieri pedonali. Il sentie-

ro ciclabile, progettato fra gli interventi, consente di percorrere tutta la Villa a Mare, e di arrivare sino all'estrema periferia sud della città.

E così che la città può fruire del mare in un tratto strategico molto frequentato dai turisti, dove si concentrano molte testimonianze del passato, che vengono restaurate: in particolare nell'ambito del "Progetto Urban Palermo 1994-1999" con la Misura 4, "Miglioramento delle infrastrutture e dell'ambiente" vengono recuperati l'Ex-Noviziato dei Padri Crociferi, diventato poi la sede dell'Ufficio del Centro Storico del Comune di Palermo e poi, ancora, il Parco Statuario di Villa Giulia e, in un'area prospiciente il mare - piazza Kalsa -, l'antico Monastero delle Carmelitane Scalze (Fig.8).

Proprio sul Foro Italico, nei pressi di Palazzo De Seta, che ospita ora la sede dell'Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE), fra gli anni 1994-1999, viene recuperato il Kursal Khalesa, che costituisce una struttura di servizi vari dall'affitto delle biciclette, al bar-ristorante, libreria, ecc.. La rivitalizzazione del fronte a mare induce i privati a portare avanti alcuni interventi significativi, come il recupero del Jolly Hotel e di altre strutture ricettive in zona.

La riqualificazione del Foro Italico produce degli interventi consistenti anche nelle aree limitrofe: la via Butera è interessata da una serie di restauri di emergenze architettoniche (tra i quali palazzo Butera) e da investimenti da parte dei privati in *Bed and Breakfast* e *Resorts*.

A pochi passi, in zona Cala, altri segni positivi di opere realizzate concernono il recupero degli spazi della Fonderia con il restauro dei ruderi



superstiti e la sistemazione a giardino delle aree adiacenti, oltre al restauro di alcune residenze, effettuato nell'ambito dei contributi della legge 25/938.

Grazie al Progetto Integrato Territoriale (PIT) n. 7 "Palermo Capitale dell'Euromediterraneo", sono stati eseguiti a partire dal 2006, alcuni interventi volti alla riqualificazione dell'area archeologica del Castello a Mare, per restituire alla Cala la sua antica configurazione: gli interventi sono consistiti nel recupero dei ruderi del Maschio Arabo e delle mura, e nella sistemazione della complessa area, segnata ancora dalla

rizzazione e sviluppo competitivo del Porto di Palermo, anche attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare. Il 'Master Plan' comprenderà quindi in un unico piano i risultati della pianificazione territoriale, della programmazione economico-finanziaria, della riorganizzazione funzionale e della progettazione urbanistica ed architettonica .... La richiesta di uno strumento diverso nei contenuti, nelle finalità e nei modi operativi, si è collocata del resto in una fase di avanzata riorganizzazione del trasporto marittimo e, di conseguenza, del porto inteso non più come scalo terminale, ma nodo di una rete intermodale complessa, estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.

Non solo è necessario recuperare alla città l'intero arco portuale, ma soprattutto gli spazi di connessione significativi tra le aree portuali a maggior vocazione urbana e i tessuti più prossimi della città: innesti, ma anche affacci, aperture della città sul porto<sup>9</sup>.

Realizzare una pianificazione efficiente del waterfront portuale, significa progettare tutti i collegamenti sia quelli "rigidi" che quelli "fluidi" tra la città e il porto. Palermo può ambire a diventare capoluogo e centro di un sistema (economico, produttivo, ecc.) più complesso. La progettazione della nuova interfaccia città-porto mira a potenziare alcuni degli innesti, ridisegnando gli assi di penetrazione e rendendo i varchi più permeabili. L'intervento progettuale riguarda soprattutto le aree in cui le attività portuali sono integrabili con quelle urbane (stazione marittima e terminal, nautica da diporto, uffici direzionali, servizi, ecc.) e che posseggono una grande attrattività per funzioni residenziali, commerciali, culturali e del tempo libero: sono spazi di interazione e di integrazione, dove si possono costruire le nuove centralità urbane del waterfront, che possono incentivare la sostenibilità economica delle opere pubbliche. Palermo dovrebbe essere in grado di interpretarsi a partire dalla propria "fisicità".

