



Ezio Siciliano

# TERRITORI IN MOVIMENTO

Il litorale tra Siracusa e Augusta

WB

WA



*in copertina:*  
*elaborazione grafica su base IGM 50.000 - Siracusa e Augusta (1973)*

**Università degli Studi di Catania**

Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura - DICAR

Dottorato di ricerca in "Valutazione e mitigazione dei rischi urbani e territoriali"

**Curriculum: "Pianificazione e progetto per il territorio e l'ambiente"**

XXX Ciclo

---

Tesi di Dottorato ICAR/14

Tesista:	arch. Ezio Siciliano	
Supervisore:	prof. arch. Bruno Messina	(ICAR/14)
Revisori:	prof. Salvatore Adorno	(M-STO/04)
	prof. arch. Carlo Moccia	(ICAR/14)
	prof. arch. Raffaella Neri	(ICAR/14)
Gruppo di Tesi:	prof. arch. Edoardo Dotto	(ICAR/17)
	prof. ing. Vito Martelliano	(ICAR/21)
	prof. arch. Marco Navarra	(ICAR/14)

Ezio Siciliano

**TERRITORI IN MOVIMENTO**

Il litorale tra Siracusa e Augusta



<b>INDICE</b>	
<b>/ 0 - INTRODUZIONE</b>	
13	o.1 Premessa
14	o.2 Oggetto della ricerca
24	o.3 Lo stato dell'arte
80	o.4 Metodologia e strumenti di lavoro
<b>/ 1 - TRASFORMAZIONI DEL PAESAGGIO: UNA LETTURA STORICA</b>	
100	1.1 L'architettura scavata e gli insediamenti nella preistoria
112	1.2 Città e campagna nel periodo greco
115	1.3 La colonia greca di Megara Hyblaea: forma e struttura di una città di pianura
124	1.4 Siracusa greca: le ragioni della nascita e dello sviluppo di una città-fortezza
138	1.5 La riscoperta dell'architettura ipogea in epoca romana e paleocristiana
146	1.6 Scrigni d'acqua: vasche e acquedotti di Siracusa siceliota e bizantina
152	1.7 La montagna scolpita: dalle necropoli alle città sospese del medioevo
156	1.8 Dai bizantini agli arabi: persistenza del piano di Siracusa nella città saracena e mutamenti del paesaggio agrario
160	1.9 Normanni e svevi: la costruzione delle grandi masse e la fondazione della città di Augusta
172	1.10 Innesti e addizioni: l'architettura militare aragonese, spagnola e borbonica
198	1.11 Il periodo post-unitario e l'espansione dei centri urbani
216	1.12 L'architettura delle macchine e i cambiamenti del litorale nel XX secolo

<b>/ 2 - DISEGNI DI RELAZIONI PER UNA LETTURA TEMATICA</b>		
2.1	Il disegno come strumento di conoscenza, descrizione e progetto	232
2.2	Morfologia del territorio e ragioni del costruito	234
2.3	Spazio-tempo: una lettura disegnata del litorale	238
2.4	Intersezioni natura-artificio: le cesure di una città-territorio	284
2.5	Forme nel paesaggio	292
 <b>/ 3 - IL FUTURO DELLA MEMORIA: STRATEGIE DI CAMBIAMENTO</b>		
3.1	La geografia del rischio	300
3.2	Uno strumento-metodo per la riconversione/mitigazione	318
3.3	Intersezioni natura-artificio: uno sguardo in filigrana per rileggere in territorio	332
 <b>/ 4 - IL PROGETTO COME UTOPIA DEL POSSIBILE</b>		
4.1	L'opportunità di un progetto incompiuto	348
4.2	I punti tra le linee	350
4.3	Analogia: pensiero astratto per implicazioni pratiche	356
4.4	Sistemi di idee per un'architettura del paesaggio ritrovato	370
 <b>/ 5 - BIBLIOGRAFIA</b>		394



/ 00

# INTRODUZIONE

*nella pagina seguente:  
elaborazione ortofotografica ottenuta come unione di  
stralci di foto aeree estratti dal SITR Sicilia sovrapposta  
alla grafica batimetria ridisegnata da IGM 1:100.000 (1931  
aggiornata nel 1967)*



## / 0.1 - PREMESSA

La ricerca di cui si occupa la tesi si inserisce all'interno delle tematiche affrontate nel corso di Dottorato - XXX Ciclo denominato "Valutazione e Mitigazione dei rischi urbani e territoriali", afferente il Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell'Università di Catania.

Il dottorato ha carattere interdisciplinare e si pone l'obiettivo «di formare una figura di alta qualificazione in grado di utilizzare in modo autonomo e creativo tecnologie avanzate nella soluzione dei problemi posti alle comunità dai rischi urbani e territoriali maggiormente presenti nella Sicilia orientale: rischio sismico, rischio stradale, rischio idraulico, difesa dell'ambiente con particolare riferimento alla gestione dei rifiuti ed alla riqualificazione energetica».

I temi formativi, articolati in curricula, riguardano «la progettazione e l'analisi di strutture sismo-resistenti, la riqualificazione del patrimonio edilizio e monumentale esistente, la riqualificazione del tessuto urbano, la valorizzazione e la protezione dei beni architettonici e storici, la pianificazione, progettazione, costruzione e gestione delle infrastrutture viarie, idrauliche e sanitario-ambientali e le interazioni territoriali dei diversi sistemi infrastrutturali, la difesa del territorio da un punto di vista geotecnico e idraulico».

Lo scrivente candidato Ph.D. ha una formazione da architetto (ICAR/14).

Nell'ambito delle tematiche così individuate, si è dunque scelto di guardare al territorio esteso e complesso della provincia di Siracusa, dove la promiscuità di resti testimoniali, ambiti naturalistici di pregio, aree rurali e centri urbani con zone occupate da industrie pesanti, ad elevato rischio di incidente rilevante, forniscono sufficienti ragioni per farne l'oggetto di indagine.

Facendo ricorso ad adeguati strumenti di lettura delle ragioni dell'evoluzione del paesaggio antropogeografico (nelle forme e nelle relazioni dei suoi elementi) e sperimentando metodologie progettuali che prefigurino le intenzioni di un'auspicabile trasformazione, si proverà a dare fondamento a plausibili strategie di cambiamento della vocazione produttiva dell'area nel verso di una necessaria mitigazione dei rischi legati alla presenza dell'industria pesante, nel quadro più generale di una migliore strutturazione del sistema territoriale, paesaggistico ed architettonico, inteso nella sua completezza storica.

## / 0.2 - OGGETTO DELLA RICERCA

Lo studio ha come oggetto l'area urbano-industriale che si estende, per oltre venti chilometri, tra le città di Siracusa ed Augusta, lungo la costa orientale della Sicilia.

Il territorio, urbanizzato senza soluzione di continuità, è già da tempo oggetto di una concreta riflessione, incentrata sullo studio di strumenti utili ad innescare un processo di miglior strutturazione e riconversione dell'importante patrimonio ambientale, industriale, edilizio ed antropico che lo popola.

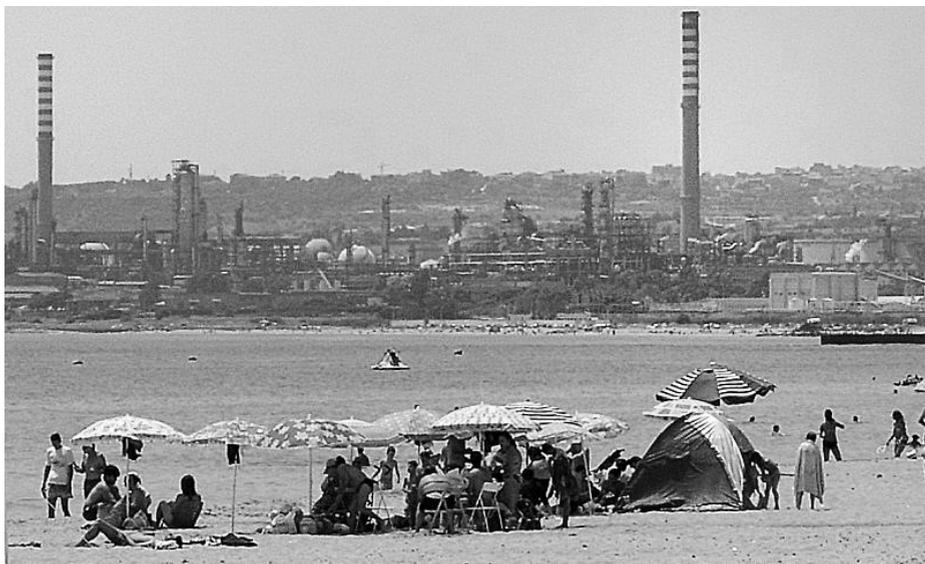
La notevole consistenza dei rischi legati alla presenza dell'industria è ormai nota. Gli incidenti avvenuti nel corso degli ultimi decenni<sup>1</sup> sono solo la conseguenza più appariscente della pericolosità di un così pesante sfruttamento del territorio, messo in atto, nel più recente passato, senza la sufficiente attenzione verso l'ambiente e gli agglomerati urbani del litorale.

