

## **PORTO DI CATANIA**

### ***Infrastrutture portuali***

Il primo porto a Catania venne costruito nel X secolo, su iniziativa del re Alfonso d'Aragona, nel sito di un precedente approdo saraceno. L'infrastruttura fu più volte distrutta e ricostruita sino al XVIII secolo, quando i Borboni realizzarono, con tecniche moderne e con grande attenzione alla robustezza del manufatto, la diga foranea ancora oggi visibile. Nel corso dei secoli XVIII e XIX vennero apportati importanti miglioramenti delle strutture. Intorno agli anni trenta del XX secolo furono apportate al porto notevoli modifiche con l'interramento e la costruzione delle banchine, denominate Molo Crispi, che vennero attrezzate per l'attracco delle navi. Fino ad allora il mare lambiva le mura della città in prossimità della Porta Uzeda. Venne prolungata la diga foranea di altri 600 metri ed irrobustite le difese dei moli; sulla diga foranea venne inoltre costruita una grandissima gru a sbalzo per le operazioni di carico e scarico.

Nella sua configurazione odierna il porto di Catania ha una superficie complessiva di circa un milione di mq (aree a terra e specchi acquei). Le aree a terra ricoprono una superficie di 470.000 mq, i piazzali di stoccaggio merci 280.000 mq, la lunghezza complessiva degli accosti delle 26 banchine operative è di 4.200 ml.

Il porto di Catania è situato al centro del bacino Mediterraneo, in posizione equidistante fra il Canale di Suez e Gibilterra e fra i porti europei e quelli africani e sul territorio regionale serve un bacino terrestre rappresentato da sei province.

E' essenzialmente di tipo mercantile con polivalenza di attività e con valenza intermodale per i limitrofi innesti autostradali e per i servizi ferroviari ed aeroportuali pressoché contigui. Queste caratteristiche, debitamente potenziate e coordinate, hanno consentito nell'ultimo decennio un trend di sviluppo positivo, che ha fatto assumere al porto di Catania un ruolo principale e determinante nello sviluppo dei traffici marittimi nazionali, comunitari ed internazionali.

Da alcuni decenni sono state attivate delle linee di traghettamento di veicoli industriali verso porti del centro e nord Italia, consentendo così ai camion di evitare l'autostrada Salerno - Reggio Calabria non adeguata ad un traffico snello con il nord Italia. Esiste anche un traffico passeggeri con navi da crociera e traghetti con destinazioni prevalentemente italiane.

### ***Rapporti con la città***

Il Porto ha un rapporto con la Città molto forte ed al contempo molto contraddittorio.

Forte, per la presenza storica delle strutture portuali nel paesaggio urbano, per aver sempre costituito una delle importanti attività socio-economiche della Città e del suo hinterland, e per aver svolto la funzione di ponte culturale ed economico fra Catania e tante altre città del bacino Mediterraneo. Forte anche perché la viabilità urbana risulta articolata in modo che il catanese si imbatte nel porto, o ne segue i confini, con altissima frequenza: quando entra in città o la lascia; quando si reca all'aeroporto o ai vicini centri commerciali; quando si accinge a raggiungere le spiagge, le attrezzature sportive e balneari della Playa (che si sviluppa per diversi chilometri subito a mezzogiorno del porto); ma anche quando si reca a lavorare su una delle barche da pesca che vengono abitualmente ospitate nei bacini del porto.

Contraddittorio, infine, perché il porto - pur essendo adiacente al centro storico e monumentale della Città - è da questa diviso da tre barriere di diversa natura ma di identico effetto:

- la circonvallazione orientale (o a mare) di Catania, che è una delle grandi arterie cittadine, percorsa da un consistente numero di autoveicoli tutti i giorni e a tutte le ore;
- la linea ferroviaria Catania-Siracusa che - pur correndo su un alto viadotto poggiato su arcate - e quindi senza costituire un totale ostacolo fisico all'attraversamento - è comunque una potente barriera psicologica fra i due ambiti;
- la cinta daziaria che, infine, è la vera barriera che priva la Città di un potenziale straordinario *waterfront*, quasi unico se si osserva che il tessuto urbano catanese spesso non può rapportarsi direttamente al mare a causa delle alte scogliere di lava che lo orlano e dalla cosiddetta *cintura di ferro* costituita dalla Ferrovia.
- alle precedenti tre barriere si devono aggiungere le sue attrezzature e le sue gru, mediamente più alte degli edifici cittadini, che rappresentano il primo impatto con la Città per chi arriva dall'aeroporto e dal sistema autostradale che collega Catania a sud verso Siracusa e ad ovest verso Palermo.

