

[View metadata, citation and similar papers at core.ac.uk](#)

brought to you by  **CORE**

provided by Archivio Istituzionale della ricerca - Università di Palermo

INTERSECTIONS

Dalla metro alla metropoli,
sette occasioni per fare città



LetteraVentidue

Design Team

Manuel Aires Mateus
Francesco Cacciatore

Henri Bava
Alessandro Villari

Jesus Maria Aparicio Guisado
Francesco Finocchiaro

Kengo Kuma
Marco Scarpinato

Roberto Collovà
Gaetano Licata

Uwe Schröder
Carlo Moccia
Marco Mannino

Antonio Tejedor Cabrera
Bruno Messina



€ 16,00

Ordine degli Architetti P. P. C.
della Provincia di Catania

Fondazione dell'Ordine degli Architetti P. P. C.
della Provincia di Catania

FCE - Metropolitana di Catania



CIBALI

Design Team
Roberto Collovà, Gaetano Licata

Tutor
Cecilia Alemagna

Students
Elisa Bruno
Ruggero Cipolla
Gino Cassarà
Rita Di Franco
Francesco Cottone
Gianni Gatto
Salvatore Gumina
Luz Jimenez
Simone Vitale

Antefatto

A Catania è in corso la costruzione della Metropolitana. Per questioni relative alla proprietà dei suoli, il nuovo tracciato viene scavato in gran parte dal sottosuolo e profitta di alcuni tratti del tracciato della ferrovia Circumetnea, che collega la città al circuito dei comuni pedemontani. Profitta anche di altri tratti, i soli scavati a cielo aperto perché coincidenti con il tracciato della circonvallazione. L'ente della ferrovia Circumetnea, gestore del progetto, si muove quasi esclusivamente sulle aree di sua proprietà dunque non ha l'obbligo, né la necessità, di consultarsi con altre amministrazioni. Come in altre occasioni simili e in altre città, il progetto viene sviluppato dall'ente gestore senza alcuno scambio con l'Amministrazione Comunale e con i cittadini.

Queste pratiche separate sono inusuali nel resto d'Europa, soprattutto quando riguardano estese trasformazioni urbane che, per quanto nate dalle necessità di un unico servizio, rendono manifesta la indiretta disponibilità di grandi risorse di spazi, di qualità, di funzioni, in termini di potenzialità urbane a volte insospettabili.

In questi casi si procede di solito attraverso progetti inte-

grati e non secondo l'economia separata di un solo ente o amministrazione.

Il passaggio dalle economie di portata circoscritta e spesso di corta durata alle economie di portata più estesa e di lunga durata è connesso alla descrizione e alla rappresentazione dei patrimoni potenziali sempre collegati alle grandi trasformazioni urbane della città europea contemporanea. Essi possono entrare nella disponibilità pubblica tanto da convertirsi in qualità pubbliche e collettive, solo attraverso un paziente lavoro di lettura della città e di raccolta di informazioni sulla fenomenologia della sua trasformazione.

Ipotesi urbana generale

Dal primo sopralluogo sulle aree connesse alle uscite della metropolitana in cantiere, abbiamo osservato che la questione e l'opportunità principale non stava tanto nella risoluzione puntuale delle stazioni della metro - che avrebbero potuto essere dislocate e realizzate certo in diversi altri modi, senza aggravare l'economia della loro costruzione - quanto nelle occasioni offerte dal tema urbano che l'impianto della nuova infrastruttura fa affiorare.