Il Piano Territoriale della Provincia di Siracusa, di fatto mai approvato dagli Enti preposti, ha messo a sistema in un quadro eloquente l'estensione delle aree interessa-

---

<sup>1</sup> si veda per questo S. ADORNO, *L'area ambientale siracusana e la crisi ambientale degli anni settanta* in S. ADORNO, S. NERI SERNERI (a cura di) *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2009, F. GRAVAGNO, S. MESSINA, *I paesaggi del rischio. Priolo e il prezzo del progresso*, Ed.it, Catania 2008

fig. 1 - la promiscuità di industrie ed abitati in una foto della spiaggia di Magnisi, nei pressi di Priolo Gargallo



te dai danni legati agli incidenti rilevanti che potrebbero verificarsi all'interno delle aree produttive con quelle da considerarsi come critiche dal punto di vista sismico ed idrogeologico.

Ne emerge un quadro certamente degno di nota poiché interessa, per la quasi totalità, un insediamento che ha scala territoriale e che struttura in un *unicum* centri urbani, siti archeologici, aree agricole ed attività produttive di notevole impatto per l'ambiente e per l'uomo<sup>2</sup>.

Il dipolo urbano-industriale della Sicilia orientale può, infatti, essere inteso come un'estesa e complessa *città lineare*, il cui futuro dipende dalla capacità di immaginare strategie di riconversione e sviluppo sostenibile antitetico rispetto alle logiche della monocultura industriale che ne ha determinato l'attuale assetto.

Come conseguenza dell'intensa industrializzazione iniziata a partire dagli anni Cinquanta, l'intera area produttiva, con gli agglomerati urbani limitrofi, appare oggi del tutto infrastrutturata: la Strada Statale 114, l'autostrada A18 e la linea ferrata Siracusa-Catania (che verrà presto ammodernata) corrono parallele alla linea di costa risultando, per ragioni funzionali legate alla logistica della produzione, tangenti a numerosi poli dismessi o in via di dismissione.

È singolare notare come le dinamiche imposte dalla grande industria abbiano fatto sì che le infrastrutture della mobilità, nel punto in cui solcano l'area oggetto di studio, siano di fatto l'una copia dell'altra, col risultato di impoverire il sistema dei

---

<sup>2</sup> L'area industriale di Siracusa occupa una superficie complessiva di 4.718 ettari ed una fascia del litorale ionico per un fronte di oltre 8 Km. Gli stabilimenti che costituiscono il Polo petrolchimico comprendono parchi deposito con centinaia di serbatoi per prodotti petroliferi, molti dei quali di capacità geometrica superiore a 100.000 mc. Attualmente il Polo industriale tratta prevalentemente la raffinazione del petrolio con i prodotti finiti destinati in massima parte a rifornire la Nazione ed alcuni Paesi europei. La sola ISAB è, per prodotti lavorati, tra le più grandi raffinerie d'Europa. Nel golfo tra Augusta e Siracusa esistono 44 accosti a pontili, 42 dei quali destinati ai prodotti petroliferi.

Nella baia si movimentano oltre il 15% di prodotti petroliferi della Nazione con un traffico navale particolarmente impegnativo. La popolazione residente nei quattro Comuni più direttamente interessati da un incidente industriale a rilevanza esterna (Siracusa, Priolo Gargallo, Melilli e Augusta) è complessivamente pari a 181.478 persone. Di esse, 123.657 sono residenti a Siracusa; 11.785 a Priolo Gargallo; 12.216 a Melilli e 33.820 a Augusta (Fonte: Relazione Generale del Piano Territoriale Provinciale su dati ISTAT, Censimento popolazione e abitazioni 2001, p. 152)

trasporti e di tagliare in fasce parallele e disarticolate il territorio litoraneo<sup>3</sup>.

Ciò testimonia solo in parte la profonda disattenzione nei confronti di un progetto complessivo di territorio che nel passato recente, a differenza di quanto era in precedenza avvenuto per oltre due millenni, si è resa colpevole di aver del tutto trascurato la morfologia e le ragioni di un paesaggio unitario ed estremamente carico di significati.

Tuttavia, sebbene al giorno d'oggi la presenza dell'industria e della rete infrastrutturale appaia preponderante, il paesaggio litoraneo presenta ancora una grande valenza ambientale. Delimitata ad Est dal mare e ad Ovest dagli altipiani dei Monti Climiti, questa porzione dell'isola appare singolare, attraversata com'è dalle sue "cave", sistema di solchi erosivi a carattere torrentizio.

Il tavolato calcareo soprastante la base marnosa che costituisce il sottostrato litologico, conferisce un carattere riconoscibile al paesaggio che, lungo la costa, alterna ripide scogliere a formazioni peninsulari con arenili sabbiosi.

Ciò nonostante, è possibile scorgere tali caratteri solo guardando il territorio con attenzione, muovendosi alla ricerca delle sue peculiarità, giacché le infrastrutture, attualmente uno dei pochi punti di vista dal quale lo si possa osservare, lo percorrono incuranti delle singolari caratteristiche panoramiche o geomorfologiche. Di fatto vi si sovrappongono o lo attraversano, facendo ricorso a viadotti e gallerie, negando la complessa articolazione topografica dei *canyon* e di tutti quegli oggetti a cui l'uomo ha dato forma e senso nel corso dei secoli.

L'abbondanza d'acqua nel settore orientale dell'altopiano (dovuta alla presenza di falde acquifere superficiali e profonde) ha favorito in passato lo sfruttamento agricolo dell'area, coltivata sia in pianura che all'interno di alcuni tra i più praticabili solchi erosivi con essenze tipiche come agrumi, mandorli ed ulivi. La stessa ragione ha suggerito la scelta logistica delle grandi imprese che si sono installate nell'area: acqua in quantità per i processi industriali, la prossimità al mare per lo scarico dei reflui e per l'approvvigionamento di merci e materie prime, una certa predisposizione della popolazione locale ad accettare l'industrializzazione (che veniva intesa come opportunità di crescita sociale e di impiego) ed i finanziamenti statali della

---

<sup>3</sup> l'autostrada A18, voluta dalla grande industria come collegamento diretto tra il petrolchimico di Augusta-Priolo-Melilli e quello di Gela, venne realizzata con tracciato perlopiù parallelo a quello della Statale e della via ferrata, in contrasto con qualsiasi logica di buona pianificazione.

L'ossatura infrastrutturale comprende oltre a strade, autostrade e ferrovia anche elettrodotti, acquedotti industriali, gasdotti e oledotti. Vanno poi ricordati gli insediamenti militari e le infrastrutture connesse ai grandi complessi industriali tra Augusta e Priolo Gargallo (pontili, depositi di combustibili fossili e di altri prodotti chimici, ecc.)

Cassa del Mezzogiorno utili ad infrastrutturare il territorio.

Il risultato, oggi a tutti evidente, è un paesaggio in larga parte compromesso, abbandonato dall'agricoltura e vittima, nel corso del tempo, di danni diffusi che interessano l'ambiente naturale e la salute umana.

Le polveri tossiche emesse dai camini degli stabilimenti ricadono al suolo rendendolo brullo, malsano ed inadatto ad essere coltivato, le scorie nocive ed i rifiuti tossici sono stati in più casi interrati<sup>4</sup>, le emissioni di inquinanti nell'atmosfera hanno comportato e comportano le gravi conseguenze per la salute umana oggi ampiamente documentate<sup>5</sup>, lo sfruttamento intensivo della falda idrica a fini industriali ne ha comportato il depauperamento complessivo (per via dell'abbassamento del livello piezometrico e la conseguente intrusione di acqua salmastra), mentre lo spandimento di idrocarburi nel terreno, dovuto ad un incidente avvenuto nel 1984, ha fatto registrare la contaminazione di larga parte della risorsa idrica<sup>6</sup>. L'ambiente marino della Rada di Augusta, infine, è eutrofizzato e fortemente compromesso dalla presenza di idrocarburi e metalli pesanti depositati sui sedimenti marini<sup>7</sup> che hanno fatto registrare dolorose ricadute sulla salute di flora, fauna e, come conseguenza, di quella degli abitanti del luogo.