il Porto si trova al centro di un sistema urbano molto complesso, del quale è in un certo qual modo lo snodo, la cerniera fra diverse anime di Catania. L'infrastruttura portuale rappresenta una presenza mediatrice fra quartieri diversi che si confrontano l'un l'altro. Si tratta principalmente:

- dei tessuti di una parte del centro storico, il quartiere *Civita* caratterizzato dalla presenza di importanti testimonianze della ricostruzione dopo il terremoto del 1693 che ha distrutto la città di Catania;
- il quartiere popolare di S. Cristoforo - SS. Angeli Custodi che scende dal Castello Ursino verso la via Cristoforo Colombo;
- il quartiere industriale e artigianale che si estende fra la via Domenico Tempio e la via Playa;
- il grande snodo anulare della *Rotonda della Playa* che si sviluppa davanti al Faro Biscari e che dà accesso al quartiere dell'Acquicella, all'Asse dei Servizi allo stesso porto ed alla Playa.

### ***Il waterfront***

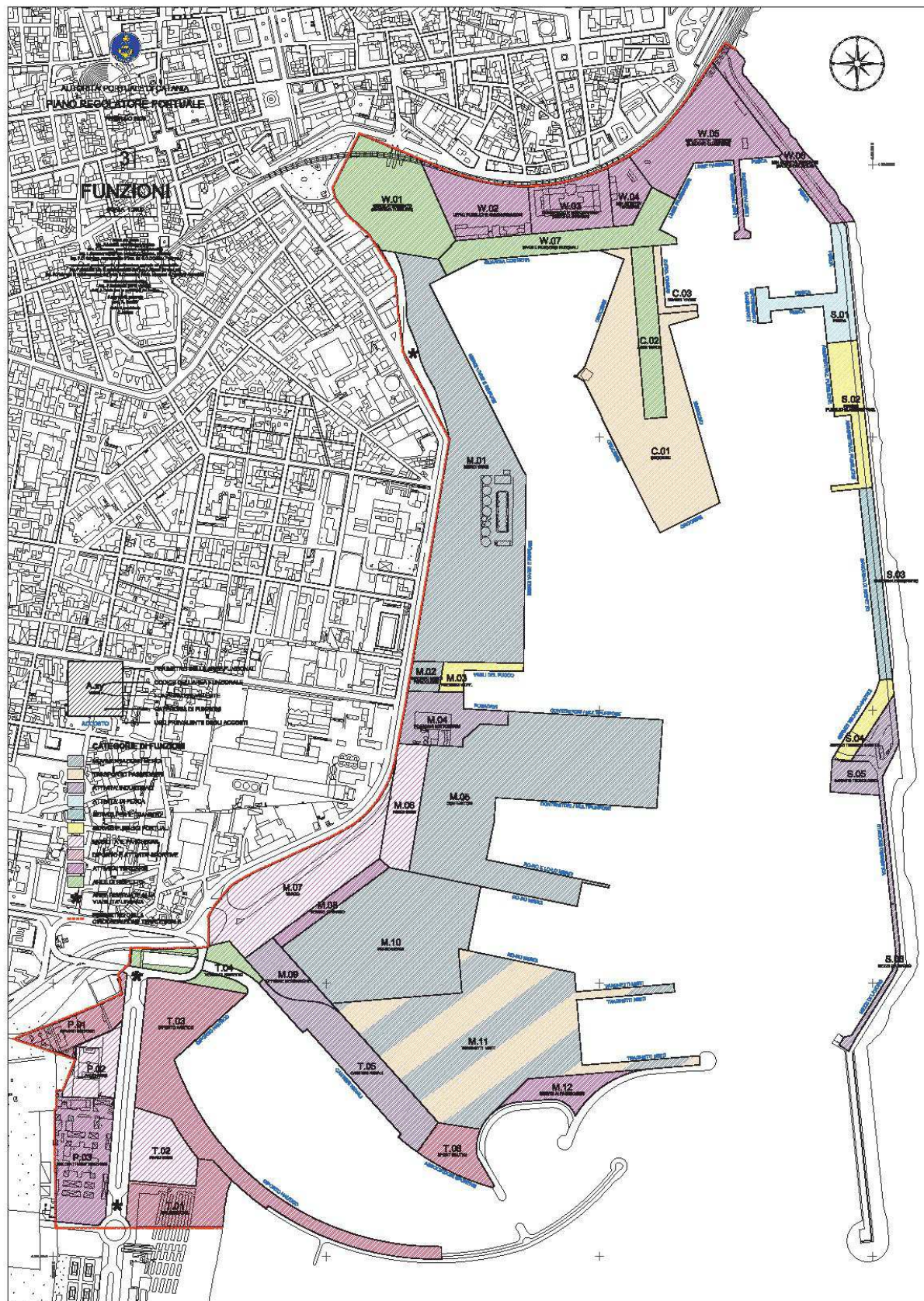
La proposta di Piano Regolatore Portuale P.R.P. del 2004 pone grande attenzione alle aree portuali a stretto contatto con la città. Gli interventi da realizzarsi in questa zona costituiscono uno dei punti più qualificanti del Piano in quanto hanno per obiettivo di restituire all'uso pubblico la parte storica del Porto e quindi della Città, recuperare le aree portuali dismesse e creare un nuovo affaccio della città sul mare in modo da rendere gli spazi fruibili e vivibili da tutti, sia turisti che cittadini, grazie al richiamo di attività culturali e per il tempo libero.

