



# INTERSECTIONS

Coast to cross, 6 chances of making the city

Catania Urbs Clarissima 2010 | International Workshop of Architecture and Urban Design

## INTERSEZIONI

Attraverso la costa, 6 occasioni per fare città

4-10 Settembre 2011

Palazzo Platamone, Catania

[www.intersectionsworkshop.com](http://www.intersectionsworkshop.com)

**Catania Urbs Clarissima** è un **Laboratorio Permanente sul Territorio** della città di Catania che ogni anno chiama a riflettere la comunità scientifica e professionale su alcuni temi strategici legati ai processi di trasformazione urbana e territoriale.

**Catania Urbs Clarissima** è un progetto della Fondazione dell'Ordine degli Architetti, P.P.C. della Provincia di Catania che, nell'ambito delle iniziative orientate alla promozione e diffusione dei valori della qualità dell'architettura e del patrimonio del contemporaneo, mira a costruire una piattaforma di saperi e professionalità utili allo sviluppo di **un progetto di alto profilo sulla città** che sia patrimonio pubblico e condiviso tra istituzioni e cittadini, imprenditori e progettisti.

**Catania Urbs Clarissima** è un programma di eventi ed iniziative articolato, per l'anno 2011, intorno al tema delle **intersezioni** tra la **linea di costa** ed il **tessuto urbano** quali luoghi notevoli della **trasformazione della città** colta nella doppia dimensione del tempo lungo – la pianificazione – e del breve termine – le occasioni di progetto urbano. Il calendario delle attività prevede una serie di eventi pubblici – giornate di studio, conferenze, mostre - e **un workshop internazionale di progettazione architettonica**.

**Catania Urbs Clarissima** ha già prodotto nel 2010 la prima edizione di Intersections International Workshop of Architecture and Urban Design invitando a Catania 70 studenti partecipanti, 15 architetti *team leader*, 7 tutor architetti iscritti all'albo della provincia di Catania, 3 architetti ospiti *off-topic* e due architetti ospiti *lecturer* e un *discussant*. Hanno partecipato ad *Intersections 2010. From metro towards metropolis, seven chances of making the city*: Manuel Aires Mateus e Francesco Cacciatore; Jesus Aparicio Guisado e Francesco Finocchiaro; Henri Bava e Alessandro Villari; Roberto Collovà e Gaetano Licata; Kengo Kuma e Marco Scarpinato; Uwe Schroedr, Marco Mannino e Carlo Moccia; Antonio Tejedor Cabrera e Bruno Messina; Maria Giuseppina Grasso Cannizzo, Emanuele Fidone, Lorenzo Carmassi; Antonio Monestiroli e Angelo Torricelli.

## 1\_Partecipazione

Al workshop sono invitati a partecipare tutti gli studenti, i laureati e i dottorandi delle Facoltà di Architettura e Ingegneria dei paesi membri dell'Unione Europea. Sono invitati a partecipare anche gli studenti delle Accademie di Belle Arti e delle Scuole di Specializzazione e dei Master delle discipline di architettura del paesaggio e arte dei giardini.

Le lingue ufficiali del workshop sono l'italiano e l'inglese.

Gli aspiranti partecipanti saranno selezionati per titoli. A tal fine occorre inviare la domanda di partecipazione corredata dal curriculum vitae, n. 1 cartella formato A4 verticale, e da un portfolio di progetti di n. 2 cartelle formato A3 orizzontale.

La domanda di partecipazione, il curriculum ed il portfolio dovranno essere inviati all'indirizzo di posta elettronica [selection@intersectionsworkshop.com](mailto:selection@intersectionsworkshop.com) come allegati in formato pdf ad un'unica e-mail. Gli allegati non dovranno superare la dimensione totale di 1,5 MB.

Il termine per l'invio delle domande di partecipazione è il 25 Luglio 2011.  
Il numero massimo dei partecipanti è 70.

