



ORDINE
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
PROVINCIA DI
CATANIA

Largo Paisiello 5
95124 Catania

T 095 7153615
F 095 7152623

segreteria@ordinearchitetticatania.it
www.ordinearchitetticatania.it

APPUNTI DI METODO PER UNA CITTA' MIGLIORE

A cura dell'Ufficio Speciale Governo del Territorio

Consigliere referente: Arch. Giuseppe Messina

10 maggio 2025

Il quadro complessivo attuale della città di Catania dal punto di vista dello sviluppo urbanistico-edilizio, appare fortemente condizionato e compromesso da tutta una serie di tentativi evidentemente falliti di risoluzione di problemi di grande e piccola scala con metodologie avulse da una necessaria e armonica visione d'insieme che tenesse bene in considerazione quanto "scritto" nelle stratificazioni che costituiscono la memoria del nostro centro abitato e delle nostre periferie. La redazione e l'adozione di strumenti mirati alla riqualificazione del centro storico quali una inadeguata variante generale ed uno studio di dettaglio, redatto nel 2016 e migliorato nel 2021, che applica letteralmente le prescrizioni di una legge, la L.R. 13/2015, astratta e generalizzante (*basata sulla supponenza che fa corrispondere una predefinita normativa d'intervento ad uno specifico tipo edilizio in assenza di una oggettiva valutazione qualitativa e del ruolo dell'edificio nel suo contesto, con la evidente impossibilità di produrre alcuna diffusa riqualificazione e risultando o troppo rigida e restrittiva o troppo dirompente*), insieme con l'adozione, avvenuta nell'anno 2014, di un regolamento edilizio che non può e non deve intervenire a colmare le evidenti inadeguatezze di uno strumento urbanistico vigente, dalla ormai cinquantennale, vita basata sulla obsoleta e oggi inattuabile logica dell'espansione, mostrano quotidianamente i segni lasciati sulla città e sulla vita dei cittadini che la popolano dagli effetti di strategie troppo o poco settoriali, dettate da interessi che spesso non coincidono con quelli della collettività, dalla totale assenza di conoscenza e consapevolezza della complessità del tessuto urbano e dalla errata convinzione che il disciplinare (bene o male che sia non importa) la possibile azione del singolo, possa determinare mutazioni positive su contesti che non possono essere "letti" secondo una unità di misura basata sulla proprietà ma vanno, invece, inquadrati in "canoni" di ben altro tipo e ben più ampi. L'efficacia della nuova programmazione e pianificazione, sulla scorta di quanto indicato nel contenuto dell'atto di indirizzo di Giunta Municipale "PUG.2024 – Catania 2030", redatto ai sensi del comma 1 art. 26 della L.R. 19/2020 e ss.mm.ii., approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 200 del 02.10.2024, dovrebbe puntare sull'incentivazione all'intervento, sul dare proposte che promuovano l'integrazione del "voler fare" dei proprietari di immobili in un intervento comune e condiviso, che parte dal basso. Tutto ciò diviene premessa e condizio fondamentale per promuovere realisticamente, mediante una visione futura unitaria e d'insieme, oltre che previsione sostenibile, fattori quali:



Servono, oggi, strumenti normativi, di programmazione, di sviluppo e crescita ragionata e condivisa, in grado di innescare cambiamenti radicali che dovrebbero possedere obiettivi primari quali:

- INTEGRARE IN UN UNICO QUADRO D'UNIONE TUTTA LA VINCOLISTICA VIGENTE INCLUSA QUELLA DEGLI STRUMENTI SOVRAORDINATI
- SGANCIARSI DALLE RESTRIZIONI DELLO ZONING SECONDO IL DM. 1444/68 ED EVOLVERE VERSO IL CONCETTO DI CITTA' ARCIPELAGO
- SGANCIARSI DALLO STANDARD QUANTITATIVO PER INDIRIZZARSI VERSO LO STANDARD QUALITATIVO
- CONSUMO DI SUOLO A BILANCIO ZERO E IDONEO UTILIZZO DEI CRITERI PEREQUATIVI PER IL RECUPERO DI SUOLO CON PARTICOLARE ATTENZIONE AGLI INSEDIAMENTI SPONTANEI
- RIGENERAZIONE URBANA – AZIONE CONGIUNTA DEL MACRO E MICRO INTERVENTO
- PERIFERIE E CENTRO STORICO – INTERVENIRE SUI MARGINI URBANI
- LIBERARE SPAZI AL LAYER ZERO INDIVIDUANDO, SOPRATTUTTO NEL CENTRO STORICO, COSA CONSERVARE E CONSENTIRE LA SOSTITUZIONE DI TUTTO IL RESTO, MEDIANTE INTERVENTI DI ARCHITETTURA CONTEMPORANEA, NEL RISPETTO DEL TESSUTO E DELLE STRATIFICAZIONI STORICHE
- AVVALERSI DELLA RIGENERAZIONE URBANA PER GARANTIRE LA SICUREZZA SISMICA DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE ANCHE MEDIANTE L'IMPIEGO DI INCENTIVAZIONI DA CONCENTRARE SU PORZIONI SPECIFICHE DI TESSUTO URBANO
- RECUPERO DEGLI EDIFICI RESIDENZIALI INUTILIZZATI
- INTERVENIRE SUL CENTRO STORICO ATTRAVERSO I PIANI DI RECUPERO DA REDIGERE SULLA BASE DELLE PREMESSE POSTE CON LO STUDIO DI DETTAGLIO REDATTO AI SENSI DELLA L.R. 13/2015
- RISCHIO IDROGEOLOGICO E INVARIANZA IDRAULICA (TORRENTE ACQUICELLA, S. MARIA GORETTI, AFFLUSSO ACQUE PIOVANE)
- INTERAZIONE CITTA' - PORTO
- POTENZIAMENTO E OTTIMIZZAZIONE DI PORTO E AEROPORTO



- INFRASTRUTTURE E MOBILITA' SOSTENIBILE IN RIFERIMENTO AL PUMS E AD AZIONE INTEGRATA CON I COMUNI LIMITROFI: VALUTARE L'IMPIEGO DI SISTEMI SU FUNE, INTEGRARE IL PIANO DEI PARCHEGGI
- INTEGRARE LA MOBILITA' DOLCE CON IL VERDE ATTREZZATO
- SVILUPPARE E ATTUARE IL PROGETTO DELLA SPINA VERDE
- INTERVENIRE SUL TESSUTO URBANO CON INTERVENTI DI SOSTITUZIONE MIRATI AL RIORDINO E INDIRIZZATI AL SOCIAL HOUSING
- RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL WATERFRONT
- CONCORSI DI PROGETTAZIONE PER LUOGHI CERNIERA E STRATEGICI
- INDIVIDUARE STRATEGIE ATTE A CORRELARE L'EFFICIENTAMENTO SISMICO ED ENERGETICO DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE AL VALORE DI MERCATO DEGLI IMMOBILI
- AREE OSPEDALI DISMESSI: GARANTIRE SANITA' DI PROSSIMITA' AI QUARTIERI
- ATTUARE I VERI PRINCIPI DI PARTECIPAZIONE NON COME OBBLIGO IMPOSTO DALLA NORMA MA COME PERCORSO PER IL PROGETTO CONDIVISO E DI QUALITA', GESTITO DA FIGURE ESPERTE E APPOSITAMENTE FORMATE SULLA TEMATICA
- SVILUPPARE POLITICHE DI INCENTIVAZIONE PER GLI INVESTITORI PRIVATI
- SVILUPPARE APPROCCIO T.O.D. (Transit Oriented Development) NELL'OTTICA DI UN NUCLEO URBANO CHE INTEGRI COMMERCIO, RESIDENZA E SERVIZI PUBBLICI MEDIANTE IL TRASPORTO PUBBLICO
- NODI INTERMODALI E STRUTTURE DI INTERSCAMBIO
- BILANCIARE L'ECESSO DI GRANDE VENDITA COMMERCIALE ATTRAVERSO LA VALORIZZAZIONE DEI MERCATI STORICI E DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO
- SVILUPPARE LE TEMATICHE SUL FUTURO DELLA CITTA' INDIVIDUANDO UN URBAN CENTER E A CHI AFFIDARNE LA GESTIONE