Quindi, da una parte riuscire ad attivare meccanismi virtuosi che consentano a Palermo, città

Fig. 12. Vista recente della città dal mare (foto Scalia)

capitale della Regione, di costruire una rinnovata centralità che trova la sua area di appartenenza ed i propri riferimenti culturali nel Mediterraneo. Dall'altra, a livello locale, la città dovrebbe portare avanti una strategia basata sulla ridefinizione e riformulazione delle aree portuali, dotandole delle attrezzature necessarie per garantire un efficiente miglioramento del sistema dei servizi, studiando un progetto per il waterfront urbano in grado di relazionarsi alla città offrendo nuovi spazi e stili di vita.

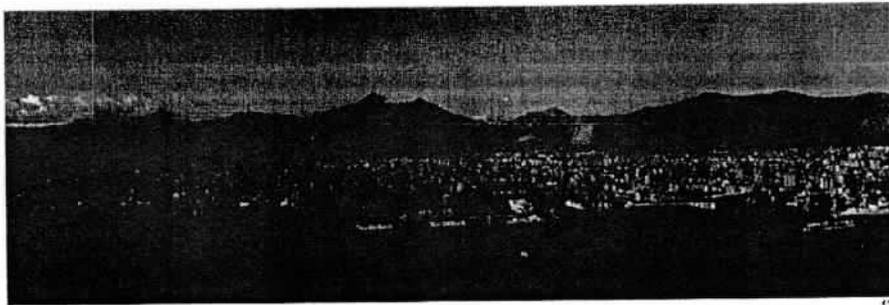
Il porto della città nelle varie aree dovrebbe accentuare la differenziazione: la parte centrale costituita dalle Banchine Sammuzzo, Vittorio Veneto e Piave, destinata a navi da crociera con traffico passeggeri con connessioni con il sistema urbano della città; una seconda parte dedicata ai servizi per la nautica da diporto e servizi culturali per il tempo libero, interconnesso con il sistema della città; la terza parte dovrebbe essere costituita da un'area dedicata ai servizi del porto per potenziamento dell'intero sistema (Banchine Quattroventi, Piave, Cantieri Navali - Fig. 12).

#### NOTE

<sup>1</sup> Non si inseriscono nello studio del waterfront di Palermo le borgate marine di Mondello e di Sferacavallo, poiché non presentano una continuità territoriale con le altre esaminate in questo scritto.

<sup>2</sup> Per la storia completa delle trasformazioni del porto si rimanda interamente al testo: Ruggeri Tricoli M.C., Vacirca M.D., *Il porto di Palermo*, Palermo, 1986.

<sup>3</sup> Le più interessanti S. Maria di Piedigrotta, S. Maria di Monserrato e S. Maria dell'Annunziata, il complesso dell'Ospedale S. Bartolomeo, il pilone di Porta Felice, la chiesa della Carità.



12

Figg. 9-11. Interventi di riqualificazione in corso alla Cala



città ed il mare lo studio redatto da una valida *equipe* di professionisti e specialisti ha considerato necessaria l'ideazione di un'area chiave chiamata appunto *Waterfront Centrale*, porzione di città che comprende sia i sistemi portuali, sia la Cala (dove sono previste attrezzature per il tempo libero), sia l'area del Castello S. Pietro (destinato ad attrezzature culturali) e, in ultimo, il bacino Florio (per realizzare un polo cantieristico).

Le aree portuali e quelle che compongono in genere il *waterfront* centrale di Palermo sono costituite da materiali urbani che richiedono l'attivazione di un ragionamento collettivo da parte di più autorità che hanno competenze specifiche in quella porzione di città. È stato necessario quindi attivare un ragionamento sinergico tra le autorità deputate: il Comune nelle fasi di redazione del Piano Strategico del Porto ha avviato la progettazione delle Aree di Trasformazione Integrata (ATI).