Il tutto ha fatto sì che, nel 1992, l'area industriale di Priolo sia stata ufficialmente riconosciuta come S.I.N. (Sito di Interesse Nazionale), in quanto zona ad elevato rischio

---

<sup>4</sup> è il caso delle ceneri di pirite, rifiuto della produzione dell'acido solforico della S.I.N.CAT. (anni '50-'60), depositate per riempimenti in aree pubbliche (sottofondi di campi sportivi di San Focà ed Ex Feudo di Priolo, del Campo Sportivo Fontana di Augusta, per i riempimenti delle aree paludose della R.N.O. delle Saline di Priolo e per il ripascimento costiero del versante Thapsos di Penisola Magnisi) e private (ripascimenti costieri nelle aree di proprietà Syndial e Versalis e nell'area ex vasche di zavorra della Unimed a Penisola Magnisi).

Si veda in M. FARINA, *Le ceneri di pirite: rifiuto o materiale di riporto? Diversi approcci al problema nel S.I.N. di Priolo* in M. R. BONI, C. COLLIVIGNARELLI, F. G. A. VAGLIASINDI, *Siti contaminati. Esperienze negli interventi di risanamento*, edizioni CSISA c/o Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura - Università degli Studi di Catania, 2015, pp. 343-348.

<sup>5</sup> per una bibliografia sull'argomento si veda in F. GRAVAGNO, S. MESSINA, *I paesaggi del rischio. Priolo e il prezzo del progresso*, Ed.it, Catania 2008, pp. 48-49

<sup>6</sup> È attualmente in atto un'operazione di bonifica dell'acquifero contaminato attraverso la tecnologia TPE (Two Phase Extraction). L'impianto TAF (Trattamento Acque di Falda), installato su di un'area di circa 137.000 mq (aree Ex Dow e D/2), gestito dalla Syndial, provvede all'emungimento delle acque di falda, al loro trattamento al fine di ridurre la contaminazione ed al successivo sversamento in mare come refluo

<sup>7</sup> Si veda la caratterizzazione dei fondali della Rada operata dall'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica applicata al Mare (ICRAM), 2008

di crisi ambientale e resa oggetto di obbligatori e strutturati interventi di bonifica<sup>8</sup>. Il quadro va, infine, completato ricordando come la Commissione Europea<sup>9</sup> abbia riconosciuto di recente alla città di Augusta la valenza di *hub-transshipment* per container nel quadro della logistica integrata su scala mondiale, con particolare riferimento al traffico in transito nel Mediterraneo (da Suez a Gibilterra), approvando un finanziamento pari a 100.000.000 di euro per l'infrastrutturazione del Porto Commerciale nella Rada<sup>10</sup>.

L'importanza crescente che viene conferita al ruolo strategico di Augusta nel contesto Mediterraneo e mondiale è tale da non poter immaginare futuro che non contempli una revisione complessiva del sistema infrastrutturale dei trasporti nella direzione prevista dal relativo Piano Regionale della Sicilia (2004), poi confluito per la parte di competenza nel Piano Territoriale Provinciale di Siracusa.

Questa porzione del territorio litoraneo della provincia di Siracusa si configura, dunque, come palinsesto complesso, esito della stratificazione fisica e temporale di *fatti* archeologici, urbani ed industriali, la cui vocazione produttiva, seppur non più attuale, viene spinta da dinamiche internazionali verso un processo di ristrutturazione complessiva non più differibile.

L'industria pesante che vi si è installata per ragioni di natura igienica, sociale, politica, tecnologica e finanziaria, ha dato nuova forma al paesaggio costiero, in larga parte trascurando le importanti testimonianze architettoniche e naturalistiche. Di contro, l'attuale crisi economica, che sta innescando crescenti fenomeni di de-industrializzazione, determina un momento di transizione tra l'abbandono dei centri produttivi (che, qualora esteso all'intera area produttiva, provocherebbe pesanti ripercussioni sull'occupazione e sull'economia delle comunità locali) ed il tentativo di trovare adeguate strategie di rifunzionalizzazione da poter perseguire. Il

8 Il piano di risanamento dell'area industriale di Priolo Gargallo, approvato nel 1995 e pubblicato sulla G.U.R.I. n. 51 del 2 maggio 1992, è conseguenza dei dettami della legge n. 349/1986 che istituisce i piani di risanamento per le aree ad alto rischio di crisi ambientale. In ottemperanza al recente Decreto del Ministero del LL. PP. del 9 maggio 2001, ad oggi è compito dei piani provinciali disciplinare la relazione degli impianti pericolosi coi beni ambientali vulnerabili (beni paesaggistici, riserve naturali e corpi idrici), mentre i piani regolatori comunali devono disciplinare, con appositi elaborati tecnici, l'urbanizzazione nelle aree sensibili.

Si veda per questo in F. MARTINICO, R. ZANCAN, *Industria e ambiente nei piani d'area vasta dell'Italia repubblicana*, sta in A. ADORNO, S. NERI SERNERI, *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino, Bologna 2009;

9 Si veda il comunicato stampa della Commissione Europea del 19 dicembre 2012

10 M. IGNAZZOLO, *Prospettive di sviluppo del porto di Augusta*, 2013. Disponibile sul web al link [http://www.cde.unict.it/sites/default/files/files/M\\_%20Ignazzolo\\_Prospettive%20di%20sviluppo%20del%20porto%20di%20Augusta.pdf](http://www.cde.unict.it/sites/default/files/files/M_%20Ignazzolo_Prospettive%20di%20sviluppo%20del%20porto%20di%20Augusta.pdf)

tutto all'interno del quadro in divenire che vede, nell'area in questione, l'oggetto di sempre più cogenti attenzioni di tutela paesaggistica<sup>11</sup> messe al fianco degli indirizzi legati al potenziamento ed alla strutturazione, nell'ambito macro-regionale mediterraneo, del sistema trasportistico intermodale.

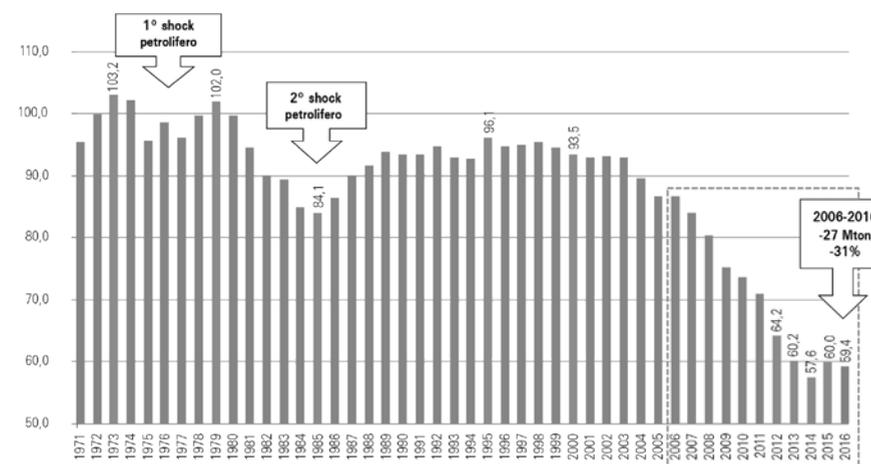
I fenomeni di parziale dismissione che stanno in parte interessando il patrimonio edilizio produttivo, ormai vetusto per via della rapida obsolescenza cui vanno incontro le tecnologie ed i processi industriali, sono con tutta probabilità riconducibili, oltre che agli esiti delle crisi petrolifere degli ultimi decenni e della diminuzione del fabbisogno di petrolio (*fig. 2*), proprio all'evoluzione del trasporto intermodale ed al fenomeno di globalizzazione dei mercati e dei cicli di produzione che ne è seguito. Il tutto contribuisce a rendere ancor più vulnerabile un territorio che, sino ad oggi, ha fatto della monocultura industriale l'unico modello di sviluppo perseguito e che dovrà necessariamente ripensare anche il proprio futuro produttivo.