- ATTENZIONARE LE ESIGENZE DI SVILUPPO DELL'AREA METROPOLITANA IN CONSIDERAZIONE DELLE SPECIFICHE ESIGENZE E PECULIARITA' DELL'AREA CONURBATA E DELLA CONNESSIONE CON IL QUADRANTE SUD-ORIENTALE DELLA SICILIA

L'efficacia dell'azione dovrebbe attuarsi, anche, mediante le seguenti strategie:

- **Pensare la trasformazione quale azione contestuale** del “macro” intervento di pianificazione che si attua e si concretizza anche attraverso il “micro” intervento locale. L'attuazione di **progetti pilota** che vedano il coinvolgimento di tutti i soggetti utili (amministrazione, università, ordini professionali, professionisti, associazioni sul territorio e comitati di quartiere, popolazione, investitori) che vanno attuati mediante concorsi di progettazione che garantiscano la qualità architettonica, potrebbe fornire esempi rassicuranti per la popolazione e costituire un modus operandi da applicare in zone diverse del territorio urbano (centro storico, periferie, etc.).
- **Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali**, che coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione/pianificazione attraverso il processo di governance territoriale e di progettazione partecipata.
- **Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del tessuto urbano esistente**, tesa a sostenere l'integrazione tra la valorizzazione del patrimonio ambientale, architettonico e storico-culturale e le attività anche imprenditoriali ad essa connesse;
- **Sicurezza sismica**, da acquisire attraverso la riqualificazione del tessuto urbano non solo attraverso interventi mirati su unità strutturali “efficaci” (ad es. interi isolati) e non su singole unità di proprietà, ma anche attraverso lo svuotamento di aree del Layer Zero e la creazione di vuoti urbani che possano esser vissuti nella quotidianità quali spazi di aggregazione e, in emergenza, quali zone di raduno e via di fuga. Il mezzo per conseguire tale obiettivo è l'incentivazione del singolo proprietario che deve essere invogliato (anche tramite incentivi) e rassicurato circa l'aggregarsi con altri per dare razionalità ed efficacia agli interventi da attuare. A tal proposito, va tenuto in conto che la nuova recente normativa specifica consente la cessione del credito di imposta a chi decide di intervenire: sarà quindi possibile consentire anche a chi non è in grado di godere del beneficio in prima persona, mediante l'intervento di soggetti terzi (finanziatori, istituti di credito, etc.) che potranno fruire dell'agevolazione, la possibilità di adeguare sismicamente il proprio immobile in maniera efficace, evitando, come si è invece fatto finora, di distribuire a macchia di leopardo i fondi specifici appositamente stanziati su unità tra loro non correlate e concentrando gli interventi, invece, su isolati e intere porzioni di tessuto appositamente individuate, magari sulla base di una

interazione con le previsioni del piano di protezione civile, in riferimento alle aree a contorno delle vie di esodo e dei punti di accesso alla città.

- **Sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico**, indirizzato a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica, perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse urbane correlate all'ambito metropolitano;
- **Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica**, finalizzata a rafforzare la coesione urbano-territoriale e lo sviluppo locale nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea (area metropolitana);

Nello specifico, sarebbe auspicabile che:

- La nuova pianificazione abbia linee di indirizzo, accorgimenti e previsioni mirate all'adozione di soluzioni innovative, a basso impatto economico, finalizzate alla promozione di un modello di recupero e sviluppo della città basato sulla salvaguardia dell'ambiente e sulla tutela della salute del cittadino. Tale modello risponde al criterio di "Sostenibilità ambientale", disciplina in grado di innescare un cambiamento positivo, attivando nuovi processi, anche di incentivazione ad intervenire e di rivalutazione del patrimonio edilizio esistente. Sulla scia della proposta di legge sulla "Certificazione di sostenibilità ambientale ed energetica" promossa, prima, dalla Consulta Regionale degli Ingegneri e da ANAB e successivamente dalla Consulta Regionale degli Ordini degli Architetti P.P.C. già nel giugno del 2012 e dei successivi sviluppi, basata anche sulla redazione ed adozione di un regolamento edilizio sostenibile allegato al regolamento edilizio tradizionale, dovrebbero essere attenzionati i temi della qualità ambientale, del comfort e dell'efficienza energetica, valutando anche la possibilità di intervenire, non solo con l'adozione di fonti rinnovabili per la produzione di energia ma, anche e soprattutto, mediante l'adozione di tecnologie mirate anche alla riduzione dell'inquinamento indoor, all'abbattimento delle emissioni di CO₂, al controllo dell'inquinamento acustico e luminoso, all'impiego di materiali eco-compatibili e all'attuazione di processi costruttivi che prevedono l'abbattimento delle polveri. Lo sviluppo futuro dovrebbe, quindi, normare promuovendo ed incentivando la sostenibilità ambientale ed il risparmio energetico nelle trasformazioni del tessuto edilizio e nella realizzazione di nuove opere, privilegiando la tutela e la valorizzazione delle peculiarità storiche, ambientali, culturali e sociali.
- La pianificazione futura dovrebbe tenere nel dovuto conto un programma di incentivi preventivamente stabilito, chiaro e da associare, nelle singole categorie di incentivo, a specifiche tipologie di intervento, prevedendo agevolazioni quali:
 - Sgravi fiscali per gli interventi di riqualificazione dei prospetti;

- Sgravi fiscali per gli interventi che riguardano la eliminazione o la riduzione della vulnerabilità sismica degli edifici;
 - Sgravi fiscali per gli interventi che riguardano le opere di manutenzione dei tetti (anche in riferimento al disposto del Decreto Assessoriale 05.09.2012 n. 1754 “Norme sulle misure di prevenzione e protezione dai rischi di caduta dall’alto da predisporre negli edifici per l’esecuzione dei lavori di manutenzione sulle coperture in condizioni di sicurezza”);
 - Sgravi sulle tasse comunali per l’applicazione dell’art. 21 del D.L. 12 settembre 2014 n.133 (Sblocca Italia). Il disposto dell’articolo è riferito alla ristrutturazione di immobili in centro storico da locare, e incentiva il principio del cosiddetto “Rent to Buy”;
 - Sgravi sulle tasse comunali per gli interventi di riqualificazione energetica degli edifici;
 - Sgravi sulle tasse comunali per gli interventi su aree dismesse da destinare a parcheggi e verde pubblico;
 - Sgravi sulle tasse comunali per gli interventi di iniziativa privata su immobili pubblici dismessi per utilizzi rivolti alla comunità locale (asili, ludoteche, laboratori di arti e mestieri, centri per attività culturali, ricreative, di aggregazione e sportive);
- Qualsiasi tipo di intervento sul costruito, specie in centro storico, dovrebbe tenere conto anche di una preliminare analisi puntuale dal punto di vista strutturale: attuare interventi di demolizioni puntuali (anche parziali) in un contesto di diffusa continuità strutturale degli immobili, quasi sempre interrelata a una notevole frammentazione della proprietà, rende problematica l’attuazione delle singole previsioni. Da qui, la necessità di pensare a strumenti che consentano una catalogazione con una analisi degli organismi strutturali e del loro stato di conservazione, capace di individuare quegli ambiti omogenei nei quali la demolizione (anche parziale) sia perseguibile in sicurezza e in aderenza alle norme, senza mettere potenzialmente in crisi le fabbriche che costituiscono, dal punto di vista strutturale, un unico organismo.

In una ottica di oggettività e concretezza di intervento, preso atto della necessità di agire tempestivamente, appare evidente l’impossibilità di mettere in sicurezza l’intero patrimonio edilizio esistente: bisogna operare delle scelte precise e oculate, individuare le porzioni di tessuto e gli ambiti specifici da tutelare, mettere in sicurezza e conservare, concentrare su queste l’impiego di fondi regionali e contributi europei, accettando di buon grado l’idea di sostituire tutto ciò che non può essere preservato, anche in centro storico. Il tutto nella consapevolezza che l’entità dei costi degli interventi di prevenzione equivale, dal punto di vista economico, quella degli interventi di ricostruzione successivi ad un evento sismico catastrofico, unica differenza: il costo in vite umane

che ai costi di ricostruzione andrebbe inevitabilmente a sommarsi, persistendo l'attuale stato di inerzia nello specifico settore.