L'ATI del *waterfront* centrale rappresenta una

delle realtà più complesse del progetto di trasformazione della città, non solo per la presenza del porto commerciale e del porto antico, ma anche per alcune aree in trasformazione o in rifunzionalizzazione, che richiedono l'attivazione di un quadro di elevata coerenza.

L'area è delimitata a nord dalla presenza dell'ex-Stabilimento della Chimica Arenella e dal sistema costiero dell'Acquasanta, l'ex-Manifattura Tabacchi (oggi acquistata da un gruppo di privati con l'obiettivo della sua riqualificazione e nuova destinazione ad attività ricettive) e il sistema Cantieri Navali-Porto Commerciale, che chiede attenzioni e funzionalità specifiche, il porto turistico della Cala, arrivando, a sud, fino al porticciolo di S. Erasmo, passando per il Foro Italico, già nuovo giardino pubblico.

Verso l'interno i capisaldi dell'area sono la Fiera del Mediterraneo (la quale dovrà essere adeguata alle esigenze di un moderno sistema fieristico) attualmente in stato di abbandono, l'area della stazione ferroviaria Sampolo in parziale

dismissione e del Mercato Ortofrutticolo di cui si prevede il trasferimento verso l'area più adeguata della Caserma Cascino (per la quale dovrà essere trovato un accordo con l'Agenzia del Demanio nell'ottica di un più generale progetto di valorizzazione).

In prospettiva, la progettazione del nuovo porto di Palermo, infatti, ne affronta soprattutto il ruolo di terminale di una rete globale di trasporto, ma ridefinito dal nuovo scenario del Corridoio Meridiano, il quale pone il Mezzogiorno al centro di una piattaforma logistica e produttiva euro-mediterranea.

Attraverso uno studio approfondito si è potuto constatare che la maggior parte delle aree che compongono l'intervento sull'ATI 1 rientrano dentro il perimetro dell'Autorità Portuale, che ne coordinerà direttamente l'intervento.

"Il *'Master Plan per la rigenerazione del waterfront urbano'* intende quindi essere lo *'strumento di scenario'* attraverso il quale l'Autorità Portuale di Palermo realizza la strategia di valo-

presenza di attività diverse e poco omogenee, che vanno dalla cantieristica ai servizi di interfaccia con il sistema portuale sino alla presenza a pochi passi del Mercato Ittico.

Intervento assai significativo eseguito in questi ultimi anni e dall'alto valore simbolico nella zona Castello a Mare, è stato la demolizione di un edificio abusivo in cemento armato ("Bonanno Giocattoli") che impediva la vista e la fruizione del mare nell'ambito del progetto di riqualificazione. Gli interventi (ancora in corso) porteranno alla bonifica progressiva di quel tratto di costa anche attraverso il disinquinamento della Cala, la risistemazione del lungomare della Cala con servizi di vario tipo (per spettacoli, manifestazioni promozionali e turistiche).

Ai confini del porto commerciale e nei pressi dei cantieri navali il *waterfront* ancora entra dentro la città (via Cristoforo Colombo) ospitando in parte servizi per le attività portuali ed in parte residenze e importanti emergenze architettoniche: fra i progetti di questi ultimi anni che vanno nel segno della ricucitura delle relazioni fra la città e il mare non può dimenticarsi il progetto di restauro dell'Arsenale Borbonico diventato un interessante Museo del Mare e, ancora, alcuni palazzi storici con destinazione ricettiva e sede del Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro e per le Scienze Naturali ed applicate ai Beni Culturali.

L'attuale Amministrazione Comunale, cerca di potenziare le relazioni tra la città e il porto attraverso una serie di azioni volte ad incrementare una nuova progettualità nelle aree del porto e in quelle limitrofe incentivando un serrato dialogo

con il Presidente dell'Autorità Portuale e con la Soprintendenza, soprattutto per quanto attiene la progettazione e la gestione delle aree a competenza mista. Il Piano Regolatore Portuale (PRP) prevede infatti: un ampliamento degli approdi per navi da crociera e delle zone da diporto; una migliore integrazione con la circolazione cittadina; l'ammodernamento della Cala e della Stazione Marittima; l'allargamento della zona commerciale e cantieristica.