Di fatto, se nella gran parte dei casi risulta evidente come l'abbandono degli impianti

11 si veda per questo l'imponente regime vincolistico e normativo istituito, a vari livelli, dalla Comunità Europea (SIC e ZPS) e dalle autorità regionale e provinciale. Un quadro d'insieme eloquente viene restituito dalle Tavole di Piano 30.3, 31.3, e 32.3 del Piano Paesaggistico della Provincia di Siracusa

fig. 2 - Il fabbisogno di raffinati è in notevole calo (-30 % dal 2006 al 2016) mentre è notevolmente aumentato l'impiego di gas naturale e di energie prodotte da fonti rinnovabili. Fonte: relazione 2017 dell'Unione Petrolifera sui dati del M.S.E.

Italia Consumi di prodotti petroliferi (Milioni di tonnellate)



ti industriali non basti ad evitare i rischi che la loro mancata corretta dismissione comporterebbe per le aree urbane ed il paesaggio circostante, al tempo stesso non è pensabile praticare la *tabula rasa* in maniera indiscriminata. E ciò sia per ragioni economiche, dato che un simile approccio non sarebbe economicamente e socialmente sostenibile, che per motivi culturali, visto il valore storico-documentale che, in alcuni casi, gli edifici ed i complessi industriali rivestono.

Un *iter* non più differibile, sia per la necessità di tutela del sistema paesaggistico e di siti culturali di enorme rilevanza (quali Megara Hyblea e Thapsos, oltre alle stesse città di Siracusa ed Augusta), che per la difesa dell'ambiente, della salute e dell'occupazione delle popolazioni residenti.

Va, al contrario, auspicata la possibilità che i poli industriali si avviino verso la riconversione della loro produzione piuttosto che scegliere la via della dismissione. Ciò sta già in parte avvenendo, ad esempio, ad opera dell'Enel che se, da un lato, sperimenta il ritorno della produzione di energia elettrica attraverso il ciclo del vapore alimentato da specchi parabolici (con la nuova centrale Archimede), dall'altro si interroga sul ruolo strategico che la rifunzionalizzazione del complesso della vecchia centrale "Tifeo" può rappresentare nel delicato processo di ri-strutturazione dell'area attraverso un abaco variegato di nuovi poli di urbanità<sup>12</sup>.

In questo stratificato, disomogeneo e problematico sistema paesaggistico ed insediativo, edifici come la tonnara di Santa Panagia, l'ex fabbrica Ethernit, il vecchio mattatoio di Siracusa, l'Hangar di Augusta, diversi scali ferroviari dismessi ed il complesso Enel Tifeo rappresentano alcuni significativi brani di *archeologia industriale*<sup>13</sup> la cui rigenerazione, assieme ad una più estesa riqualificazione delle emergenze architettoniche storiche, del patrimonio edilizio ed ambientale, può in concreto costituire il volano per il tanto auspicato processo di recupero e rifunzionalizzazione di un territorio estremamente compromesso.

Da quanto sin qui detto, la *facies* interscalare dell'area costiera appare evidente, mentre si delinea sempre più chiaramente lo scollamento tra le parti che costituiscono il paesaggio: le città sono isolate in un territorio ostile, ormai negato ai cittadini; la costa è tabù sebbene qualcuno, forse ancora troppo poco informato sull'in-

12 il Dottorato in Progettazione Architettonica dell'Università di Palermo, a seguito dell'interessamento mostrato dall'Enel, ha posto al centro delle sue attuali ricerche l'edificio progettato negli anni '50 da G. Samonà, con l'obiettivo di dare forma ad ipotesi di rifunzionalizzare del complesso dismesso e di riqualificazione delle aree limitrofe

13 per una panoramica sul dibattito disciplinare si veda A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storia e storiografia (1978-2008)*, Franco Angeli, Milano 2012;

quinamento di acque e suoli<sup>14</sup>, si ostini a cercare ristoro nelle spiagge di Magnisi durante le calde estate isolate; i tanti resti testimoniali presenti nell'area rimangono puntini sulle carte senza che ad oggi, vi sia alcuna logica d'insieme nella fruizione o nelle relazioni col costruito.

L'attuale configurazione del territorio è, pertanto, ben lontana dalla visione globale, unitaria ed innovativa, immaginata da Vincenzo Cabianca in occasione della redazione del piano-concorso del 1952<sup>15</sup>. In quello studio, i centri urbani di Siracusa ed Augusta definivano i poli estremi di un territorio in cui attività industriali, centri urbani e valori archeologico-paesaggistici interagivano sinergicamente per assecondare il naturale sviluppo della "città lineare" costiera che si andava naturalmente configurando alle porte degli anni Sessanta (fig. 3).

Questo studio si prefigge di recuperare quella felice intuizione, proponendo delle "visioni" che mirino a definire ipotesi di trasformazione concretamente percorribili, che pongano le basi di una possibile riconversione industriale, dell'auspicata riconfigurazione del paesaggio e che possano, al contempo, dotare di un'adeguata struttura formale e relazionale l'odierna città-territorio della provincia aretusea.

Si proverà, così, a mettere a sistema paesaggio agricolo, resti archeologici, realtà produttiva, città e periferie, in una visione d'insieme unitaria, con la prospettiva di mitigare i rischi urbani e territoriali che l'agglomerato industriale, ormai parte integrante della morfologia del costruito e della componente paesaggistica del litorale, inevitabilmente trascina con sé.

È questa, del resto, la direzione verso cui la pianificazione più recente si è mossa con la produzione di numerosi strumenti regolatori<sup>16</sup>. Purtroppo, però, questi non sono sin qui riusciti ad innescare le attese dinamiche di cambiamento. Sebbene nelle regole redatte per definire il "cosa fare" si evinca un disegno coerente e radicato, «l'estrema frammentazione del quadro normativo» che «contraddice la tradizionale pretesa olistica del piano, [...] disarticolando ed ibridando il paradigma della pianificazione [...] il cui assetto complessivo deriva dalla giustapposizione,

14 oltre ai sedimenti sui fondali marini pregni di metalli pesanti, è ormai noto che il ripascimento costiero del versante Thapsos della penisola Magnisi sia stato effettuato con ceneri di pirite. Si veda per questo in M.R. CONI, C. COLLOVIGNARELLI, F. G. A. VAGLIASINDI, *Siti contaminati [...]*, op. cit.

15 si veda in «Urbanistica» n. 20 - settembre 1956 - Anno XXVI

16 Piano Paesaggistico Provinciale (adottato nel 2012) e Piano Territoriale Provinciale, non ancora adottato

non sempre coerente, dei diversi procedimenti di intervento»<sup>17</sup> rende sempre più arduo immaginare una identità certa e riconoscibile per quell'area così com per tutti quei territori che presentino un così alto grado di complessità.

Rimane, dunque, questione aperta il “come fare” per riempire il vuoto attualmente esistente tra la scala della pianificazione territoriale e paesistica e quella del progetto urbano e architettonico. È questo il motivo per cui si è giunti, oggi, a guardare al paesaggio litoraneo come ad un territorio anonimo che, seppur fatto di pezzi di grande valore e pregno di enormi potenzialità paesaggistiche, rimane intrappolato tra gli interessi dell'industria e le difficoltà a dare forma a sensati progetti d'intenzioni.

Alla luce di ciò, ci si propone, dunque, di sondare metodologie operative e strumenti utilizzabili per perseguire il fine di controllare la scala ibrida. Attraverso indagini che mirino a dare consistenza e caratterizzazione fisica all'oggetto di studio ed a ricercare relazioni esistenti o nessi da stabilire tra le sue componenti, ci si propone di misurare riflessioni teoriche e pratiche progettuali sull'area in oggetto, intesa come caso studio necessario ad operare un processo induttivo, attraverso il quale si proverà tuttavia a pervenire, ad un livello più generale, alla definizione di un valido metodo applicabile in simili contesti.

Lo studio dell'area procederà attraverso un'iniziale lettura storica delle più significative vicende che hanno interessato le città, l'architettura ed il paesaggio, cioè la modificazione della forma fisica del territorio, nel tentativo di metterne in luce le ragioni ed i nessi logici e spaziali.

