

Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti

DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale

Torino, 17-18 giugno 2021

EVOLUZIONE ISTITUZIONALE, NUOVI STRUMENTI E MODELLI DI GOVERNANCE TERRITORIALE

A cura di

Giancarlo Cotella, Umberto Janin Rivolin, Davide Ponzini

Società italiana SIU
degli urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

ISBN: 978-88-99237-29-5

DOI: 10.53143/PLM.C.221

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di aprile 2021

Pubblicazione disponibile su www.planum.net |

Planum Publisher | Roma-Milano

02 EVOLUZIONE ISTITUZIONALE, NUOVI STRUMENTI E MODELLI DI GOVERNANCE TERRITORIALE

A cura di
Giancarlo Cotella, Umberto Janin Rivolin, Davide Ponzini

**Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti**

**DOWNSCALING, RIGHTSIZING.
Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale
Torino, 17-18 giugno 2021**

Responsabile scientifico

Claudia Cassatella

**Comitato scientifico, Giunta Esecutiva della Società Italiana
degli Urbanisti 2018-2020 e 2020-2021**

Maurizio Tira (Presidente), Maurizio Carta, Claudia Cassatella,
Giovanni Caudo, Paolo La Greca, Giovanni Laino, Laura Lieto,
Anna Marson, Maria Valeria Mininni, Stefano Munarin,
Gabriele Pasqui, Camilla Perrone, Marco Ranzato,
Michelangelo Russo, Corrado Zoppi

**Comitato locale, Dipartimento Interateneo di Scienze,
Politiche e Progetto del Territorio del Politecnico e
Università di Torino**

Cristina Bianchetti, Grazia Brunetta, Ombretta Caldarice,
Nadia Caruso, Federica Corrado, Giancarlo Cotella,
Antonio di Campli, Carolina Giaimo, Umberto Janin Rivolin,
Fabrizio Paone, Elena Pede, Angelo Sampieri, Loris Servillo,
Luca Staricco, Maurizio Tiepolo, Ianira Vassallo,
Angioletta Voghera

Progetto grafico

Federica Bonavero

Redazione Planum Publisher

Cecilia Maria Saibene (Coordinamento), Teresa di Muccio,
Laura Infante, Marco Norcaro

Il volume presenta i contenuti della Sessione 02,
"Evoluzione istituzionale, nuovi strumenti e modelli di
governance territoriale"

Chair: Davide Ponzini (Politecnico di Milano, Dipartimento di
Architettura e Studi Urbani - DASTU)

Co-Chair: Giancarlo Cotella, Umberto Janin Rivolin (Politecnico
di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e
Politiche del Territorio - DIST)

Ogni paper può essere citato come parte di Cotella G., Ponzini
D., Janin Rivolin U. (a cura di, 2021), *Evoluzione istituzionale,
nuovi strumenti e modelli di governance territoriale. Atti della
XXIII Conferenza Nazionale SIU DOWNSCALING, RIGHTSIZING.
Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale, Torino,
17-18 giugno 2021*, vol. 02, Planum Publisher e Società Italiana
degli Urbanisti, Roma-Milano 2021.

INDICE

- 7 **Evoluzione istituzionale, nuovi strumenti e modelli di governance territoriale.**
Introduzione · Giancarlo Cotella, Umberto Janin Rivolin, Davide Ponzini

Sguardi d'insieme

- 11 **Sistemi di governo del territorio e sostenibilità delle trasformazioni spaziali in Europa** · Erblin Berisha, Giancarlo Cotella, Umberto Janin Rivolin, Alys Solly
- 21 **La nuova governance dei mega-eventi delle città occidentali: Rescaling, right-sizing and mixing** · Zachary Jones, Davide Ponzini
- 26 **Conservation planning and informal institutions: heterogeneous patterns in Italian cities** · Elisabetta Pietrostefani

Esperienze di governance metropolitana

- 35 **Pratiche di sperimentalismo attivo: verso la costruzione del Piano Territoriale Metropolitano di Firenze** · Giuseppe De Luca, Carlo Pisano, Luca di Figlia, Valeria Lingua
- 44 **Coerenza strategica tra piani o convergenza di visioni? Il caso della Città Metropolitana di Firenze** · Dario Zampini, Luca Di Figlia, Giuseppe De Luca
- 51 **L'evoluzione istituzionale delle Regioni Metropolitane del Brasile. Spunti di riflessione per la governance metropolitana** · Sarah Isabella Chiodi, Valeria Fedeli
- 57 **Un salto di scala: la governance territoriale dei servizi sociali destinati a cittadini di paesi terzi nell'Area Metropolitana Milanese** · Benedetta Marani, Martina Bovo, Anna Tagliaferri, Stefania Sabatinelli
- 66 **Geografie del welfare cooperativo** · Simone Devoti