Il Piano prevede, oltre la creazione del Parco Archeologico nella zona del Castello a Mare prima citato, che una parte dell'approdo Acquasanta sarà dedicato alla cantieristica minore. Infine, il problema del traffico verrà risolto grazie alla costruzione di una galleria sotterranea ed a una nuova sistemazione degli ingressi che permetterà un fluido passaggio di tutti i mezzi di trasporto pesanti.

Il PRP, inoltre, entra anche nell'opera di disinquinamento delle coste cittadine con la deviazione del canale Passo di Rigano e i collettori fognari che sboccano all'Acquasanta.

*"Il nuovo piano - ha detto Bevilacqua - ha l'obiettivo di aprire concretamente il porto-città. Nel rispetto delle norme di security e doganali, andranno eliminate le barriere e sostituite con aree su interfaccia a funzioni miste urbanoportuali".* Aver raggiunto un accordo con il Comune, la Provincia, la Regione, la Soprintendenza e il Genio Civile è, sempre a dire di Bevilacqua, *"...un risultato straordinario, perché ha permesso di realizzare un piano condiviso, che eliminerà le barricate e le superflue recinzioni tra demanio marittimo e città".* Il PRP, conclude

Bevilacqua, *"...apre anche alle attività turistiche legate al diporto e alle crociere che negli ultimi tre anni hanno fatto registrare il triplo delle domanda e dunque meritano un'offerta adeguata".*

Per quanto attiene alla Cala, il Comune, di concerto con l'Autorità Portuale, sta provvedendo al disinquinamento delle acque antistanti il bacino, con l'avvio della rimozione dei relitti e, contemporaneamente, ha avviato l'esecuzione del progetto di recupero, con la realizzazione di un'ampia passeggiata a mare con un padiglione intercircoli dedicato ai circoli nautici (Figg. 9-11) presenti da sempre in zona realizzando in questo modo un polo interessante per la nautica da diporto. Operazione difficile è stata quella di far condividere il progetto ai diversi enti che hanno competenza su quella porzione di territorio che rappresenta il *waterfront* della città antica, poiché oltre ad Autorità Portuale, Soprintendenza e Comune erano presenti nelle fasi di elaborazione del progetto le varie società (*club* nautici ecc., ma anche cantieri privati) che avevano in concessione porzioni diverse del litorale.

Il *waterfront* offre enormi spunti di riflessione per il ridisegno della città ed è necessario portare avanti un progetto condiviso che raccolga questa sollecitazione: dal 2003 al 2005, nelle fasi di avvio del Piano Strategico, è stato creato dall'Autorità Portuale un laboratorio chiamato "Officina del Porto", specializzato per la progettazione degli interventi sul *waterfront* urbano di Palermo. È così che si sono individuate alcune aree strategiche per la sua trasformazione. In particolare per incrementare le relazioni tra la

<sup>4</sup> La legge Fanfani è la legge nazionale nota come la legge sull'INA casa del 1949 con la quale si incrementò la costruzione delle case per lavoratori incrementando l'occupazione operaia.

<sup>5</sup> Si veda a proposito la sistemazione della zona Kalsa piazza Marina redatta dall'Ufficio Tecnico del Comune di Palermo negli anni Cinquanta.

<sup>6</sup> Chi scrive si è occupata della redazione della Tesi di Laurea delle relazioni nel progetto architettonico e urbanistico fra la città e il mare. Si veda: Progetto di laurea, Volume 4 - I/1994, Riva Sanseverino R., Tomasello R., *Attrezzature teatrali a Borgo S. Lucia*, A.A. 1991-1992.

<sup>7</sup> Il Piano Programma non venne mai reso esecutivo; rimane una proposta valida per alimentare il dibattito culturale sul destino del centro storico di Palermo.

<sup>8</sup> La Legge Regionale 25/93 ha consentito di recuperare con finanziamenti regionali molti immobili privati in centro storico.