### Domanda di partecipazione

Le candidature saranno valutate da una commissione composta da: un delegato della Fondazione dell'Ordine degli Architetti, P.P.C. della Provincia di Catania e due membri del comitato scientifico.

Agli ammessi verrà data comunicazione entro il 30 Luglio 2011 e l'iscrizione dovrà essere formalizzata entro e non oltre il 5 Agosto 2011.

La quota di iscrizione è di € 250,00 e non comprende il vitto e l'alloggio e la trasferta per e da Catania.

### Modalità di iscrizione

Ad ogni partecipante verrà rilasciato un attestato di partecipazione.  
Agli studenti dell'Università degli Studi di Catania saranno riconosciuti 4 CFU.

### Modalità di richiesta attribuzione crediti

## 2\_Tema di lavoro

Catania è aperta contraddizione. Stretta tra il vulcano ed il mare, punto mediano della costa jonica tra Messina e Siracusa, baricentro della provincia stessa di cui è capoluogo, Catania è il fulcro dell'area metropolitana costituita dai comuni sud-etnei e dai poli di Acireale a nord, Paternò a ovest e dal sistema degli insediamenti residenziali stagionali a sud.

In una condizione geografica eccezionale – circondata dal mare su tre versanti da sud fino a nord-est dove il paesaggio etneo e quello della costa jonica si mischiano senza soluzione di continuità – la città di Catania vive, oggi, solo per essere attraversata, confinata in una condizione di marginalità sempre crescente.

Il tema del cosiddetto *waterfront urbano* non appartiene alla storia di questa città che nel tempo si è strutturata e ha preso forma seguendo altre giaciture: la città storica, la città diffusa e la città metropolitana sono cresciute e si sono sviluppate inseguendo alcune "linee di terra" – il fronte lavico del 1669, il prolungamento e la rettifica degli assi viari settecenteschi, la ferrovia, la circonvallazione e la tangenziale fino ai più recenti nodi del collegamento autostradale verso Siracusa – e tralasciando la "linea del mare", stretta tra la ferrovia e una serie di "incidenti" urbani e naturali quali la foce del torrente Acquicella, il recinto del porto, la Stazione Centrale, l'area delle ex raffinerie di zolfo, i viali di "lungomare", i borghi marinari e la scogliera.

L'interramento di parte della linea ferroviaria che, in concomitanza con il progetto del raddoppio, RFI prova a portare a termine nel tratto compreso tra Acquicella ed Ognina, rendendo disponibile nuovo suolo urbano, apre oggi ad una serie di opportunità per ripensare il tema della "città di mare" a partire dall'idea che se un progetto unico è un orizzonte incerto, un progetto unitario può essere più facilmente raggiungibile se si approfondiscono i singoli nodi.

Il tema della città attraversata da un sistema ibrido di funzioni e relazioni tra infrastruttura e residenza – quale è oggi il tratto di costa jonica compreso tra la foce dell'Acquicella ed il porto del borgo di Ognina – può essere, infatti, una giusta cornice entro cui collocare ragionamenti seriali e puntuali sulla questione del limite del mare, ma tutti allo stesso tempo specificatamente urbani.

### 3\_Aree di progetto

Le aree di progetto sono sei e corrispondono ciascuna ad una porta di attraversamento tra il mare e la città.