Modelli di governance territoriale

- 72 **Governance e paesaggi: qualche considerazione a partire da un'esperienza di ricerca nell'eporediese** · Anna Marson, Andrea Porta, Francesca Caterina Imarisio
- 79 **Il rescaling e la flessibilità geografica del modello territoriale reticolare policentrico** · Annalisa Contato
- 86 **The new path of strategic planning. Analysis of anthropic phenomena. The case of Corigliano Rossano** · Domenico Passarelli, Ferdinando Verardi
- 92 **Smart Governance per la definizione di scenari di sviluppo nelle aree rurali** · Lucia Chieffallo
- 100 **Il marketing territoriale nel contesto di depopolamento suburbano: metodi, pratiche e criticità** · Elia Vettorato
- 110 **Laboratorio a "cielo aperto" per la sperimentazione di politiche urbane innovative** · Antonio Taccone

Politiche e pratiche di rigenerazione urbana

- 117 **La sfida della rigenerazione dei waterfront di città medie per lo sviluppo urbano sostenibile: il caso studio di Catania** · Daniele Ronsivalle

- 125 **L'Architetto di Quartiere. Innovare l'ente pubblico nel campo della rigenerazione collaborativa degli spazi urbani** · Francesco Berni
- 130 **L'approccio collaborativo come paradigma di ri-equilibrio urbano: l'esperienza di Reggio Emilia con Quartiere Bene Comune** · Nicoletta Levi, Francesco Berni
- 137 **Mercato delle costruzioni e organizzazione spaziale nell'economia circolare dei CDW. Un modello applicato al nuovo Stadio di Cagliari (Sardegna, Italia)** · Mara Ladu, Ginevra Balletto, Alessandra Milesi, Giuseppe Borruso

La sfida della rigenerazione dei waterfront di città medie per lo sviluppo urbano sostenibile: il caso studio di Catania

Daniele Ronsivalle

Università degli Studi di Palermo
DARCH – Dipartimento di Architettura
Email: daniele.ronsivalle@unipa.it

Abstract

Un'opportunità chiave per lo sviluppo sostenibile delle città europee sta nella rigenerazione delle aree abbandonate o sottoutilizzate lungo il waterfront. Nelle città-porto medie e medio-piccole in Europa la situazione è particolarmente complessa: la frammentarietà delle scelte di sviluppo, la presenza di autorità differenti non sempre coese, la bassa disponibilità di risorse e le condizioni di crisi possono rallentare, o rendere sfavorevole, le proposte di rigenerazione basate su modelli integrati di sviluppo città-porto (Carta & Ronsivalle, 2016).

Le città-porto di taglia media hanno grandi potenzialità di rigenerazione urbana nelle aree di interfaccia tra le entità portuale e urbana, e la recente ricerca ENSURE (European Sustainable Urbanisation through Port City regeneration) finanziata dal programma ESPON 2014-2020 ha messo in evidenza questo stato di cose.

La ricerca svolta dal Dipartimento di Architettura di UNIPA (Maurizio Carta resp. scient. con Daniele Ronsivalle e Barbara Lino) con Ramboll SA e University College Dublin ha valutato effetti e impatti della rigenerazione urbana dei waterfront e ha proposto soluzioni.

La ricerca sul caso studio di Catania ha individuato gli impatti che i processi di rigenerazione urbana del waterfront hanno fin qui prodotto e ha proposto soluzioni volte ad implementare la rigenerazione della città-porto, tra nuovo PRG, interventi infrastrutturali e potenziamento del porto.

Parole chiave: waterfront, città portuali, rigenerazione urbana, città medie

Premessa: la ricerca e il suo contesto di riferimento

Lo sviluppo futuro sostenibile del territorio europeo richiede una gestione del territorio più efficiente che interrompa l'avanzamento dell'attuale trend di crescita. Un'opportunità chiave per le città europee sta nella rigenerazione delle aree abbandonate o sottoutilizzate lungo il waterfront.

Nelle città-porto medie e medio-piccole in Europa, infatti, la situazione è particolarmente complessa: la frammentarietà delle scelte di sviluppo, la presenza di autorità differenti non sempre coese, la bassa disponibilità di risorse e le condizioni di crisi possono rallentare, o rendere sfavorevole, le proposte di rigenerazione basate su modelli integrati di sviluppo città-porto (Carta & Ronsivalle, 2016).