Materie dell'area in sequenza storica



1. Borgo



2. Ville



3. Grandi infrastrutture



4. Isolati



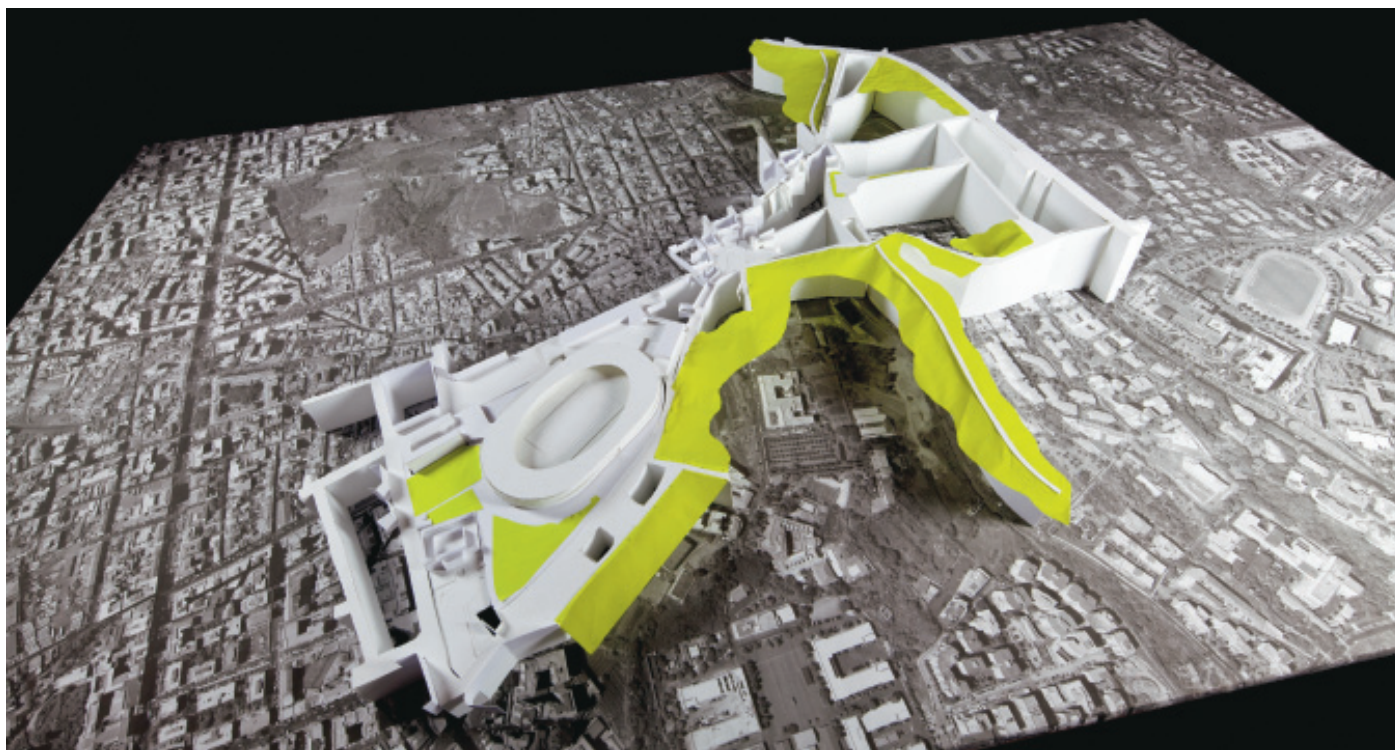
5. Stadio



6. Vegetazione:
progetto e aree incolte

Ipotesi urbana generale:
ridisegno planimetria Catania, infrastrutture
e aree di possibile riconversione.





Se da una parte non è ad oggi abbastanza chiaro se la Metro sostituirà in tutto o in parte la linea Circumetnea, è evidente che là dove la sostituisce, passando per lo stesso tracciato, ma nel sottosuolo, libera in superficie una striscia di spessore variabile che corre per lunghi tratti nella densità urbana o in aree più rade.

L'insieme di queste aree al decadere della concessione all'amministrazione della Ferrovia Circumetnea, tornerà al Demanio dello Stato. L'assenza di un progetto di riurbanizzazione e di integrazione di queste aree nella città le destina ad un rapido degrado e alla produzione di una condizione marginale, proprio all'interno della città costruita e compatta. Abbiamo dunque sentito la necessità di provare a disegnare una mappa di quest'area stretta e allungata che attraversa diagonalmente la città da sud-est a nord-ovest, interpretandola, al contrario, come un possibile tessuto di innesto e di aggregazione di nuovi spazi, nuove funzioni e nuove qualità urbane.

Rispetto alla specifica funzione di collegamento dell'infrastruttura - che l'area perde per via dell'interramento - abbiamo scelto, invece, di lavorare a tutte le altre qualità e

condizioni che ogni infrastruttura produce. Per citarne alcune: lo sviluppo lineare, l'attraversare vuoti o aree costruite, il separare o il collegare, l'ampiezza variabile delle aree coinvolte dalle modalità del suo attraversamento.

Le potenzialità di connessione e di aggregazione con altri innesti di aree interstiziali, caratteristiche di questa ipotesi, sono state messe alla prova nell'area di Cibali assegnata al nostro gruppo di lavoro.