#### Ognina

Lo storico borgo marinaro di Ognina ha da sempre rivestito una grande importanza nella storia della città e il suo porto è stato il principale scalo marittimo di Catania fino a quando a partire dal 1770 non si cominciò a progettare e costruire l'attuale porto. Il porto di Ognina ha, comunque, mantenuto fino alla fine degli anni '50 il primato per la costruzione delle migliori imbarcazioni da pesca della costa orientale sicula. La sua fisionomia, nel corso dei secoli, ha subito varie trasformazioni prodotte dalle colate laviche che lo hanno investito; determinante fu quella del 1381, le cui lave dette "del Rotolo" seppellirono il fiume Lôngane, da cui la borgata prende il nome, e l'antico Porto Ulisse sostituito oggi da un porto turistico. Il borgo oggi è racchiuso all'interno della città e resta separato dal porto da un'ingombrante barriera fisica – il tratto di viadotto del traffico Viale Artale Alagona - che interrompe la relazione di continuità tra il "lungomare" e il tessuto urbano. La torre di guardia, inglobata nell'odierna chiesa di Piazza Ognina, e le "Garritte", visibili lungo questo tratto di litorale, sono i resti di un sistema di torri di avvistamento appartenute alle fortificazioni erette da Carlo V per prevenire le incursioni saracene. La piazza Mancini Battaglia, in realtà solo un allargamento della sezione stradale del viale Artale Alagona, fa parte del nodo viario tra la Via Messina e la Strada Statale 114 e smista la circolazione in direzione della circonvallazione e verso la via Accastello che, a sua volta, costeggia la zona dei "villini a mare", altro sistema insediativo "autonomo" formato sia da un tessuto denso di ville storiche ancorate sul fronte mare al confine con la scogliera che da edifici residenziali eterogenei per dimensione e tipologia collocati sul fronte strada della omonima via dei Villini a Mare.

#### Nettuno

L'area Nettuno è data dall'intersezione di numerosi assi viari di traffico veicolare intenso ed essenziali per l'attraversamento in direzione est/ovest della città. La via Del Rotolo, per esempio, collega il Viale Ruggero di Lauria e il Viale Artale Alagona con il Viale Alcide De Gasperi e la Via Messina, importanti arterie mediane che si sviluppano in direzione parallela alla linea di costa. La piazza Nettuno è l'unica piazza sul mare della città di Catania, attrezzata con una dotazione minima di impianti sportivi (due campi da basket), ha nella sua eccezionale collocazione – oltre il sistema dei viali urbani di lungomare, appoggiata sulla scogliera – il suo punto di forza e di fragilità: è una lingua di pavimento isolata che, stretta tra le auto e il mare, si affaccia a strapiombo sugli scogli di lava. Seppure fortemente danneggiata dall'incuria dell'amministrazione comunale e dei cittadini, rimane luogo d'elezione per le passeggiate domenicali dei catanesi sia in inverno che in estate. Il fronte urbano sui viali si presenta discontinuo con ampie zone di tessuto edilizio eterogeneo e frammentato; la relazione con la scogliera è solo visuale poiché il viale Ruggero di Lauria ed il viale Artale Alagona costituiscono un "taglio" netto e continuo tra città e mare.

#### Europa

In corrispondenza dell'intersezione tra infrastrutture viarie e ferroviarie, sull'area di Europa si incrociano anche alcuni tra i principali assi stradali che provengono dall'interno del centro urbano, come il Corso Italia, la Via Gaiacomo Leopardi e la Via Duca degli Abruzzi, e altri secondari di collegamento in direzione opposta come il Viale Alcide De Gasperi, la Via Messina e la Via Vecchia Ognina che, nel tratto in prossimità della Piazza Santa Maria della Guardia, delimitano il "fronte mare" del quartiere Picanello ad una quota di circa dieci metri al di sopra di quella del viale Ruggero di Lauria, segnando un'ulteriore cesura con il "lungomare".

I primi insediamenti nella zona di Piazza Europa, testata sul mare del Corso Italia, risalgono alla fine dell'Ottocento, ma è nella prima metà del XX secolo, intorno agli anni trenta, che ha inizio l'urbanizzazione del quartiere con una serie di lottizzazioni che anticipano la crescita edilizia degli anni sessanta e definiscono le attuali sembianze del quartiere, dove oggi si concentrarono abitazioni e attività commerciali.