- La pianificazione generale deve necessariamente essere mirata non più all'espansione sul territorio, ma alla tutela dello stesso, deve inibire la produzione di nuova cubatura, tendere al recupero dell'esistente, al riuso anche temporaneo ed alla riconversione, alla mappatura partecipata per la riqualificazione degli spazi urbani e del paesaggio dinamico, inteso quale inscindibile coesistenza di naturale ed antropico. Va promosso, sulla scia di tale visione, anche l'utilizzo degli open data e il loro incrocio con le tecniche di coinvolgimento civico utilizzate dai principali social network, sistema innovativo che sta dando vita, anche in Italia, a numerose esperienze di mappatura collaborativa, capaci di fornire nuove idee e visioni per la riqualificazione dei più disparati contesti in ambito urbano. Oggi è necessario e imprescindibile investire sull'esistente, anche per invertire il processo attraverso cui abbandono, decadenza e cattiva conservazione di parti di città rischiano di contagiare, con il loro degrado, anche le aree circostanti.
- Per mutare lo scenario attuale deve risultare fondamentale anche l'attenzione alla qualità del progetto: esso deve essere rimesso al centro del mutamento, riacquistare una dimensione prima di tutto sociale, culturale ed economica che consenta una vera fruizione dei luoghi ripensati senza perdere di vista la "bellezza". Bisogna liberarsi dell'idea di fruire di progettazioni prodotte, spesso e volentieri anche a titolo gratuito, che si sono ad oggi mostrate quale l'unica strada percorribile per far sì che qualcosa si cominciasse a muovere verso il cambiamento. La qualità del progetto va assolutamente promossa, pretesa, ricercata, verificata e tutelata mediante concorsi di progettazione e tramite la sorveglianza competente degli Enti preposti.
- In riferimento agli interventi sulle infrastrutture e il sistema di mobilità in integrazione al PUMS. Facendo seguito alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, elaborato dalla ditta aggiudicataria Sysma System Management, validato dal gruppo di supporto tecnico-scientifico dell'Università di Catania e adottato con decreto del Commissario straordinario della Città Metropolitana di Catania n.285 del 28/12/2022, questo Ordine ha attivato un tavolo di lavoro che ha coinvolto due Uffici speciali (Governo del Territorio e Osservatorio Piano di Area Metropolitana) e alcuni delegati del Presidente e Professionisti esperti iscritti al fine di gettare le basi per un contributo concreto atto a meglio definire ed efficientare le scelte strategiche degli scenari di piano proposti nell'ultima redazione, integrandole con una visione unitaria della Catania futura, vista

come elemento catalizzante della sua Area Metropolitana ma in stretta correlazione con i comuni ad essa appartenenti e, nello specifico, con quelli limitrofi.

Nella forte convinzione che:

- la conoscenza, la visione futura consapevole e la partecipazione devono costituire le fondamenta della qualità di qualsiasi forma di progettazione, pianificazione territoriale inclusa, e che questa debba essere concertata e condivisa con chi vive e fruisce, nel quotidiano, l'area metropolitana catanese;
- un organismo complesso, diffuso e in parte consolidato come la nostra città metropolitana, richiede strumenti di governo del territorio adeguati ad una visione policentrica che, staccandosi dall'idea di monocentrismo e radialità tengano conto di dati oggettivi in merito alla concentrazione della popolazione e all'effettivo decentramento e garantiscano equità di trattamento;
- Che l'opportunità di fruire di fondi messi a disposizione non debba essere il solo motore dello sviluppo di una progettazione che spesso si rivela inadeguata e avulsa dal contesto delle altre programmazioni e, soprattutto, dall'idea globale di sviluppo futuro;
- Vanno fatte attente valutazioni in merito alla resilienza, al consumo di suolo, al rischio idrogeologico, alla prevenzione e mitigazione del rischio sismico e vulcanologico, alla sicurezza e alla sostenibilità;
- Le misure adottate dal piano dovranno divenire oggetto di monitoraggio, nella loro attuazione, da parte di un tavolo permanente strutturato in maniera chiara e duratura che comprenda idonee competenze.