Come evidenziato in numerosi studi recenti in merito (Carta ed. 2013, Badami & Ronsivalle 2008 e, a livello internazionale Moore 1999 e Hoyle 2000) le città-porto di taglia media hanno grandi potenzialità di rigenerazione urbana nelle aree di interfaccia tra le entità portuale e urbana, tuttavia è necessario approfondire quale possa essere operativamente il percorso di sviluppo che deve essere messo in pratica dalle amministrazioni locali e dagli stakeholders.

La recente ricerca ENSURE (European Sustainable Urbanisation through Port City regeneration) finanziata dal programma ESPON 2014-2020 e finalizzata alla individuazione di percorsi di sviluppo per le città-porto medie e medio-piccole ha messo in evidenza questo stato di cose.

La ricerca svolta dal Dipartimento di Architettura di UNIPA (Maurizio Carta resp. scient. con Daniele Ronsivalle e Barbara Lino) con Ramboll SA e University College Dublin ha valutato effetti e impatti della rigenerazione urbana dei waterfront e ha proposto soluzioni.

Il caso studio di Catania è stato analizzato e valutato da chi scrive attraverso un modello condiviso con i partner e con ESPON EGTC (European Grouping of Territorial Cooperation) che ha messo in risalto similitudini e differenze con gli altri casi studio di Cork (IE), Aalborg (DK) e Brest (FR), svolgendo continue interlocuzioni con gli stakeholders locali e analisi desk finalizzate ad individuare opportunità di sviluppo e condizioni di criticità.

La ricerca ha individuato gli impatti che i processi di rigenerazione urbana del waterfront hanno fin qui prodotto, il livello di coinvolgimento degli stakeholders locali, l'individuazione dei catalizzatori dello sviluppo, la proposta di soluzioni volte ad implementare la rigenerazione della città-porto. Questi esiti

sono inoltre di particolare rilevanza nei processi di pianificazione che vede il Comune di Catania impegnato nella presentazione del nuovo PRG e nella concreta opportunità di giocare un ruolo chiave nelle attività di sviluppo concertato con l'Autorità Portuale del Mare di Sicilia Orientale e con RFI impegnata nella revisione complessiva del sistema infrastrutturale gravitante sul waterfront della città.

1 | Introduzione: storia e contesto

1.1 | Catania, una città a vita continua

Catania è una città di medie dimensioni della Sicilia orientale, la seconda per dimensione demografica dopo la capitale regionale Palermo (ESPON, 2013, 2016). La popolazione dell'area urbana è di 320.000 abitanti, mentre la popolazione della città metropolitana ammontava a 1.116.168 abitanti, come nel censimento ISTAT 2011.

Catania fu fondata nell'VIII secolo a.C., dai Calcidesi di Naxos e ha avuto una vita continua fino ad oggi. Nel 1434 fu fondata la prima Università in Sicilia e nel XIV secolo, durante il Rinascimento, Catania fu uno dei centri culturali, artistici e politici più importanti d'Italia. (Giarrizzo, 1986) (Giarrizzo, 1986).

Il suo centro storico è molto importante per la presenza di edifici greco-romani (terme, teatro, l'Odeion e il secondo anfiteatro in Italia dopo il Colosseo a Roma) (Paternò Castello, 1781).

Nonostante occupi la posizione centrale dell'omonimo golfo, la città di Catania non ha un porto naturale sicuro. Le frequenti e violente tempeste hanno eliminato ogni tentativo di proteggere artificialmente il sito attuale, fino al progetto del re Alfonso d'Aragona nel XVII secolo, ma la furia dell'Etna si è aggiunta alla furia del mare (La Greca, 1997).

Il fronte molto ampio della colata lavica del 1669 ridusse la superficie dell'area portuale: in realtà, i cittadini avevano desiderato che le lave formassero una sorta di anello, in modo da compensare la mancanza di un porto naturale, ma era una vana speranza. Solo alla fine dell'arduo processo di ricostruzione della città, rasa al suolo da un terremoto nel 1693, il problema della costruzione del porto è stato affrontato in modo moderno (Riccobono and Tempio, 2004).

Dal 1792 l'attuazione del progetto "Zahara" da parte del governo borbonico aveva permesso di costruire un primo braccio del bacino esterno, ma solo nel 1872 la concorrenza indotta dalle crescenti esigenze del traffico commerciale, a seguito dello sviluppo della navigazione a vapore, ha portato alla realizzazione del progetto "Fiocca".