I depositi lavici hanno disegnato l'attuale quota della Piazza Europa (mt 13.00 s.l.m.) che un tempo godeva della relazione diretta con la scogliera; negli anni '60 la costruzione della strada sopraelevata a doppia corsia (viale Ruggero di Lauria) modifica radicalmente il tessuto urbano producendo una notevole cesura con lo storico borgo marinaro di San Giovanni Li Cuti (mt 2.00 s.l.m.) che, in seguito all'interramento del tratto ferroviario Catania-Messina, finisce poi per essere confinato tra la sopraelevata e il mare. In prossimità della Piazza Europa si trova, inoltre, l'ex deposito delle locomotive che, interamente adagiato sulle scogliere rocciose a nord della Stazione Centrale, si estende in direzione sud fino a Piazza Galatea, stretto tra il Mar Jonio ad est e la linea ferroviaria per Messina ad ovest. In questo tratto di costa si trova anche il Porto di Caito, oggi "Porto Rossi" dal nome del porto

turistico che vi ha sede, piccola infrastruttura in darsena, realizzato negli anni '60 a seguito del deposito a mare del materiale roccioso di sbancamento proveniente dai cantieri delle grandi opere dell'epoca.

### **Proserpina**

Il sistema viario Piazza Galatea-Viale Africa-Piazza Giovanni XXIII (Stazione Centrale) costituisce il bordo "a mare" di un brano di tessuto urbano delimitato a nord-est dal Viale Jonio e ad ovest dal Viale della Libertà. Si tratta di una parte di città a densità estremamente variabile che, se da un lato appare interamente edificata, dall'altro è tipologicamente "porosa". Al suo interno, infatti, si alternano isolati residenziali ed isolati occupati totalmente da attività artigianali: capannoni, depositi, magazzini, aree di stoccaggio all'aperto anche di grande dimensione. L'area più a sud, direttamente collegata alla stazione ferroviaria, coincide con l'antica area delle raffinerie di zolfo: il primo recinto industriale di Catania che si estendeva per decine di ettari in prossimità della stazione e del porto. L'intensa attività degli opifici catanesi cessa inevitabilmente con la Seconda Guerra Mondiale, consegnando alla città migliaia di metri cubi dismessi. Oggi una parte consistente è stata recuperata ed ospita un centro culturale ed un museo – "Le Ciminiere" – ma il resto permane in una condizione di marginalità crescente, ancor più determinante quando si tratta di edifici non più abitati. Forti contraddizioni sociali attraversano, dunque, questo pezzo di città in cui sono forzati a convivere: una parte residenziale borghese, un distretto produttivo obsoleto, una serie di edifici abbandonati e/o abusivamente occupati, alcuni insediamenti legati ad attività commerciali e del loisir, un complesso museale inevitabilmente sovradimensionato e l'ingombrante infrastruttura di superficie della principale stazione ferroviaria e dei suoi servizi complementari (terminal bus urbani ed interurbani, stazione metropolitana). Tutto a breve distanza dal centro storico e dai quartieri residenziali urbani più densamente abitati. Alle estremità: Piazza Galatea è un altro nodo viario senza alcuna caratterizzazione urbana di piazza fatta eccezione per la toponomastica e Piazza Giovanni XXIII resta un'area di risulta (solo 2.500 mq circa) dei diversi flussi di attraversamento, sul limite dell'area dei "vuoti" prodotti dallo sventramento del quartiere di San Berillo e a margine della città storica, a sud, e del sistema dei viali di lungomare a nord. A fianco dell'edificio della stazione la fontana dedicata al ratto di Proserpina occupa un'area di circa 400 mq.