La successiva selezione ragionata di porzioni di territorio ed il *focus* sulle possibili strategie di cambiamento permetteranno di giungere all'elaborazione di “progetti di intenti” che, partendo dalla centralità dei valori archeologici e paesaggistici presenti, possano prospettare un modello contemporaneo di nuova urbanità, col quale fornire risposte concrete al bisogno di mitigare i rischi della presenza industriale e dare corpo alla prospettiva di un riassetto del paesaggio antropogeografico che consenta la valorizzazione dell'insieme delle sue risorse.

La trasformazione del paesaggio naturale può incentivare l'introduzione di modelli industriali compatibili con un quadro d'insieme sostenibile, utili a fornire risposte reali all'esigenza di attenuare i danni ereditati da un così perpetrato sfruttamento dell'area ai fini produttivi.

17 M. NUCIFORA, *Pianificazione e politiche per l'ambiente. Le aree industriali italiane nel secondo Novecento*, in A. ADORNO, S. NERI SERNERI, *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino, Bologna 2009, p. 336;

All'interno di questo quadro, il riuso degli insediamenti commerciali ed industriali dismessi, la valorizzazione dei siti archeologici, la riappropriazione del rapporto col mare, la riconfigurazione del sistema infrastrutturale e, più in generale, la sistematizzazione di un disegno coerente di territorio, nel verso di una reale integrazione tra natura, città ed industria, possono costituire gli strumenti per pervenire ad un felice modello di città-territorio che integri le ragioni del suo glorioso passato con quelle di un futuro avanguardistico.

La strategia da perseguire per attivare un valido processo di rigenerazione verrà definita facendo ricorso a strumenti, metodi e linguaggi specifici dell'architettura, col fine di proporre, all'interno di linee-guida elaborate alla scala del paesaggio, della città e del manufatto, delle idee-cose capaci di attivarsi catalizzatori di investimenti e nuovi poli di urbanità.

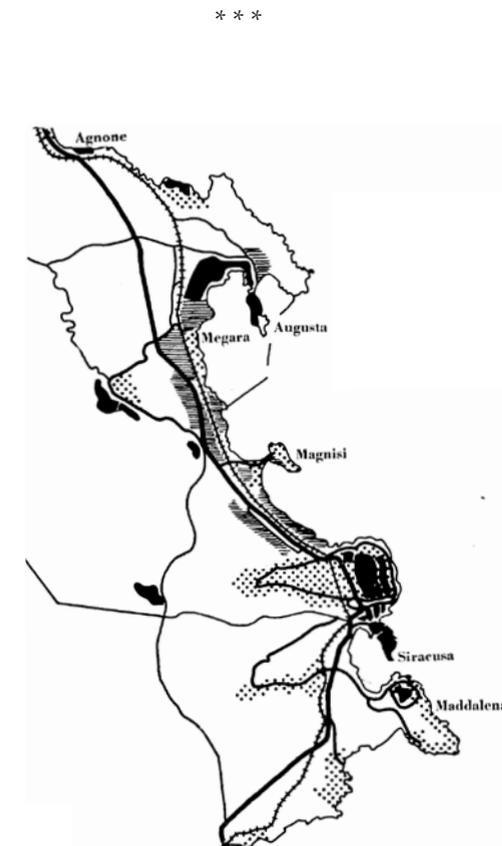


fig. 3 - Schema del sistema territoriale del polo urbano-industriale. da V. Cabianna et al., in *Urbanistica* n. 20 - 1956

### / 0.3 - LO STATO DELL'ARTE

Per via dell'estensione dell'aria indagata e della quantità di questioni emergenti, lo studio che ci si propone di sviluppare in questa sede non può che essere un primo approccio all'indagine sulle possibilità di trasformazione della fascia litoranea estesa tra Siracusa e Augusta.

La necessità di ripensare il futuro dell'area urbano-industriale impone una retrospettiva ampia, che volga lo sguardo al gran numero di questioni che interessano o hanno interessato il territorio: gli esiti delle ricerche e gli studi in divenire condotti dalle tante discipline impegnate, da tempo, nel tentativo di immaginarne il futuro e di rimediare ai danni causati dall'intenso sfruttamento ai fini industriali della fascia costiera.

Al tempo stesso, l'approccio allo studio di un paesaggio così denso e complesso ha richiesto delle basi centrate sui metodi di lettura e descrizione delle sue peculiarità storiche e morfologiche, nonché dei nessi esistenti tra le ragioni di ogni manufatto (dalla città al paesaggio stesso)<sup>1</sup> e la sua morfologia attuale.

Quel territorio, luogo naturale ed antropico al contempo, è frutto dell'interazione di un vasto insieme di fattori, la cui consapevolezza è da ritenersi come indispensabile base di conoscenza per poter sviluppare riflessioni sensate circa le metodologie da seguire, sugli strumenti a cui far ricorso e sugli obiettivi da perseguire in ogni studio che voglia sondare l'ipotesi di una trasformazione percorribile.

È stata probabilmente la **storia ambientale** a chiarire nella maniera più eloquente i nessi tra l'industrializzazione e le nefaste conseguenze per l'ambiente antropico e naturale del litorale. L'area costiera tra Siracusa e Augusta ospita infatti, già a partire dal 1949, uno dei più grandi poli petrolchimici europei che, nella sua fase di massima espansione, è arrivato a coprire il territorio con manufatti industriali per circa 2700 ettari di estensione<sup>2</sup>, dando luogo ad un'area edificata di proporzioni comparabili con quella occupata dai centri urbani della fascia litoranea.

Le ragioni che hanno portato ad una simile massiccia industrializzazione vanno ricercate nello statuto della regione Sicilia, che godeva di una legislazione esclusiva

in materia di industria e commercio tale da permettere una piena autonomia decisionale nelle localizzazioni industriali. La concertazione avveniva esclusivamente tra le imprese, la Cassa del mezzogiorno e l'assessorato regionale all'industria, mentre rimanevano escluse (almeno fino al 1968 - anno di entrata in vigore della legge Ponte) le amministrazioni locali che, non avendo strumenti urbanistici propri, non erano tenute ad intervenire nel rilascio delle licenze di costruzione fuori dal centro abitato. I comuni rimanevano di fatto privi della conoscenza tecnico-amministrativa delle attività industriali che si svolgevano nei loro territori e persino della natura del prodotto che si intendeva realizzare nello stabilimento<sup>3</sup>.

Cominciava, così, quel processo di pesante industrializzazione<sup>4</sup> responsabile dello scollamento tra i luoghi di quel paesaggio che ha portato, da un lato, all'odierna

3 S. ADORNO, *L'area industriale siracusana e la crisi ambientale degli anni Settanta*, in S. ADORNO E S. NERI SERNERI, *Industria, Ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino 2009, p. 286

4 Il primo insediamento fu la RASIOM di Angelo Moratti, che vi si installò già nel 1949 per occuparsi della raffinazione del petrolio greggio ai fini della produzione di carburanti. Vicino la raffineria nel 1956 venne edificata la centrale termoelettrica Tifeo che arrivò a produrre già nel 1961 circa 60% del fabbisogno energetico regionale.

La stessa RASIOM favorì la localizzazione di impianti utilizzatori ed imbottigliatori di gas di raffineria, tra cui la Liquigas, la Migas Sicilia e la Ilgas, tutte note all'inizio degli anni 50, e fornì sottoprodotti della raffinazione del petrolio alla Augusta petrolchimica (1960) che si occupava della produzione di ammoniaca. A supporto degli impianti chimici petrolchimici sorsero anche fabbriche di materiale edile (Saccs, Eternit siciliana) ed alcune imprese meccaniche (Grandis, Sotis Cavi e Silitubi). Nel 1956 cominciava la costruzione della Sincat (società industriale catanese - del gruppo Edison) che si occupò inizialmente di produzione chimica inorganica e di fertilizzanti poi sviluppare massicciamente il settore petrolchimico.

Nel 1957 lo stesso gruppo Edison costituiva, in compartecipazione con l'Union Carbide Corporation, la Celene che si sarebbe occupata di fabbricazione di polietilene e derivati utilizzando l'etilene ed il polipropilene prodotto dalla Sincat.

La Sincat e la Celene, spina dorsale del processo di sviluppo dell'aria di industrializzazione, godettero di finanziamenti regionali e rilevanti agevolazioni statali; dopo la fusione nel 1968, la società venne assorbita dalla Montedison, sorta nel 1966, per poi passare prima all'Enimont e poi all'Enichem.