In realtà fu completato dopo molti anni, all'inizio del 1900, quando l'amministrazione locale affrontò il problema delle discariche, che necessitava di un intervento urgente a causa dell'aumento del cabotaggio. Dal 1912 è iniziata la costruzione del Molo di Mezzogiorno che è stato completato nel 1933. Con le grandi opere intraprese negli anni dal 1933 al 1938 il porto di Catania assunse la sua forma moderna.

Infine, il trasferimento del porto peschereccio ha permesso il collegamento ferroviario del nuovo molo Crispi con la stazione centrale.

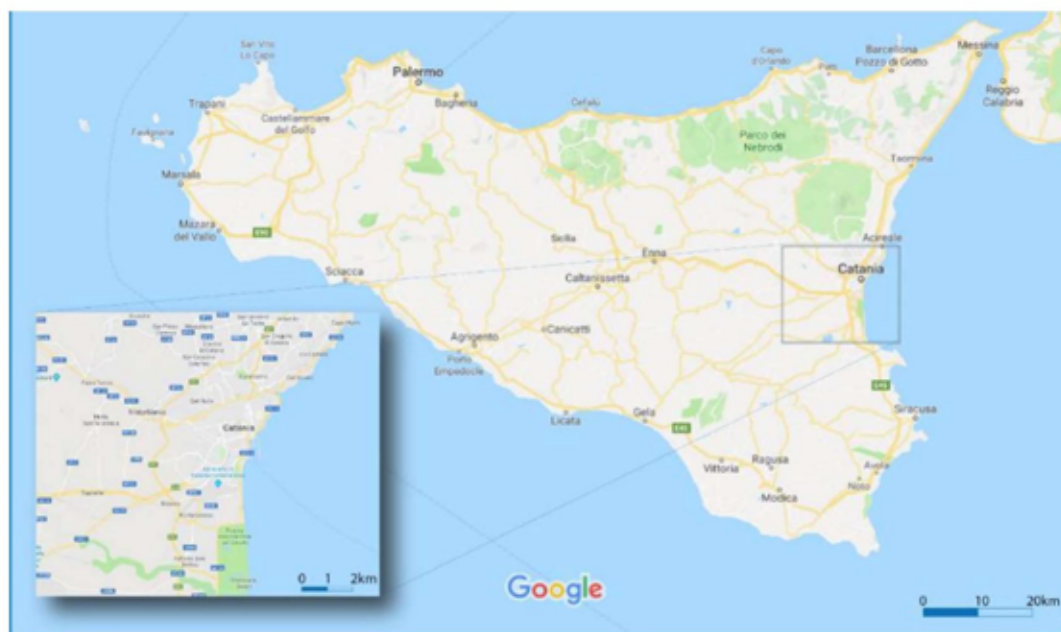


Figura 1 | Mappa della Sicilia, zoom sulla costa orientale, Mar Ionio.
Fonte: elaborazione dell'autore, basato su GoogleMaps

1.2 | Il Tardo Barocco in Val di Noto: caratteri presenti nel porto storico

Nel 2002 molti edifici tardo barocchi di Catania sono stati ammessi nella WHL dell'UNESCO, nel "sito seriale" chiamato "Tardo Barocco in Val di Noto (Sud-Est della Sicilia)" (Guido *et al.*, 2002).

Le Città tardobarocche della Val di Noto sono costituite da edifici e tessuti urbani situati in otto località della Sicilia sud-orientale: Catania è una di queste (le altre sono Caltagirone, Militello Val di Catania, Modica, Noto, Palazzolo Acreide, Ragusa e Scicli). Questi centri storici e ambienti urbani riflettono la grande ricostruzione post-sismica realizzata nei decenni successivi al catastrofico terremoto del 1693, che ha devastato le città della Sicilia sud-orientale. La ricostruzione, il restauro e la ricostruzione di queste comunità hanno portato alla creazione di un gruppo eccezionale di città, tutte riflettenti l'architettura tardo-barocca del XVII secolo in tutte le sue forme e applicazioni (Palumbo, 2006)

La città presenta una pletera di arte e di architettura tardo-barocca di alta qualità e di notevole omogeneità a causa delle circostanze del tempo, del luogo e del contesto sociale in cui sono stati creati. Tuttavia, mostra anche innovazioni distintive nella pianificazione urbana e nella ricostruzione urbana. La proprietà rappresenta anche un notevole impegno collettivo in risposta ad un evento sismico catastrofico e il nuovo piano urbanistico barocco per Catania è il risultato del terremoto del 1693 in questa regione e la più forte reazione al rischio di terremoti ed eruzioni dell'Etna.