### **Armisi**

Tra la Stazione Centrale e il Porto si estende per circa 450 metri la passeggiata sul mare denominata il "Passiatore"; la presenza dei binari ferroviari alla stessa quota segna, però, una cesura fisica importante tra gli eventuali passanti e il mare escludendo l'accesso e la vista della scogliera dell'Armisi, la cui formazione risale ad una colata lavica preistorica. La via VI Aprile corre parallela al Passiatore e collega la piazza Giovanni XXIII con il nodo di Piazza dei Martiri, punto di convergenza di due assi strutturanti della città storica: la via Vittorio Emanuele II e la via Antonino di Sangiuliano. Da Piazza dei Martiri in poi la via Dusmet corre in discesa - parallela agli "Archi della Marina", imponenti costruzioni su cui la linea ferroviaria mantiene la sua quota - fino alla Piazza Borsellino (prima Alcalà), coprendo un dislivello di circa 8 metri. Gli archi percorrono per intero la facciata cittadina del porto – o la facciata a mare della città – e riguadagnano la quota della città una volta oltrepassato il giardino della villa Pacini quando la i binari ferroviari si interrano nuovamente poco prima della Piazza Castello Ursino. Attraversando gli archi si accede da nord al recinto del porto, dove ha sede l'edificio della ex-dogana oggi centro commerciale, e alla piazza Paolo Borsellino che è un nodo di collegamento importante tra la via Dusmet e le vie Mulino Santa Lucia-Cristoforo Colombo, ovvero il margine del porto turistico e di quello commerciale. Oltre la piazza Borsellino il fronte a mare lungo la via Domenico Tempio si sviluppa lungo la cinta daziaria del porto ed è caratterizzato dalla presenza di edifici industriali in parte dimessi e di nuove realizzazioni di grande dimensione.

### **Acquicella**

Il nodo del Faro Biscari segna il varco di accesso alla città da sud; qui confluiscono il sistema viario urbano ed extraurbano ("asse dei servizi" tra il centro urbano, il porto, l'aeroporto, le autostrade e la stazione ferroviaria Acquicella), l'ingresso sud del porto per il traffico pesante, il sistema dell'insediamento turistico-balneare dei lidi della Playa e il tessuto edilizio del quartiere storico di San Cristoforo. Il faro prende il nome dalla sciara Biscari sulla quale è stato costruito ed oltre la quale scorre il torrente Acquicella fino a sfociare a sud dell'imboccatura del porto. La via Acquicella Porto conduce alla stazione ferroviaria omonima, un tempo importante nodo di connessione tra le aree del siracusano, le zone interne della Sicilia e il porto di Catania. Oggi la stazione è sottoutilizzata e l'ipotesi di una destinazione d'uso alternativa non può essere sottovalutata. Le aree limitrofe sono occupate dal Cimitero della città, da una serie di capannoni industriali parzialmente dimessi, dai margini sud del quartiere di San Cristoforo e da quelli nord di quello di Zia Lisa e dal Boschetto della Playa, ultimo baluardo verde che tiene a distanza l'area commerciale-logistica di San Giuseppe La Rena e l'insediamento industriale di Primosole.

#### 4\_Design team

Ogni area di progetto è affidata ad una coppia di architetti – un *visiting* e un *resident* – ad un tutor e ad un gruppo di 10 partecipanti.

I team di progetto saranno, dunque, coordinati da:

Piero Bruno (Berlin)  
Carlo Palazzolo (Venezia)

Gonçalo Byrne (Lisboa)  
Gianfranco Gianfriddo (Siracusa)

Giacomo Leone (Catania)  
Giovanni Leone (Venezia)

João Nunes (Lisboa)  
Nicola Piazza (Palermo)

Martin Ostermann (Berlin)  
Roberto Forte e Andrea Guardo (Catania)

Luigi Snozzi (Locarno)  
Emanuele Fidone (Siracusa)

#### 5\_Tutors

Al workshop sono invitati a partecipare in qualità di **tutor 6 architetti** iscritti dell'Ordine degli Architetti, P.P.C. della Provincia di Catania che alla data di scadenza del bando (25 luglio 2011) non abbiano compiuto il 36esimo anno di età.

Gli aspiranti partecipanti saranno selezionati per titoli attraverso l'invio della domanda di partecipazione corredata dal *curriculum vitae*, n. 1 cartella formato A4 verticale, e da un *portfolio* di progetti di n. 2 cartelle formato A3 orizzontale.