Di seguito si rappresentano alcuni punti di interesse oggetto di osservazione su cui sarebbe opportuno concentrare studi e approfondimenti:

- Principi T.O.D. (Transit Oriented Development) e Nodi intermodali (Strutture intermodali di interscambio per merci e popolazione);
- rete ferroviaria FCE;
- trasporto urbano ed extra su gomma (linee BRT);
- riqualificazione di aree urbane e percorsi turistici;
- strategie 1 e 2 del rapporto finale del piano (Integrazione tra i sistemi di trasporto e politiche volte alla limitazione del traffico privato e alla razionalizzazione della sosta - interventi sulle reti urbane e interurbane del trasporto pubblico, in termini infrastrutturali);
- strategia 3 del rapporto finale del piano (Sviluppo dei sistemi di mobilità pedonale e ciclistica);

- strategia 4 del rapporto finale del piano (Implementazione di sistemi di mobilità condivisa motorizzata e non);
 - Terza Corsia Tangenziale (o realizzazione di una nuova arteria) e linea di trasporto rapido di massa tra la fermata “Milo” della Metropolitana e il Nodo di interscambio Santa.
- In riferimento alla considerazione del tema WATERFRONT. La città del XXI secolo, complessa e stratificata, in risposta ai fenomeni socio-culturali che all’interno dei processi economici modificano continuamente e rapidamente i bisogni locali, muta e si evolve verso nuove configurazioni del suo tessuto, proponendo nuovi luoghi di sintesi tra valori storici, identità multiple e strategiche prospettive di sviluppo. Nelle realtà urbane affacciate sull’acqua questo cambiamento riguarda anche la riconversione dei diaframmi esistenti tra tessuto urbano e linea di costa. Qui oggi, i temi dell’architettura e dell’urbanistica sperimentano modelli innovativi di rigenerazione urbana capaci di intercettare risorse e flussi che, in termini di potenzialità e di qualità, possano essere un fattore trainante nella promozione del territorio e generare nuove economie di sviluppo territoriale coniugate non solo ai valori immobiliari, ma anche ai valori di tutela e recupero per la valorizzazione del patrimonio esistente. In quest’ottica il waterfront non può essere considerato come una semplice linea di confine tra i due elementi terra e acqua, ma piuttosto come un sistema complesso di relazioni tra la fascia costiera e la città, e tra questa e le altre città; come luogo specifico inserito in una visione più complessa di riordino urbano; come un luogo scenografico di alto valore; come un nodo di connessione tra flussi infrastrutturali di due diversi sistemi, quello marino e quello terrestre; come laboratorio di idee per la messa a punto di strumenti pianificatori innovativi e modelli sperimentali di tutela ambientale, valorizzazione architettonica e paesistica, e modelli di sostenibilità socio-culturale nel rispetto delle matrici identitarie del luogo. Partendo dal centro storico e dai borghi che si susseguono, reinterpretando e valorizzando la relazione tra acqua e costruito, va conseguito l’obiettivo finale attraverso l’individuazione di principi efficaci e l’attuazione di azioni strategiche mirate ad attuare l’idea futura di città e a produrre “qualità urbana” partendo dai valori delle risorse paesaggistiche, culturali ed identitarie che caratterizzano le aree di waterfront e dalla cultura della domanda espressa dalla città stessa, che va sviluppata attraverso un percorso di co-progettazione territoriale che coinvolga la popolazione nella sua totalità di esigenze e propositività. Per la definizione del futuro del waterfront urbano non si può prescindere dal fatto che la Città presenti specifiche caratteristiche identitarie e storiche, localizzazione strategicamente efficace nel proprio ambito territoriale e peculiari economie che sono da considerare come “elementi pregiudiziali” del progetto futuro, determinanti per la



ORDINE
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
PROVINCIA DI
CATANIA