<sup>9</sup> Si vedano in bibliografia i recenti contributi sul tema di M. Carta attuale Assessore al Centro Storico del Comune di Palermo. In particolare: M. Carta, *Palermo Capitale. Piani e progetti per la nuova città creativa policentrica*, in Monti C., Ronzoni M.R. (a cura di), "L'Italia si trasforma. Città in competizione", Bologna, BolognaFiere, 2006.

Carta M., *Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa*, in «Portus», n.12, novembre 2006.

## BIBLIOGRAFIA

Columba G.M., *Palermo e la conca d'oro*, Virzi Edizioni, Palermo, 1911

La Duca R., *Il porto di Palermo* in "Agenda del Porto", numero unico, Palermo, 1963

De Seta C., Di Mauro L., *Palermo*, Laterza Edizioni, Bari, 1981

Inzerillo S.M., *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo - Crescita della città e politica amministrativa dalla "ricostruzione" al piano del 1962*, Palermo, 1984

Ruggeri Tricoli M.C., Vacirca M.D., *Il porto di Palermo*, Palermo, 1986

Costantino D., *Teorema Siciliano*, Pubbliciscula, Palermo, 1989

Columba G.M., *I porti della Sicilia*, Palermo, 1991

Riva Sanseverino R., Tomasello R., *Attrezzature teatrali a Borgo S. Lucia* (A.A. 1991-1992), in "Progetto di laurea", Vol. 4 - I/1994

Piano Programma del Centro Storico di Palermo, Supplemento al numero 1 della rivista «Progettare» Programma di Iniziativa Comunitaria Urban Palermo, 1994-1999

Riva Sanseverino R., *Atlante sulla forma dell'insediamento: le isole minori della Sicilia*, Libreria Dante Editrice, Palermo, 2002

Riva Sanseverino R., *Il ruolo dell'edilizia pubblica nei processi di trasformazione della città di Palermo nel dopoguerra*, Libreria Dante Editrice, Palermo, 2002

Palermo P.C., *Trasformazioni e governo del territorio*, Franco Angeli, Milano, 2004

Bonomi A., *Il modello italiano di capitalismo*, in «AREL Informazioni», n. 2, 2005

Bonomi A., *Geocomunità e piattaforme produttive*.

*Pianificazione urbana e sviluppo socioeconomico nel caso italiano*, in «Rassegna», n. 82, 2006

Carta M., *Il Corridolo Meridiano come armatura di connessione delle piattaforme produttive del Mezzogiorno*, in «Urbanistica», n. 129, gen-apr. 2006

Carta M., *Palermo Capitale. Piani e progetti per la nuova città creativa policentrica*, in Monti C., Ronzoni M.R. (a cura di), "L'Italia si trasforma. Città in competizione", BolognaFiere, Bologna, 2006

Carta M., *Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa*, in «Portus», n.12, novembre 2006

Clementi A., *Un avvenire possibile del territorio italiano*, in "Ministero delle Infrastrutture, Dicoter, Reti e territori al futuro. Materiali per una visione", Ministero delle Infrastrutture, Roma, 2007

Chirco A., *Palermo, Città tutto-porto*, in Chirco A., Lo Dico D., *In tempo di bagni - Stabilimenti balneari e circoli nautici a Palermo*, kalos, Palermo, 2007

Costantino D., Riva Sanseverino R., Seminara M.P., *Palermo per immagini: la bellezza della città nei secoli*, in Convegno Urbing - Dau Sapienza "Gli urbanisti e la bellezza della città, la ricerca e la pratica professionale", Roma, 2007

Cascio P., *Il Piano di S. Erasmo Mille anni di Storia alla Marina di Palermo*, Palermo, 2008

Riva Sanseverino R., Pennisi S., *Dal progetto di conoscenza al progetto di intervento*, Edizioni Fotograf, Palermo, 2008

Riva Sanseverino R., *Palermo Centro Storico (1993/2008)*, Fotograf Edizioni, Palermo, 2008