Gli edifici tardo barocchi di Catania sono di proprietà della Chiesa, dello Stato italiano e del Comune, e l'intera proprietà è identificata nel piano urbanistico come Zona del Centro Storico in cui il patrimonio urbano e architettonico esistente può essere sottoposto solo a lavori di recupero e manutenzione che rispettino pienamente la vocazione storica e culturale della città.



Figura 2 | Eruzione dall'Etna nel 1669, dipinta da Giacinto Platania (Riccobono and Tempio, 2004)

1.3 | La trasformazione dei primi del Novecento lungo le mura

Molti edifici tardo barocchi sono di fronte al porto antico, tra gli altri il Palazzo Biscari, il Palazzo Arcivescovile, la Cattedrale, sono di fronte al mare, ma in zona portuale dal XIX secolo ai primi del XX secolo un nuovo viadotto ferroviario ha cambiato lo skyline, e di conseguenza il litorale.

Di conseguenza, i tre edifici tardo barocchi sopra le mura della città (Palazzo Biscari, Palazzo arcivescovile e Cattedrale) furono separati dal porto e allontanati.

Nonostante in questo contesto, e attualmente, le attività di tutela e valorizzazione del centro storico di Catania siano obbligatorie di fronte alla sfida (Musumarra and Mazzola, 1998; Recupero, 1998) per il waterfront urbano.



Figura 3 | Il waterfront, in una foto del 1912 e in una visione contemporanea. A sinistra in entrambe le immagini, il Palazzo Biscari come “faro” sopra l'antico porto.

2 | Materiali e metodi: la valutazione delle trasformazioni del waterfront centrale

La rigenerazione del lungofiume centrale dipende principalmente dalla realizzazione del progetto approvato per la circoscrizione della linea ferroviaria e dalla possibile attuazione dei risultati di un recente concorso di progettazione urbana per la rigenerazione del lungofiume (Ronsivalle, 2008; Minaldi, 2014). Inoltre, alcuni interventi completati non sono stati in grado di innescare una rigenerazione di quest'area. Questi sono:

- il Vecchio Edificio delle Dogane, ristrutturato nel 2011 dall'Autorità Portuale come area di sicurezza e filtro per i croceristi, e non correttamente come un terminal crociere. Non fa parte di un piano, ma è solo una sorta di “faro” per stimolare la trasformazione;
- il Mulino Santa Lucia, ex mulino acquistato nei primi anni 2000 dal gruppo Acqua Marcia e trasformato in centro commerciale, con uffici e negozi. Dopo molte controversie legali sulla regolarità amministrativa del progetto, dal 2016 l'edificio è stato nuovamente a disposizione dei proprietari, ma ha subito l'azione di vandali e di distruzione degli ultimi dieci anni, e quindi non è effettivamente utilizzabile.

2.1 | Nuovo programma di “bypass ferroviario” di RFI

Con l'obiettivo di porre almeno un parziale rimedio alla *cesura* tra il mare e il centro storico, definita dal viadotto “Archi della Marina”, RFI, Rete Ferroviaria Italiana, negli ultimi decenni, aveva proposto un'ipotesi progettuale, nell'ambito della realizzazione di una linea di by-pass, che prevedeva l'interramento dei binari ferroviari lungo la scogliera di Caito e la stazione centrale (La Greca, 2001; Ignaccolo *et al.*, 2011). Nel 2013, RFI ha iniziato formalmente a lavorare su quattro nuove opzioni di pianificazione condivise con il Comune e infine la nuova soluzione, denominata “Porto 3”, è stata approvata dal Consiglio Comunale il 10 maggio 2018.



Figura 4 | Soluzione “Porto 3” per lo snodo ferroviario di Catania (2018).

Fonte: RFI (2018), scaricato da <http://catania.mobilita.org/opere/passante-ferroviario-nodo-di-catania/> (consultato il 2019/01/03)

Le attività negoziali messe in atto per la scelta della soluzione finale sono descritte da ogni stakeholder intervistato in seno alle attività del progetto come un'importante innovazione nelle procedure per definire il progetto, e tutti gli stakeholder concordano sul successo del processo di negoziazione, basato su una sorta di comitato di pilotaggio, ovvero un “tavolo tecnico” aperto fino alla approvazione condivisa delle soluzioni progettuali. I principali aspetti che caratterizzano la nuova soluzione, in un percorso lungo 4.790 m, sono fortemente legati alla rigenerazione dell'area di interfaccia tra porto e città lungo la cinta muraria del centro storico. Il progetto porta con sé alcuni effetti urbani e in particolare:

- il miglioramento dell'ingresso al “Duomo/Porto” fermata da Piazza Paolo Borsellino.
- la trasformazione del tratto dismesso del viadotto ferroviario tra Piazza Borsellino e Castello Ursino in un'area ciclo/pedonale volta a favorire la continuità degli spazi del tessuto urbano.