Descrizione dell'area

Cibali è un borgo, una volta esterno alla città e ora fortemente integrato al suo tessuto urbano. L'area che collega il Borgo di Cibali al centro urbano attraversa la città compatta ed è caratterizzata dalla bassa densità del costruito e da una grande disponibilità di vuoti urbani o da diverse tipologie di vegetazione. Quelle che il linguaggio dello zoning identifica genericamente come "il verde". Aree di diradamento che oggi possono diventare di grande interesse per la riconversione delle città contemporanee come alternativa geografica, ambientale ed ecologica.

Le materie urbane di quest'area sono:

- il tracciato viario del Borgo di Cibali (fino alla piazza di Santa Maria di Gesù);
- il Borgo e la sua piazza;
- il sistema dei recinti, della ville e dei giardini;
- le infrastrutture di grande scala (la Circumetnea e la Circonvallazione);
- la trama a scacchiera della città dell'800/900;
- le aree vuote;
- le aree agricole;
- lo stadio di calcio e i servizi e le aree di sicurezza connesse;
- il "palazzetto dello sport", oggi ospitato in un anonimo capannone.

Alla discontinuità e alla sconnessione delle tipologie urbane si aggiunge la forte marginalità dovuta alla presenza dello stadio di calcio e alla concentrazione periodica di un grande numero di persone e di automobili con i conseguenti problemi di controllo e di sicurezza. Questo regime di funzionamento rende variabile il perimetro dell'edificio e vaghi e marginali gli spazi che lo circondano.