Si richiede, inoltre, l'invio di una copia di un documento d'identità.

La domanda di partecipazione, il curriculum, il portfolio e la copia del documento d'identità dovranno essere inviati all'indirizzo di posta elettronica [selection@intersectionsworkshop.com](mailto:selection@intersectionsworkshop.com) allegati in formato pdf ad **un'unica e-mail**. Gli allegati non dovranno superare la dimensione totale di 1,5 MB. All'oggetto specificare "selezione tutor".

Il termine per l'invio delle domande di partecipazione alla selezione è il 25 Luglio 2011.

Domanda tutoraggio

Le candidature saranno valutate da una commissione composta da: un delegato della Fondazione dell'Ordine degli Architetti, P.P.C. della Provincia di Catania e due membri del coordinamento scientifico.

L'attività di tutoraggio è volontaria e gratuita, non prevede alcuna retribuzione o rimborso spese.

#### 6\_Attività

Le attività si aprono domenica 4 Settembre 2011 con la registrazione dei partecipanti e la Master Class "Il porto di Catania: forma e storia della città".

Il workshop dura 6 giorni, da lunedì a sabato, ed è strutturato come segue:

- 1 giorno (lun 5): comunicazioni introduttive, formazione dei gruppi di lavoro e sopralluogo
- 2 giorno (mar 6): laboratorio
- 3 giorno (mer 7): laboratorio
- 4 giorno (giovedì 8): sessione di confronto plenaria, relazione dei gruppi
- 5 giorno (ven 9): laboratorio
- 6 giorno (sab 10): consegna degli elaborati, tavola rotonda e presentazione dei progetti - festa

Il lunedì sera i team leader, visiting e resident, parteciperanno in qualità di speaker al **Pecha Kucha Night Catania vol\_10** speciale Intersections con un proprio contributo secondo le regole del format Pecha Kucha.

Dal martedì al giovedì è prevista una sessione serale (19.30-21.30) di seminari OFF TOPIC: comunicazioni monografiche, tavole rotonde e incontri a cura del coordinamento scientifico e con relatori invitati.

Tutte le attività del workshop si svolgeranno nella sede dell'Assessorato alla Cultura del Comune di Catania, Palazzo Platamone, via Landolina, Catania.

Il programma aggiornato di tutte le attività è disponibile on-line su [www.intersectionsworkshop.com](http://www.intersectionsworkshop.com)

## **7\_Borse di studio**

E' prevista l'assegnazione di n. 2 borse di studio pari alla quota d'iscrizione ai candidati che presenteranno il miglior portfolio secondo giudizio insindacabile della commissione per la valutazione delle domande di partecipazione.

## **8\_Facilities**

Il vitto e l'alloggio sono a carico dei partecipanti. Tutti i partecipanti non residenti nella Provincia di Catania potranno scegliere di essere ospitati presso le strutture convenzionate con Catania Urbs Clarissima 2011.

[Elenco alberghi, strutture convenzionate e tariffe](#)

## **8\_Credits**

### **Organizzazione**

Ordine degli Architetti, Pianificatori e Conservatori della Provincia di Catania  
Fondazione dell' Ordine degli Architetti, Pianificatori e Conservatori della Provincia di Catania  
Comune di Catania

### **Comitato Scientifico**

Vincenzo Giusti, Salvatore Gozzo, Eva Grillo, Luigi Pellegrino, Carlotta Reitano, Chiara Rizzica

### **Patrocini**

Università degli Studi di Catania - Facoltà di Architettura di Siracusa e DARC (Dipartimento di Architettura)

### **Progetto Grafico e Comunicazione**

Officina22, Siracusa  
[www.officina22.com](http://www.officina22.com)

### **Eventi Collaterali**

Pecha Kucha Night vol.10 speciale Intersections  
a cura di Indice Creativo, Catania