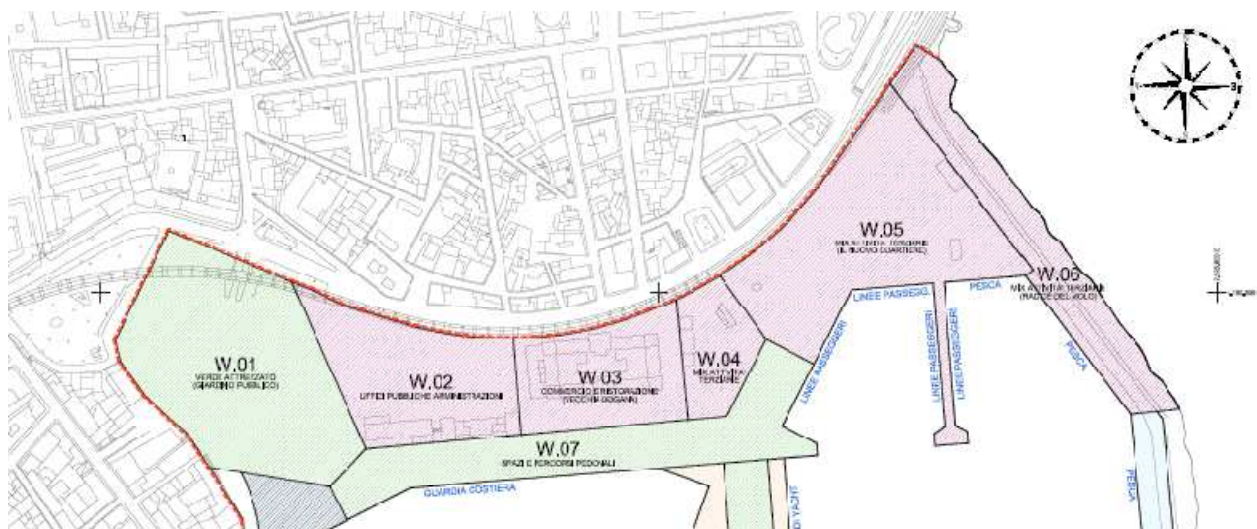
Vengono denominate con la lettera W (waterfront) e distinte in sottozone, identificate come W.01, W.02, W.03, W.04, W.05, W.07, unite fra loro dall'intento di costituire uno spazio di aggregazione per il tempo libero e di recuperare la centralità dell'area portuale; le diverse parti sono, in progressione:

- un vasto **giardino pubblico** che amplia, integra e completa il piccolo giardino di Villa Pacini mettendo direttamente in comunicazione la porta Uzeda con le banchine e l'acqua. In questo giardino, che sarà comunque tagliato da strade – di viabilità ordinaria o di circonvallazione – è prevista una passerella pedonale e ciclabile sopraelevata che consente di percorrerlo tutto, da nord a sud, e di raggiungere la banchina senza incrociare il traffico viabilistico;
- la **banchina del Porto Vecchio**, sensibilmente allargata per consentire l'eventuale interrimento della circonvallazione di attraversamento veloce, viene ricollegata a quella del Porto Nuovo, passando davanti all'edificio della Vecchia Dogana per formare una straordinaria passeggiata (una vera e propria « Promenade ») lungomare con la vista sull'imboccatura del porto, dominata principalmente dalle navi da crociera e, al centro, dallo storico edificio della Sanità;
- alle spalle della banchina alcuni edifici esistenti - dapprima gli edifici della Capitaneria, poi quello della Vecchia Dogana, gli uffici dell'attuale varco, la sede della Autorità Portuale in corso di ampliamento - con la possibilità di alcuni incrementi edilizi per le esigenze di nuovi uffici per il porto, formeranno una sorta di **cittadella amministrativa** con l'eccezione della **Vecchia Dogana** della quale si prevede la ristrutturazione « filologica » e una destinazione mista per crearne un « centro di vita »;
- un **nuovo quartiere** sorgerà sulla banchina di riva del Porto Nuovo, caratterizzato da un forte « mix » di funzioni urbane ed in particolare dedicato a spazi museali, espositivi, attività ricettive, di ristorazione, commerciali, ludiche, possibilmente legate al mare, al porto, al tempo libero ed al turismo;

Il bacino del Porto Nuovo viene suddiviso in due darsene da un molo centrale destinato a passeggiata panoramica « in mezzo » all'acqua ed all'accosto di imbarcazioni per gite turistiche. Il nuovo quartiere affaccerà in parte sulla **Darsena della Civita**, destinata ad imbarcazioni per trasporto di passeggeri, aliscafi, piccole crociere, gite turistiche, eccetera, in parte sulla **Darsena dei Pescatori** che offrirà un angolo pittoresco e significativo a tutto il quartiere (le attrezzature da pesca, più ingombranti e meno integrabili allo spazio urbano, troveranno posto ben più avanti sul Molo di Levante)

Alle spalle del nuovo quartiere parte la strada di accesso a due livelli del Molo di Levante, uno a quota banchina e l'altro sulla sommità del molo; esse saranno aperte al pubblico e percorribili, quanto meno a piedi o in bicicletta.





Le aree denominate “W” hanno le seguenti funzioni:

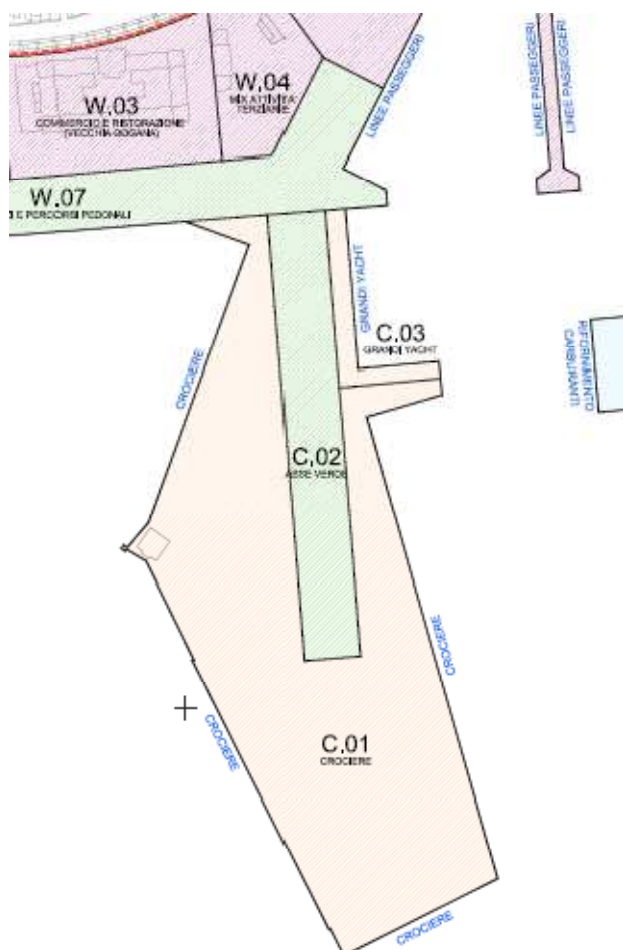
| Area funzionale | Categoria di funzioni | Funzione prevalente                                         | Famiglia di funzioni                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| W.01            | Aree di rispetto      | Verde attrezzato                                            | Verde attrezzato, verde di rispetto, spazi e percorsi pedonali, assi verdi                                                                                                                                                                                                                                |
| W.02            | Attività terziarie    | Uffici pubbliche amministrazioni                            | Commercio e ristorazione, culturali e espositive, scientifiche e di ricerca, ricreative e ludiche, accoglienza e promozione turistica, turistico alberghiere, uffici di pubbliche amministrazioni, uffici privati, servizi doganali, servizi di varco, servizi ai passeggeri, servizi di pubblica utilità |
| W.03            | Attività terziarie    | Commercio e ristorazione, culturali espositive e ricreative | Commercio e ristorazione, culturali e espositive, scientifiche e di ricerca, ricreative e ludiche, accoglienza e promozione turistica, turistico alberghiere, uffici di pubbliche amministrazioni, uffici privati, servizi doganali, servizi di varco, servizi ai passeggeri, servizi di pubblica utilità |
| W.04            | Attività terziarie    | Uffici pubbliche amministrazioni                            | Commercio e ristorazione, culturali e espositive, scientifiche e di ricerca, ricreative e ludiche, accoglienza e promozione turistica, turistico alberghiere, uffici di pubbliche amministrazioni, uffici privati, servizi doganali, servizi di varco, servizi ai passeggeri, servizi di pubblica utilità |
| W.05<br>W.06    | Attività terziarie    | Mix attività terziarie                                      | Commercio e ristorazione, culturali e espositive, scientifiche e di ricerca, ricreative e ludiche, accoglienza e promozione turistica, turistico alberghiere, uffici di pubbliche amministrazioni, uffici privati, servizi doganali, servizi di varco, servizi ai passeggeri, servizi di pubblica utilità |
| W.07            | Aree di rispetto      | Spazi e percorsi pedonali                                   | Verde attrezzato, verde di rispetto, spazi e percorsi pedonali, assi verdi                                                                                                                                                                                                                                |

Per quanto riguarda i contenuti, la proposta di nuovo piano regolatore portuale del 2004, non costituisce un parametro vincolante, ma piuttosto un riferimento per la progettazione. In particolare la Tavola 5, che illustra l' "IPOTESI PROGETTUALE" predisposta dall'Amministrazione, non ha alcun valore prescrittivo, ma ha il solo scopo di identificare alcuni obiettivi condivisi – di carattere sia funzionale che formale – e quindi di definire, anche in rapporto ad esigenze di carattere urbano e paesaggistico, un possibile assetto morfologico e funzionale dell'ambito portuale; le indicazioni planivolumetriche contenute nella suddetta tavola hanno pertanto valore esclusivamente di indirizzo.

### Stazione Marittima

La realizzazione di un importante terminale dedicato alle crociere – che occuperà l'intero Sporgente Centrale convenientemente adeguato mediante la formazione di una unica grande banchina sul lato di levante e di una nuova banchina sul lato nord-occidentale (vedasi la tavola 4 infrastrutture) – costituisce uno degli interventi strategicamente più significativi per il porto di Catania.

Per le sue dotazioni, per la ideale collocazione di fronte al nuovo waterfront, alla città storica (entrambe facilmente raggiungibili a piedi) ed all'Etna (che potrà essere meta di visite in pullman o in treno, oltreché goduto semplicemente guardandolo dalla nave), per gli ampi spazi di cui dispone e – non da ultimo – per la facilità di garantirne la security, il nuovo terminale rappresenta un punto di forza di grande interesse per il futuro del porto e della città.



Lo sporgente centrale è un'area sostanzialmente contigua all'abitato del centro cittadino, che dovrà costituire per dimensioni, ubicazione e strategicità un'occasione importante per la città di trasformare integralmente il proprio fronte mare.

E' stato già redatta una prima ipotesi progettuale preliminare della Stazione Marittima al cui dimensionamento può farsi riferimento in fase progettuale.