Largo Paisiello 5
95124 Catania

T 095 7153615
F 095 7152623

segreteria@ordinearchitetticatania.it
www.ordinearchitetticatania.it

conoscenza dello stato di fatto. Sulla base di questa analisi, appare evidente che il waterfront di Catania sia fortemente condizionato dalla ingombrante presenza della infrastruttura ferroviaria e dei connessi impianti produttivi che, allo stato dell'arte, mentre da un lato si mostra quale elemento inibitore di relazioni con il contesto dell'area portuale, dall'altro può e deve diventare occasione di trasformazione, opportunità progettuale di riqualificazione e rigenerazione mirata ad attivare connessioni tra luoghi ed elementi validi alla valorizzazione del centro storico e di tutte le altre aree cittadine ad esso direttamente o indirettamente correlate. Sui margini naturali dell'abitato si sono attestati, inoltre, gli assi stradali di percorrenza veloce: la notevole quota di traffico veicolare presente nel tratto via Dusmet-via Cristoforo Colombo, la presenza degli 'Archi della Marina' e la mancata congiunzione di alcuni importanti assi viari alla grande viabilità a contorno, hanno fino ad oggi costituito un ulteriore allontanamento tra il waterfront e la Città. Il problema del superamento di questa barriera, sia fisica che concettuale, si pone pertanto come tema centrale del progetto di integrazione, reso particolarmente complesso dalla quantità e varietà di funzioni attualmente presenti nell'area, che deve necessariamente prevedere il consenso e l'azione congiunta di molteplici organismi ed enti quali l'Autorità Portuale, l'Amministrazione Comunale (Centro Storico e Ufficio Traffico Urbano), la Capitaneria di Porto, l'Amministrazione AMT/Sostare, la Ferrovia Circumetnea, le Ferrovie dello Stato, la Soprintendenza per i Beni Architettonici ed Ambientali e l'Università. Dall'accertata complessità del tessuto urbano appare evidente l'inopportunità di individuare il tracciato di una ben definita linea di demarcazione tra il waterfront e ciò che, solo a prima vista, può ritenersi "altro". In quest'ottica, diviene cardine dello sviluppo futuro l'individuazione di aree e ambiti su cui intervenire che caratterizzano i modi in cui la città costruisce la sua identità: è così che la "liquidità" del waterfront si mostra quale strumento di decrittazione determinante per la lettura delle capacità di costante mutazione della Catania di oggi. Questi temi individuano ambiti integrati intrinseci al concetto di waterfront ed evidenziano elementi che possono promuovere e avviare azioni di rigenerazione, valorizzazione e potenziamento culturale dell'intera città, se visti quali "connettori" di una rete di relazioni, anche non convenzionali, con il resto del tessuto urbano. In attuazione di questa visione, interessanti gli spunti di una ricerca promossa dal C.R.P.R. della Regione Siciliana basata sulla consapevolezza che, dal punto di vista delle dinamiche di trasformazione, il waterfront urbano, per sua natura, "si presenta quale luogo denso e ibrido in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città si fanno visione, nuove relazioni e progetto. Sono aree della concentrazione dei capitali immobiliari,

nodi di armature di flussi di merci e persone, lunghi di scambio di culture, porte delle nuove capitali della cultura”¹. Per mutare lo scenario attuale deve risultare fondamentale, oltre all’idea futura di Città, anche l’attenzione alla qualità del Progetto: esso deve essere rimesso al centro del mutamento, riacquistare una dimensione prima di tutto sociale, culturale ed economica che consenta una vera fruizione dei luoghi ripensati senza perdere di vista la “bellezza” e l’importanza dell’azione contestuale e parallela del “macro” intervento (di pianificazione) che si attua e si concretizza anche attraverso il “micro” intervento (locale). Catania, in quanto città complessa e stratificata, per dare risposta ai fenomeni socio-culturali che all’interno dei processi economici modificano continuamente e rapidamente i bisogni locali, muta e si evolve inevitabilmente verso nuove configurazioni del suo tessuto, ricercando nuovi luoghi di sintesi tra valori storici, identità multiple e strategiche prospettive di sviluppo. Questo cambiamento deve riguardare anche la riconversione del diaframma esistente tra tessuto urbano e linea di costa. E’ obbligo giungere, anche attraverso i temi dell’architettura e dell’urbanistica, a individuare modelli innovativi di rigenerazione urbana capaci di intercettare risorse e flussi che, in termini di potenzialità e di qualità, possano essere un fattore trainante nella promozione del territorio e generare nuove economie di sviluppo territoriale coniugate non solo ai valori immobiliari, ma anche ai valori di tutela e recupero per la valorizzazione del patrimonio esistente. La atavica negazione del rapporto con il mare, è stata una delle principali cause del mancato innesco di meccanismi di riqualificazione economica e sociale della città. Ciò ha evidenziato come l’assenza di riqualificazione e riconfigurazione di tutte le attività riconducibili al waterfront, troppo spesso gestite in assenza di un’ottica di integrazione con il contesto urbano, ha impedito l’insorgere di effetti migliorativi di lungo raggio e ampia penetrazione. Catania, in quanto dotata di un patrimonio architettonico in stretta relazione con l’elemento acqua, dovrebbe puntare a rendere appetibili le aree urbane oltre la cinta demaniale, con progetti di riqualificazione di qualità tale da innescare cambiamenti sostanziali e suscitare l’attenzione per interventi provenienti anche dal settore privato. Fondamentale risulterebbe creare sinergia tra azione pubblica e azione privata, a dimostrazione di come sia sempre possibile ottenere ottimi risultati attraverso la comunicazione e la condivisione dei processi decisionali e attuativi e la cooperazione tra enti e soggetti diversi, unendo capacità di adattamento istituzionale e pianificazione innovativa. La consapevolezza della necessità di una efficace pianificazione integrata waterfront-città, emerge già dalla Legge 84/’94 che delimita e definisce le destinazioni d’uso delle aree portuali, assegna al porto il nuovo ruolo di “nodo di una rete intermodale complessa, estesa