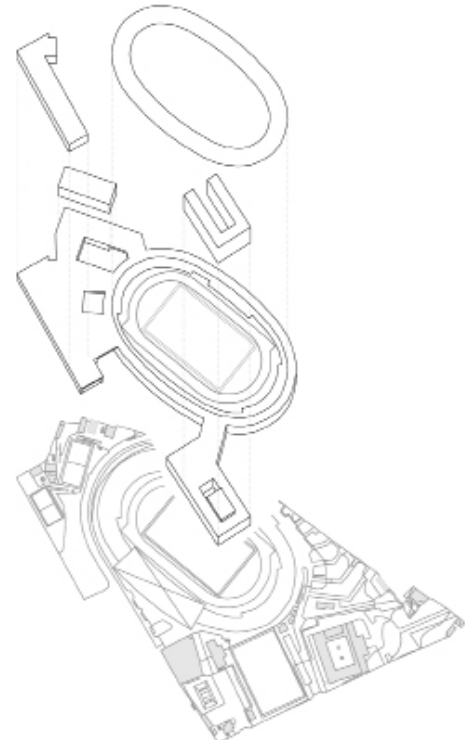
Masterplan

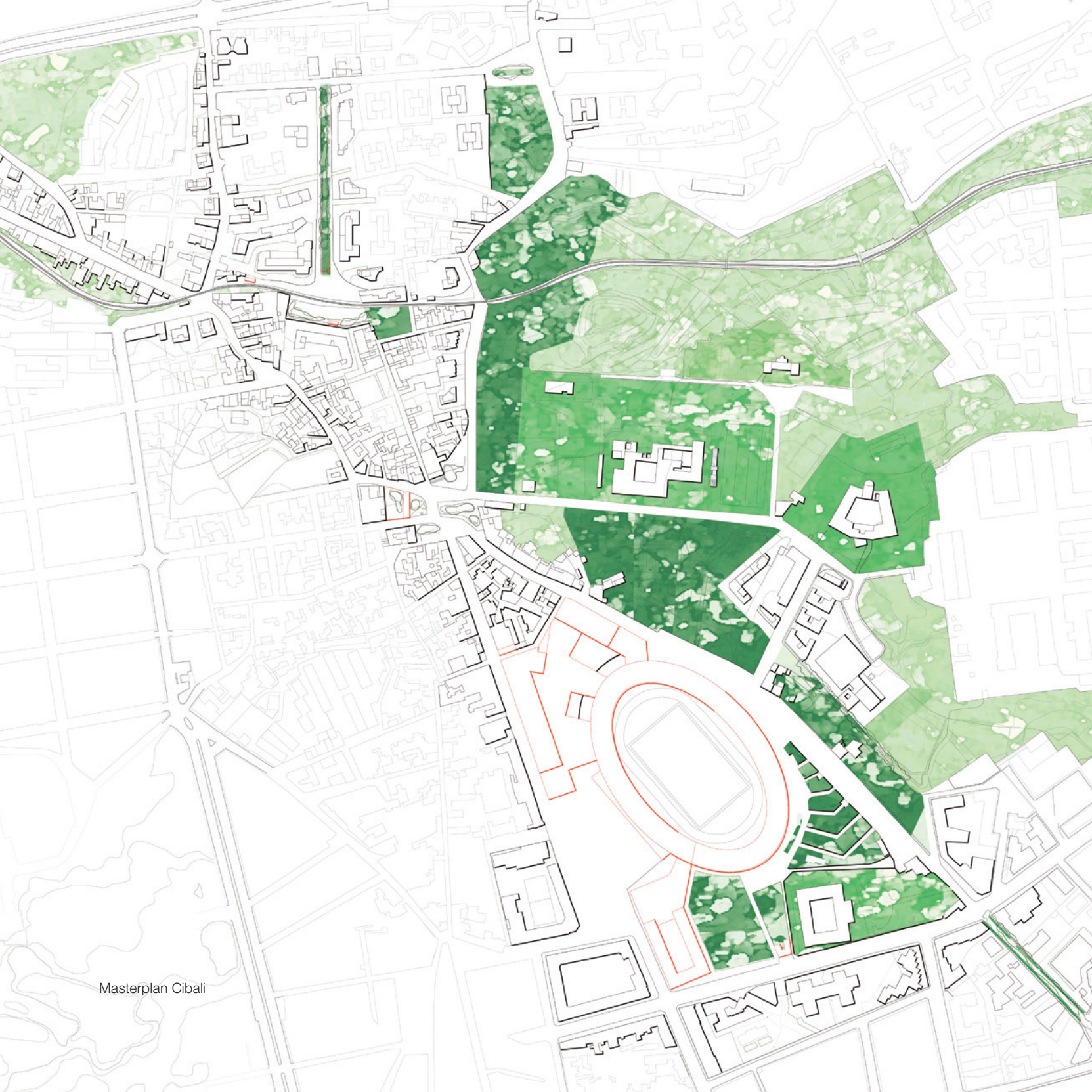
La descrizione ha rivelato la sua forma attraverso il disegno di una mappa generale, di queste materie e delle loro relazioni; essa coincide in qualche modo con un piano di riorganizzazione delle funzioni urbane e delle operazioni sull'area. Un masterplan che, per quanto schematico, tiene conto delle risorse e delle potenzialità dell'ipotesi di lavoro. Operazioni del masterplan:

- urbanizzare lo stadio e riformarne l'architettura: l'operazione consiste in una addizione di nuove funzioni allo stadio che, nel trasformarlo in un macro-edificio ad uso misto, lo integrino con il tessuto edilizio del Borgo di Cibali;
- intervenire puntualmente nel consolidamento urbano del Borgo: l'operazione riguarda piccoli vuoti e punti speciali che si affacciano sulla piazza e potrebbero trasformarsi in giardini e altri spazi di uso pubblico;
- insediare in una posizione strategica un nuovo Palazzetto per lo sport e per altre manifestazioni e spettacoli: questa operazione, attraverso il dimensionamento, la forma e il posizionamento del nuovo edificio, ha l'obiettivo di governare la scala, la tipologia e le relazioni degli spazi urbani, ora informi, intorno allo Stadio, restituendo così

il tema della sicurezza - oggi esclusivamente affidato a recinti, cancelli e sistemi di controllo - al terreno specifico della costruzione della città e alla sua capacità di dare qualità civile al controllo sociale e di mitigare le situazioni di conflitto;

- dare continuità e attraversabilità all'ampia striscia di vuoti, agricoltura, ville e giardini ad est dello stadio, integrando queste diverse materie urbane in un parco: questa operazione renderebbe naturale l'accesso alla spicciolata e l'allontanamento in massa degli spettatori dello Stadio e del Palazzetto da e verso la nuova uscita della Metropolitana, contribuendo altresì alla questione della gestione del controllo e della sicurezza. Inoltre l'uso continuo dell'area nelle sue diverse funzioni è uno dei fattori più importanti per la sicurezza e la vivibilità dell'intera area di Cibali e il buon funzionamento attuale del Borgo è l'esempio prossimo più evidente;
- riordino della rete viaria in modo da garantire l'attraversabilità sud/nord indipendentemente dagli eventi sportivi o di altro genere.





Masterplan Cibali