Nel 1961, intanto, la Esso Standard italiana (Esso dal 1972) aveva rilevato la raffineria Rasiom.

Nel 1973 fu impiantato lo stabilimento per la produzione di normalparaffine Liquichimica, poi Chimica Augusta e Condea. Sempre tra il 1971 e il 1975 si insediò lo stabilimento petrolchimico Isab che entrò in funzione nel 1976 con la prerogativa di produrre carburanti meno inquinanti.

Ultimi grossi insediamenti nell'area furono la Cogema (produzione di magnesio), la centrale termoelettrica Enel di Marina di Melilli e l'Icam, diventata poi Enichem Anic.

Per una più completa ricostruzione delle fasi di industrializzazione di veda in S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusto-Siracusa. Risorse e crisi ambientale*, in G. CORONA E S. NERI SERNERI (a cura di), *Storia e ambiente. Città risorse e territori nell'Italia contemporanea*, Roma, Carocci 2007.

1 anche il paesaggio, in questa sede, viene inteso nella sua accezione più ampia come esito delle trasformazioni operate dall'uomo sulla natura nel corso del tempo

2 Si veda pure in S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusto-Siracusa. Risorse e crisi ambientale*, in G. CORONA E S. NERI SERNERI (a cura di), *Storia e ambiente. Città risorse e territori nell'Italia contemporanea*, Roma, Carocci 2007, pp. 195-217;

condizione di disaffezione degli abitati di questa parte dell'isola verso la propria terra e, dall'altro, ha dato vita a quel circolo di eventi che ne ha gradualmente alterato sempre più visibilmente gli equilibri ambientali.

Il polo industriale si formò addensandosi dapprima nel settore settentrionale della rada di Augusta intorno alla Rasiom-Esso, poi in quello meridionale intorno alla Sin-cat-Montedison, per ultimo, con l'Isab, la Cogema e la centrale Enel, tra la penisola di Magnisi e la baia di Santa Panagìa.

Nella prima metà degli anni '70, l'inversione del ciclo chimico nazionale, coniugandosi con le conseguenze internazionali dell'embargo sul petrolio, mise in crisi dopo appena trent'anni dalla nascita il comparto petrolchimico siracusano, gettando le prime ombre su modello di sviluppo che fino ad allora aveva garantito crescita e ricchezza.

Contemporaneamente si manifestavano i primi evidenti segni della crisi ambientale sotto forma di morie di pesci, malformazioni neonatali, incendi di stabilimenti, intossicazione di massa, preoccupanti livelli di inquinamento dell'aria dell'acqua, del suolo e depauperamento della falda idrica<sup>5</sup>.

Per via degli effetti nocivi che si stavano riscontrando sulla salute degli abitanti, il piano ASI del 1964 (adottato nel 1969), prevede addirittura il blocco delle licenze edilizie di Priolo e la demolizione di marina di Melilli (conclusasi nel 1975), con lo spostamento della popolazione nel sito di Belvedere, attraverso l'attivazione di un finanziamento a carico della Cassa del Mezzogiorno.

Si risolveva così, almeno sulla carta, il problema del rapporto tra insediamenti industriali ed centri urbani, privilegiando le ragioni future dei primi rispetto a quelle attuali dei secondi<sup>6</sup>, anche se, di fatto, per tutta la prima metà degli anni '70, l'abitato di Marina di Melilli si trovò a stretto contatto con gli stabilimenti Isab (e, successivamente, con quelli Cogema e Enel), divenendo emblema della questione ambientale e dell'insofferenza delle famiglie che abitavano ancora la città.

Il piano ASI, che pur faceva scattare delle norme di salvaguardia per la zona costiera, aumentava la consistenza dell'insediamento produttivo, azzerando i vincoli geografici, economici, archeologici ed architettonici del territorio anche facendo ricorso alla moltiplicazione degli approdi portuali, in sprezzo a valori paesistici e te-

5 Un quadro delle condizioni ambientali del territorio in quegli anni si trova in M. MARSILI E A. ANDOLFI, *Immagine ambientale. Siracusa: Polo industriale e qualità della vita*, Ferrara, Edizioni CDS 1985

6 S. ADORNO, *L'area industriale siracusana e la crisi ambientale degli anni Settanta*, in S. ADORNO E S. NERI SERNERI, *Industria, Ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino 2009, p. 295

stimoniali di altissimo pregio<sup>7</sup>.

La situazione era aggravata dal fatto che, fino al 1976 (anno di entrata in vigore della prima specifica legislazione sullo smaltimento dei rifiuti), molte delle concessioni rilasciate a livello regionale prevedevano ed autorizzavano lo scarico nel porto di Augusta<sup>8</sup> di rifiuti fortemente inquinanti.

Il 1976 fu pure l'anno in cui veniva approvato il Piano Regolatore Generale di Siracusa, redatto da Vincenzo Cabianca nel 1953, poi revocato e ri-affidato allo stesso nel 1969. Il piano rendeva immediatamente operative le prescrizioni del piano ASI del 1969 imponendo il blocco assoluto dell'attività edilizia con l'unica eccezione per le opere di manutenzione ordinaria.

La città di Priolo, vittima di disamministrazione e dell'abusivismo edilizio per il quale si riteneva responsabile il disinteresse di Siracusa (città di cui, allora, era frazione),

7 Il piano ASI prevedeva una prima zona di agglomerazione intorno gli insediamenti Esso, servita dal porto di Augusta, di cui si potenziavano le infrastrutture; una seconda agglomerazione a sud intorno agli insediamenti Montedison, Tra Priolo e marina di Melilli, serviti da due porti da costruire ex novo a nord e a sud della penisola di Magnisi, nel punto in cui si insediava l'agglomerato di Marina di Melilli. Il vincolo paesaggistico e archeologico successivamente imposto dalla Soprintendenza ne bloccò la realizzazione.

8 S. ADORNO, *L'area industriale siracusana e la crisi ambientale degli anni Settanta* (op. cit.), p. 295

fig. 4 - Foto storica dell'area industriale, da E. Signorello, *Marina di Melilli*, Morrone Editore, Siracusa 2007



percepì un simile indirizzo come una conferma della sua marginalità rispetto alle decisioni che la riguardavano. La successiva autorizzazione che il Comune di Siracusa diede alla costruzione di un ulteriore insediamento industriale, per la produzione di anilina, a ridosso di Priolo fomentò ulteriormente le già vive aspirazioni autonomiste degli abitanti che sfociarono in moti di piazza di risonanza tale da costringere il Sindaco della città di Siracusa a ritirare il provvedimento ed a Priolo di raggiungere l'agognata autonomia nel 1979. Contestualmente avevano luogo le prime definitive sistemazioni degli sfollati di Marina di Melilli. «I due esiti apparentemente contrapposti - un paese che scompare ed uno che si eleva a comune autonomo - furono il frutto di un'originaria contrattazione tra insediamenti urbani e localizzazioni industriali, alimentata nel tempo da un contesto normativo molto debole e rarefatto, da una immediata assuefazione delle popolazioni all'aumento dei redditi, dei consumi e dell'occupazione indotti dalla "Grande trasformazione", da un iniziale disinteresse della politica, da una cultura della pianificazione di matrice fordista e da una sostanziale indifferenza delle imprese. Nel frattempo, per la mancanza o l'elusione della legislazione ambientale, l'inquinamento dell'aria e dell'acqua e del suolo aveva turbato pesantemente gli equilibri ecologici del territorio»<sup>9</sup>.

Grazie alla ricostruzione del processo insediativo della grande industria e dei danni provocati sugli ecosistemi, oggi è ampiamente riconosciuto l'elevato grado di compromissione ambientale della fascia litoranea, studiato assieme a tutte le sue debolezze intrinseche, sempre più di frequente vagliate col fine primario di mitigare gli effetti devastanti della produzione industriale legata alla raffinazione di idrocarburi fossili ed al loro impiego nel settore petrolchimico.