¹ Cit. da Carta M. “La città liquida” – Gausa M., Ricci M. a cura di - in Atlante Urbano Mediterraneo (AUM.01), Trento, Listlab, 2014.



all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante". Ciò richiede una maggiore interazione non solo tra gli Enti locali e l'Autorità portuale, ma segna la necessità di una pianificazione portuale e del waterfront strettamente correlata e coordinata sia ai piani urbanistici vigenti e in fase di redazione, di qualsiasi livello, sia al sistema integrato dei vincoli. In questa prospettiva, la relazione città-waterfront si lega non solo a fattori dimensionali ma anche ad elementi più specificamente inerenti al contesto politico amministrativo nel quale il sistema waterfront-territorio si inserisce. In tal senso si ritiene prioritario un piano di fascia costiera la cui evoluzione sia organizzata da un Ufficio dello sviluppo litoraneo, interno alla Direzione Urbanistica Comunale. Il Piano della fascia costiera sarebbe oggetto di un concorso di progettazione in due fasi. Si definirebbe, così, uno scenario generale dentro cui sviluppare, successivamente, le peculiarità di ogni tratto del fronte lungo mare, valorizzandone i caratteri identitari e le vocazioni, attenzionando il tema della sostenibilità degli interventi, che contribuirebbe a caratterizzare il nostro "Parco del Mare" e restituirebbe un luogo di straordinaria bellezza a residenti e visitatori, oltre a divenire motore rigenerativo per l'intero sistema urbano.

Attività di ascolto delle Municipalità 2019/2021

Promossa dall'Ordine degli Architetti PPC di Catania l'iniziativa intende rendere consapevoli e partecipi i cittadini catanesi dei cambiamenti urbani, stimolando la «Cultura della domanda» e un dibattito sulle trasformazioni del territorio vissuto quotidianamente, informando sugli incentivi disponibili per migliorare il patrimonio privato. Tra 2019 e il 2021, l'OAPPC di Catania ha calendarizzato e svolto incontri che hanno interessato le 6 circoscrizioni catanesi con l'intento di far emergere richieste e proposte da parte della Città di cui l'Ordine, in qualità di soggetto terzo, si fa interprete e portatore con la Città di Catania in vista della redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale. Al centro dei dibattiti le trasformazioni di ogni scala, passando dal singolo edificio alla dimensione urbana, tutti ambiti in cui l'Architetto può e deve giocare un ruolo significativo al servizio della comunità.

Al presente documento si allega un resoconto sintetico della suddetta attività, organizzato in slides, che riepiloga quanto emerso da questa attività di interazione e ascolto mirata a favorire i processi partecipativi e a consolidare la posizione dell'OAPPC CT quale elemento di cerniera nei processi Bottom-Up, facilitando la traduzione delle esigenze provenienti dal basso ai vertici dell'Amministrazione.

Catania, 10 maggio 2025