La nuova linea ferroviaria e il progetto delle nuove stazioni, nelle parti fuori terra, saranno inoltre interessati dagli interventi di riqualificazione del waterfront e delle aree di interazione della città con il porto e la ferrovia.

2.2 | La “concorrenza” delle attività per l'interfaccia porto-città

Nel 2019 il Comune di Catania ha proposto un bando di gara per un programma di riqualificazione urbana che potrebbe integrare le aree di interazione della Città di Catania con il distretto portuale e ferroviario.

Il bando di gara era finalizzato alla definizione di una “metodologia ottimale” per la riqualificazione dell'intero waterfront urbano.

Purtroppo, i risultati non sono stati pubblicati: tuttavia essi dovrebbero essere utilizzati dal Comune di Catania e dall'Autorità Portuale come suggerimento per la riqualificazione, soprattutto, in un momento in cui anche l'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Orientale ha inviato ai Comuni il proprio Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) per il valutazione delle strategie di sistema e in particolare di interazione tra città e porto.

3 | Risultati: processo di rigenerazione, progetto e risultati

Tenendo conto dello stato di trasformazione, non ci sono molti esiti concreti, definiti come risultati diretti del processo di rigenerazione. Tuttavia, come risultato dell'analisi, questo paragrafo li descrive e cerca di definire gli elementi necessari per completare la rigenerazione. Negli ultimi 25 anni (La Greca and Martinico, 2000; La Greca, 2002) non abbiamo avuto la realizzazione sistematica di tutti i risultati di progetti e programmi pianificati. Le ragioni tipiche per la mancanza di risultati sono:

- il progetto o programma non è stato approvato e attuato;
- il progetto è stato bloccato da procedimenti giudiziari per presunte attività illecite;
- la ristrutturazione dell'edificio non è stata completata a causa di problemi esterni, ad esempio, un problema di finanziamento.

La tabella I riassume gli obiettivi e i risultati concreti del processo di rigenerazione nella zona portuale del waterfront centrale.

Tabella I | Panoramica degli obiettivi e dei risultati della rigenerazione della zona centrale del lungofiume

Obiettivo	Esito atteso	Realizzato Y/N
Restauro e nuova funzione del vecchio edificio doganale in spazio commerciale multifunzionale	Uno spazio interessante per la condivisione delle attività tra porto e città, ma utile solo con il flusso del turismo crocieristico	Y
Politiche sociali e rigenerazione urbana a sostegno del recupero fisico del centro storico di Catania	Alcuni risultati prodotti dal programma URBAN, ma solo durante la durata del programma.	Y
Integrazione tra porto, ferrovia e città per la valorizzazione degli impianti urbani	Ancora non ci sono risultati. In attesa di azioni di accompagnamento.	N
Passaggio dal viadotto al livello sotterraneo della linea ferroviaria dalla Stazione Centrale alla Stazione di Acquicella, compresa la nuova stazione metropolitana "Porto"	Ancora non ci sono risultati. In attesa di azioni di accompagnamento.	N
Rafforzamento e specializzazione dei porti di Catania e Augusta	Ancora non ci sono risultati. In attesa di azioni di accompagnamento.	N
Nuovi spazi pubblici nelle aree di confine città-porto	Ancora non ci sono risultati. In attesa di azioni di accompagnamento.	N
Passaggio dal viadotto al piano interrato della linea ferroviaria dalla Stazione Centrale alla Stazione di Acquicella, compresa la nuova Stazione Portuale sotterranea	Ancora non ci sono risultati. In attesa di azioni di accompagnamento.	N

L'unica trasformazione realizzata e operativa è la ristrutturazione del "Vecchio Edificio delle Dogane", nell'area di giurisdizione portuale. Non è il risultato di un piano di rigenerazione completo, ma un "faro" prodotto dall'Autorità Portuale per stimolare la trasformazione.

Questa trasformazione ha prodotto un'area di sicurezza che collega un'area turistica crocieristica al centro città con una piccola area commerciale e servizi incoming; ha ospitato il museo del teatro di marionette, l'"Opera dei Pupi", ma i proprietari hanno deciso di trasferire il museo.