È senz'altro negli attuali **strumenti di pianificazione di area vasta** ed, in particolare, nel Piano Paesaggistico Provinciale<sup>10</sup> che va letto l'indirizzo, pienamente condivisibile, di perseguire una valorizzazione complessiva dell'area basata sulla tutela di porzioni significative del territorio, di interesse paesaggistico, culturale e testimoniale (considerate invariati del paesaggio poiché componenti qualificanti di grande valore), da sottoporre a «studi ed interventi di progettazione paesaggistico-am-

9 S. ADORNO, *L'area industriale siracusana e la crisi ambientale degli anni Settanta* (op. cit.), pp. 313-314

10 Il Piano Paesistico Regionale della Sicilia è stato approvato con D.A. n.6080 il 21.05.1998 ed adottato con D.A. n. 5820 del 8.05.2012. Lo strumento ha recepito e sviluppato le Linee Guida del Piano Paesistico Regionale

bientale»<sup>11</sup> e «che potranno essere oggetto di piani particolareggiati, piani quadro o strategici»<sup>12</sup>. Vi si legge la volontà di recuperare quelle aree industriali frutto di «processi di trasformazione intensi e disordinati, caratterizzati dalla presenza di attività o usi che compromettono il paesaggio e danneggiano risorse e beni di tipo naturalistico e storico-culturale»<sup>13</sup> (per le quali vengono previsti piani di recupero ambientale da redigere ad opera dei comuni ed il ricorso ad «interventi finalizzati alla riqualificazione dei detrattori»<sup>14</sup>) con la previsione di «interventi tesi all'incremento del patrimonio vegetale, al recupero di attrezzature ed impianti e di opere infrastrutturali»<sup>15</sup>, «volti a promuovere adeguate misure di mitigazione degli effetti negativi» della presenza dell'industria e la «ricostruzione del paesaggio alterato»<sup>16</sup>, che contemplino la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua e dei «corridoi ecologici fluviali, elementi fondamentali della rete ecologica»<sup>17</sup>.

Il piano individua chiaramente diversi sistemi di valori e la necessità di recupero dell'identità culturale del territorio «in ciò comprendendo anche la legittimazione di una "estetica" del paesaggio industriale che costituisce ormai di fatto, insieme alla miriade di componenti storiche archeologiche, paesaggistiche, ambientali presenti, un ulteriore dato di riferimento per la pianificazione paesistica»<sup>18</sup>. Un'analisi attenta è stata condotta nei confronti dei beni isolati del territorio che, nell'intento di recuperare l'immagine storicamente compiuta del sistema insediativo nel paesaggio siciliano immediatamente precedente alle grandi trasformazioni del secondo dopoguerra, sono state catalogati per divenire, poi, oggetto di prescrizioni di tutela<sup>19</sup>.

È stata, infine, prevista la possibilità di intervenire migliorando la fruizione pubblica delle aree boscate e ricche di vegetazione e di quelle di interesse archeologico at-

11 Piano Paesaggistico della Provincia di Siracusa, N.T.A., Titolo III, Norme per paesaggi locali, p. 68

12 Ivi, p. 69

13 Ivi, p. 70

14 Ibidem

15 Ivi, p. 134

16 Ivi, p. 70-71

17 Ivi, p. 126

18 Piano Paesaggistico della Provincia di Siracusa, Relazione Generale, p. 6

19 Piano Paesaggistico della Provincia di Siracusa, N.T.A., Titolo III, Norme per paesaggi locali, p. 134

traverso il «recupero e la valorizzazione dei percorsi panoramici, con individuazione di itinerari finalizzati alla fruizione dei beni naturali e culturali»<sup>20</sup>.

Il Piano Territoriale Provinciale (PTP)<sup>21</sup>, strumento di Pianificazione generale della Provincia Regionale di Siracusa è, invece, perlopiù «volto alla definizione degli assetti della rete infrastrutturale e [...] ad individuare le aree necessarie alla costruzione delle opere e degli impianti di interesse sovracomunale»<sup>22</sup>, prevedendo, nel Piano operativo delle opere, servizi ed infrastrutture con valenza programmatica ed operativa, da includersi nei Programmi Triennali delle Opere Pubbliche dell'Ente provinciale.

Facendo propri gli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (2004) in merito alla previsione di rilettura e rafforzamento della mobilità su ferro, il piano guarda allo stesso tempo «alla compatibilità con il sistema naturale ed ambientale, dei beni storico-culturali e di tutti gli altri elementi distintivi del patrimonio locale del territorio»<sup>23</sup> riconoscendo come fondanti i caratteri peculiari, le fragilità e le potenzialità del territorio (già rilevati dai piani paesaggistici alla scala regionale e provinciale), nel tentativo di dar vita ad un quadro quanto più esaustivo dello *status quo* del territorio e degli indirizzi verso cui poterne guidare l'evoluzione. Lo strumento «individua dei nodi o delle vere e proprie aree nel territorio provinciale in cui potranno essere localizzate le diverse funzioni ed attività così come quelle per eventuali aree che assumeranno delle destinazioni d'uso speciali o da sottoporre a dei vincoli di salvaguardia»<sup>24</sup>, spingendosi sino a suggerire la possibile futura riconfigurazione della statale in forma di «“strada parco”, riqualificata nella sua sezione e dotata ad esempio di aree di sosta/belvedere tali da permettere [...] di ammirare dalla balza di Agnone il paesaggio che si apre sulla piana di Catania fin verso il profilo dell'Etna»<sup>25</sup>.

Vi si rileva, pertanto, una forte attenzione agli aspetti ambientali e paesaggistici, con particolare riferimento alle reti ecologiche ed all'obiettivo di integrare «la fruizione delle risorse maggiormente conosciute, concentrate nell'area del capoluogo

e lungo la costa, con quella dei siti minori e del patrimonio diffuso nel territorio»<sup>26</sup> operando, in quest'ultimo caso, per «valorizzare la relazione tra monumento e contesto territoriale poiché spesso i siti archeologici o culturali a valenza turistica si trovano inseriti in contesti di elevato pregio naturalistico-ambientale che ne determinano la specificità»<sup>27</sup>. Il tutto «promuovendo forme di mobilità dolce (a piedi, in bicicletta e a cavallo) da svolgere in percorsi a valenza paesaggistica»<sup>28</sup>, da coniugare al recupero delle aree di elevato pregio naturalistico ancora presenti lungo la costa («veri presidi di qualità a partire dai quali sarà possibile la rigenerazione del territorio costiero, ove si delineassero scenari di dismissione delle attività industriali esistenti»<sup>29</sup>) e ad «opere di attraversamento protetto delle grandi infrastrutture territoriali (strade, autostrade, ferrovie, canali, ecc.) anche al fine di ripristinare le connessioni ecologiche»<sup>30</sup>.

Il PTP rappresenta, inoltre, un importante quadro di sintesi dei rischi presenti sul territorio, espressi attraverso tavole tematiche. Quello idrogeologico viene desunto dalle informazioni relative al rischio ed alla pericolosità idraulica e geomorfologica contenuta nel Piano d'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana<sup>31</sup>; vengono così riproposti i relativi interventi di risanamento e di prevenzione previsti che impediscono scelte insediative massive in aree anche ad elevata esposizione al rischio. Uno specifico allegato ed alcune tavole dettagliano, ancora, lo stato degli Stabilimenti a Rischio di Incidenti Rilevanti (RIR)<sup>32</sup>. Il fine è quello di imporre le opportune modifiche agli strumenti urbanistici (in termini di parametri per i nuovi insediamenti di elementi vulnerabili) o la gestione con la previsione di soluzioni atte

20 Piano Territoriale Provinciale, Relazione Generale, p.1

21 approvato dall'Assessorato Territorio e Ambiente nel 2004

22 Ivi, p. 7

23 Ibidem

24 Ivi, p.18

25 Ivi, p. 29

26 Piano Territoriale Provinciale, Relazione Generale, p. 30

27 Ibidem

28 Ivi, p. 38

29 Ivi, p. 64

30 Ibidem

31 sono state applicate le norme relative all'attuazione dell'art. 14 del D.Lgs. 334/99 (Decreto Seveso II) e del D.M. LL.PP. 9 maggio 2001 inerenti i requisiti minimi di sicurezza, in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, per le zone interessate dalla presenza di simili impianti industriali. Vengono così individuate tre le categorie di pericolo: quello Energetico (soggetto ai pericoli di incendio ed esplosione), tossico (in cui sussiste il pericolo di rilascio di sostanze tossiche) e a ricaduta ambientale (in cui le caratteristiche e la quantità di sostanze tossiche soggette al pericolo di rilascio è tale da provocare una ricaduta ambientale)

32 le aree RIR individuate sulla base dell'analisi di rischio nei Piani di Emergenza Esterni degli stabilimenti - redatti dalla Prefettura - e che costituiscono l'estensione attesa, rispetto ai centri di pericolo, degli eventi incidentali individuati come credibili

a limitare i danni causati da un evento incidentale (nel caso di quelli esistenti) attraverso la definizione grafica di aree di danno e aree di osservazione<sup>33</sup>, comprendenti gli spazi in cui possono essere avvertiti gli effetti indotti dalla percezione di un eventuale evento calamitoso, coi riflessi sulla circolazione veicolare e, più in generale, con le conseguenze dell'attivazione delle procedure di emergenza.