Figura 5 | Il cortile interno della Vecchia Dogana trasformato in spazio pubblico che introduce al waterfront
Fonte: Daniele Ronsivalle, 2019

4 | Discussione: gli impatti economici, sociali e di altro tipo

Gli impatti sono qui definiti come i risultati indiretti, a medio e lungo termine della rigenerazione. A causa della tempistica su un lungo periodo, gli impatti a lungo termine non sono visibili. Tuttavia, gli impatti potenziali della rigenerazione programmata e in corso nei prossimi anni sono discussi qui di seguito, in termini di:

- Attrazione di nuove funzioni – Il Vecchio Edificio delle Dogane da qualche anno dopo l'apertura è stato sede di numerose attività commerciali e ricreative, ma rimane isolato dal centro cittadino, a causa della presenza degli “Archi della Marina” che taglia ancora oggi il collegamento trasversale tra porto e città. Altre funzioni potrebbero essere attratte negli edifici abbandonati fino ad oggi, ad es. l'ex mulino “Mulino Santa Lucia”.
- Conservazione del patrimonio portuale della città - Molti progetti realizzati e in corso potranno avere un impatto sul patrimonio portuale. La protezione del patrimonio culturale sarà fondamentale per la promozione di un senso di identità e dovrebbe essere parte di un ulteriore sviluppo che equilibri le trasformazioni con la protezione del patrimonio. Questo sarà rilevante nel progetto di rigenerazione del viadotto degli “Archi della Marina” in relazione al centro storico.
- Qualità urbana - I quadri di progettazione urbana lungo tutto il waterfront suggeriscono che esso possa diventare una destinazione *live-work-play-visit*, ma la creazione di un senso del luogo è fondamentale per garantire, sostenere e accrescere lo slancio di sviluppo. Nonostante la presenza del sito dell'UNESCO e del vecchio edificio doganale, la zona del waterfront è ancora oggi un “luogo periferico” a causa di molti progetti di rigenerazione incompleti. Pertanto, le aree abbandonate e gli edifici che si prevede di trasformare, implicano un impatto negativo, ad es. in termini di occupazione abusiva, crimine, ecc.
- Cambiamenti nelle mappe mentali della città - Tutta la trasformazione in corso contribuirà a cambiare la mappa mentale della città, ma in particolare dobbiamo considerare i potenziali effetti della trasformazione del viadotto “Archi della Marina” in un'area ciclo/pedonale: è un punto di riferimento nella zona del waterfront e la sua trasformazione favorirà la continuità degli spazi del tessuto urbano, dalla stazione ferroviaria al Castello Ursino e dal porto al centro storico. L'uso rinnovato del viadotto modificherà definitivamente la mappa mentale della città portuale. Grazie al prossimo potenziamento del porto di Augusta e a una nuova zona economica speciale (ZES) a sud dell'area portuale, il trasferimento delle attività portuali potrebbe contribuire a ricollegare il waterfront centrale al centro storico.
- Impatto regionale, nazionale e internazionale - I programmi per l'aggiornamento delle infrastrutture hanno prodotto impatti rilevanti sull'accessibilità al centro della città dall'hinterland per cui i programmi in corso sulle ferrovie nazionali e l'aggiornamento delle aree di movimentazione portuale contribuiranno a migliorare la rilevanza del porto nell'UE in termini di politiche dei trasporti, mentre il trasferimento di alcune attività portuali al porto di Augusta potrebbe modificare la rilevanza regionale del porto di Catania, trasformandolo realmente in un *city port*.

5 | Conclusioni: per il futuro

La velocità della rigenerazione urbana del porto di Catania e del suo contesto di *waterfront*, negli ultimi anni, è stata estremamente lenta, probabilmente per la contemporanea lentezza nello sviluppo dei processi di *pianificazione urbana e portuale*. L'importanza di un quadro di pianificazione locale aggiornato, ispirato da un nuovo paradigma (Carta, 2013; Carta and Ronsivalle, 2016; ESPON, 2019) che sostiene le ambizioni locali e aiuta a proteggere le proprietà dell'UNESCO, è diventata evidente in relazione al *waterfront* di Catania. In particolare, solo il documento strategico del piano regolatore generale del 2019 fornisce già oggi il contesto decisionale di riferimento entro il quale una pianificazione più strategica può ora realizzarsi attraverso il porto, le confinanti aree urbane e oltre, attraverso l'intera area di interazione metropolitana. Le nuove strategie del Piano Regolatore Generale richiedono che tutta la rigenerazione del *waterfront* sia in armonia: questo può cambiare lo stato dell'arte in termini di pianificazione dell'area centrale, in quanto vi è la possibilità di porre molta più enfasi sulla riqualificazione della vecchia area portuale e, forse, un approccio di pianificazione “sequenziale”, come strategia centrale per la città, tra politiche del porto, tramite il DPSS, e le politiche comunali tramite il nuovo PRG. In particolare, i risultati del recente concorso di architettura per il *waterfront* avrebbero bisogno di essere integrati nelle scelte di pianificazione urbana con un processo completo di fattibilità tecnica ed economica.

In questa rinnovata attività di pianificazione, il coinvolgimento dei cittadini non è meno importante sia nella generazione di idee che nelle fasi di attuazione. I risultati delle attività di coinvolgimento devono contribuire a garantire una valutazione approfondita e tempestiva delle esigenze e delle preferenze dei cittadini e degli utenti per potenziali elementi di pianificazione.

Riferimenti bibliografici

- Carta M. (2013), *Waterfront Atlas. Vision, paradigms, policies and integrated projects for the Sicilian and Maltese waterfronts*, Dipartimento Città e Territorio, Palermo.
- Carta M. and Ronsivalle D. (eds) (2016), *The Fluid City Paradigm*, Springer International Publishing (UNIPA Springer Series), Cham (CH).
- ESPON (2013), *The Functional Urban Areas. Technical Report*, Luxembourg. Available at: https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/3.7_TR-FUAs.pdf
- ESPON (2016), *Polycentric Territorial Structures and Territorial Cooperation. Policy Brief 6*. Available at: http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/PolicyBriefs/06-Polycentric-1016/ESPON_policy_brief_polycentricity_071016_FINAL.pdf
- ESPON (2019), *ENSURE - EuropeaN Sustainable Urbanisation through port city REgeneration. Final report*, Luxembourg. Available at: <https://www.espon.eu/ENSURE>
- Giarrizzo G. (1986), *Catania*, Laterza, Bari.
- La Greca P. (1997), 'Catania: struttura portuale e pianificazione territoriale', *URBANISTICA INFORMAZIONI*, 153, pp. 25–26.
- La Greca P. (2001), 'Catania: sviluppo economico ed eccellenza territoriale', *URBANISTICA INFORMAZIONI*, 180, pp. 55–57.
- La Greca P. (2002), 'Le radici del rinnovamento urbano', in Palermo, P. C. and Savoldi, P. (eds) *Il programma Urban e l'innovazione delle politiche urbane. Esperienze locali: contesti, programmi, azioni*, Franco Angeli, Milano, pp. 54–67.
- La Greca P., Martinico F. (2000), 'Governance strategies for local development. Evaluating practices of local development in Catania.', in *XXI Conferenza Associazione Italiana di Scienze Regionali (AISRE), Palermo 20-23 september 2000*. Franco Angeli, Milano.
- Guido M. R. et al. (2002), *Late Baroque Towns of the Val di Noto (South-Eastern Sicily) - management plan*. Palermo. Available at: <http://unescosicilia.it/wp/la-fondazione/pubblicazioni/>
- Ignaccolo M. et al. (2011), 'La metropoli della Sicilia Sud Orientale: ipotesi di evoluzione del sistema dei trasporti e dell'assetto territoriale', in *XVIII International Conference "Vivere e camminare in città. La metropoli lineare"*. EGAF, Forlì, pp. 223–232.
- Minaldi G. (2014), 'Politiche di pianificazione dello sviluppo portuale: i casi di Palermo e Catania', *Working Papers RES*, 2.
- Musumarra C. and Mazzola E. (1998), *Catania: Immagine di una città*, Maimone Editore, Catania.
- Palumbo B. (2006), *L'Unesco e il campanile. Antropologia, politica e beni culturali in Sicilia orientale*, Meltemi, Roma.
- Paternò Castello I. (1781), *Le antichità di Catania*. 2003rd edn. Edited by C. Ruta. Edi.bi.si, Palermo.
- Recupero N. (1998), *Guida di Catania e provincia*. Maimone Editore, Catania.
- Riccobono F., Tempio A. (2004), *Imago Aetnae. Iconografia storica dell'Etna 1544 – 1892*, Domenico Sanfilippo editore, Catania.
- Ronsivalle D. (2008), 'Analisi, valutazioni ed indirizzi per le cinque città siciliane: Catania', in Badami, A. and Ronsivalle, D. (eds) *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Aracne, Roma, pp. 159–174.