In tal senso, in presenza di viabilità, importante o strategica, o di aggregazioni edilizie tipologicamente simili, l'area di osservazione viene estesa fino a racchiudere tutti gli elementi che costituiscono un sistema omogeneo.

Sulla base dei suddetti criteri, le principali infrastrutture della mobilità esposte a rischio industriale risultano la ferrovia Messina-Catania-Siracusa, che tra l'altro passa all'interno dell'area industriale di Siracusa, la S.S. 114 Orientale Sicula, la S.S. 193 e diverse strade provinciali. Reti tecnologiche come elettrodotti, metanodotti e centrali elettriche (Centrale di Siracusa e di Augusta) sono esposte all'area industriale, così come le riserve naturali (Saline di Priolo, Grotta Palombara), i siti Natura 2000 SIC - ZPS (Saline di Augusta, Monti Climiti), diverse aree archeologiche ed corsi d'acqua compresi nell'area del complesso petrolchimico di Siracusa<sup>34</sup>.

Il PTP ed il PPP rappresentano, per tutte le ragioni sin qui espresse, un importante suggerimento sul come leggere le criticità e le potenzialità del territorio oggetto di studio, nonché sugli indirizzi da seguire per strutturare metodi e criteri di definizione del suo futuro.

È pur vero, però, che agli occhi di chi voglia comprendere a fondo la complessità fisica di quel territorio (per provare a fornire delle risposte in termini metodologici ed operativi sui modi di praticare il ri-progetto del suo paesaggio antropogeografico, il quadro appare ancora molto sfuocato.

Ciò è certamente dovuto al gran numero di elementi e significati di cui è pregea l'area costiera, alle scale molto diverse a cui guardare, ed alla mancanza di un indirizzo codificato utile a comprenderne ragioni e prospettive in modo efficace, per strutturare un cambiamento. Bisogna individuare in maniera univoca la chiave tematica per comprendere il territorio, i punti di vista dai quali osservare un paesaggio caleidoscopico e altrimenti inafferrabile.

Di fatto, è ancora aperto il dibattito disciplinare sui metodi attraverso cui praticare la lettura del territorio e della città e sugli strumenti per il controllo del progetto.

<sup>33</sup> le aree di osservazione sono estese non meno di tre volte la consistenza delle aree di danno e definite a cura della Provincia

<sup>34</sup> Si veda in Piano Territoriale Provinciale, Relazione Generale, pp. 163-166

Per gli aspetti teorici, metodologici ed operativi appare la ricerca sviluppata da Kevin Lynch presso il MIT (tra gli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso) è un riferimento imprescindibile per l'interpretazione del costruito e dei vuoti urbani.

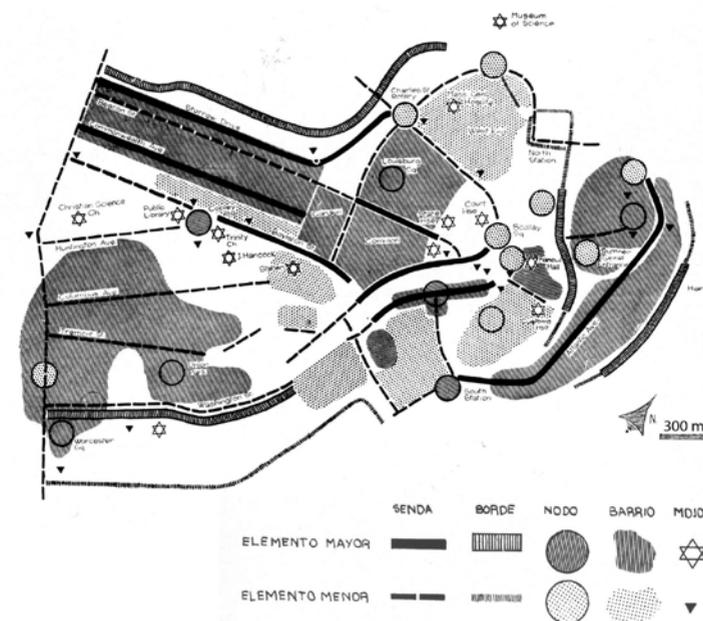
Lo sforzo innovatore dell'urbanista americano, grandemente influenzato dagli studi sulla percezione della forma, dall'antropologia e dall'etologia, si è concentrato sulla definizione di criteri interpretativi che consentissero di restituire la *immagine della città*<sup>35</sup> percepita dai suoi abitanti, al fine di fornire indirizzi metodologici e contenuti che potessero guidare la progettazione dell'ambiente urbano.

Lo sforzo di esaminare il carattere visivo alla città, intesa come costruzione nello spazio, nasceva dall'intima convinzione che la «leggibilità» come sistema unitario della scena urbana rivesta un'importanza primaria per la comunità, in quanto «offre materia per le memorie collettive», e che un'immagine chiara possa costituire il più valido sistema di riferimento, un «ordine aperto capace di un continuo sviluppo ulteriore»<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> K. LYNCH, *The image of the city*, by the Massachusetts Institute of Technology, 1960 - Edizione italiana: P. CECCARELLI (a cura di), *L'Immagine della città*, Marsilio Edizioni, Venezia 2006

<sup>36</sup> Ivi, pp. 24-28

fig. 5 - K. Lynch, studio sulla "figurabilità" della città di Boston. Tratta da "L'Immagine della città" (op. cit.)



Lynch individuava, così, elementi tipo in cui suddividere strumentalmente l'immagine della città (percorsi, riferimenti, margini, nodi e quartieri) dalla cui combinazione si potessero desumere la chiara «identità» di uno spazio e coi quali definirne la «struttura», ovvero «la relazione spaziale o schematica dell'oggetto con l'osservatore» in modo che quest'ultimo possa attribuirgli «significato [...] pratico o emotivo»<sup>37</sup>. Egli riconosceva nella «figurabilità» la qualità che conferisce ad un oggetto fisico la probabilità di evocare nell'osservatore «immagini vigorose, vividamente individuate, potentemente strutturate, e altamente funzionali», attributi necessari per governare le trasformazioni dell'ambiente fisico a grande scala. Lynch suggeriva, infine, le caratteristiche generali che possono guidare il disegno urbano e la progettazione di aree estese come quelle di una regione metropolitana o di un territorio, riconoscendo come preminenti per la «figurabilità» la gerarchia tra i nodi, la presenza di elementi dominanti ed il ricorso alle «sequenze temporali [...], successione di elementi che potrebbero salutare un viaggiatore lungo una superstrada urbana», il tutto con l'obiettivo finale di consentire la creazione di una «immagine mentale» di qualità che sia espressione di uno «schema complesso, continuo e unitario, ma tuttavia intricato e mobile».

Un successivo studio<sup>38</sup> ha poi approfondito il modo di percepire il costruito ed il paesaggio lungo la strada, tema per il quale è stato condotto un'indagine scrupolosa sull'esperienza visiva del percorso automobilistico. Anche in questo caso Lynch si muoveva nella direzione di comprendere e strutturare al meglio i criteri di percezione degli spazi giacché «il disegno urbano non ha a che fare con la forma in se stessa, ma con la forma come è vista e usata dagli uomini»<sup>39</sup>.

La monografia affrontava il tema dell'estetica delle autostrade: quella, cioè, del modo nel quale queste appaiono al guidatore ed al suo passeggero e cosa ciò può implicare nella progettazione delle reti infrastrutturali, comparabili, a sua detta, con le sequenze spaziali che offrono architetture di grande scala<sup>40</sup>.

Veniva, così, messo in luce il problema del progetto delle sequenze visuali, pensate

37 Ivi, pp. 30

38 D. APPLEYARD, K. LYNCH, J. R. MYER, *The view from the road*, by the Massachusetts Institute of Technology, 1964

39 K. LYNCH, *The image of the city* [...] op. cit., p. 18

40 Uno degli esempi proposti è quello delle sequenze spaziali degli ambienti esterni ed interni dei santuari giapponesi

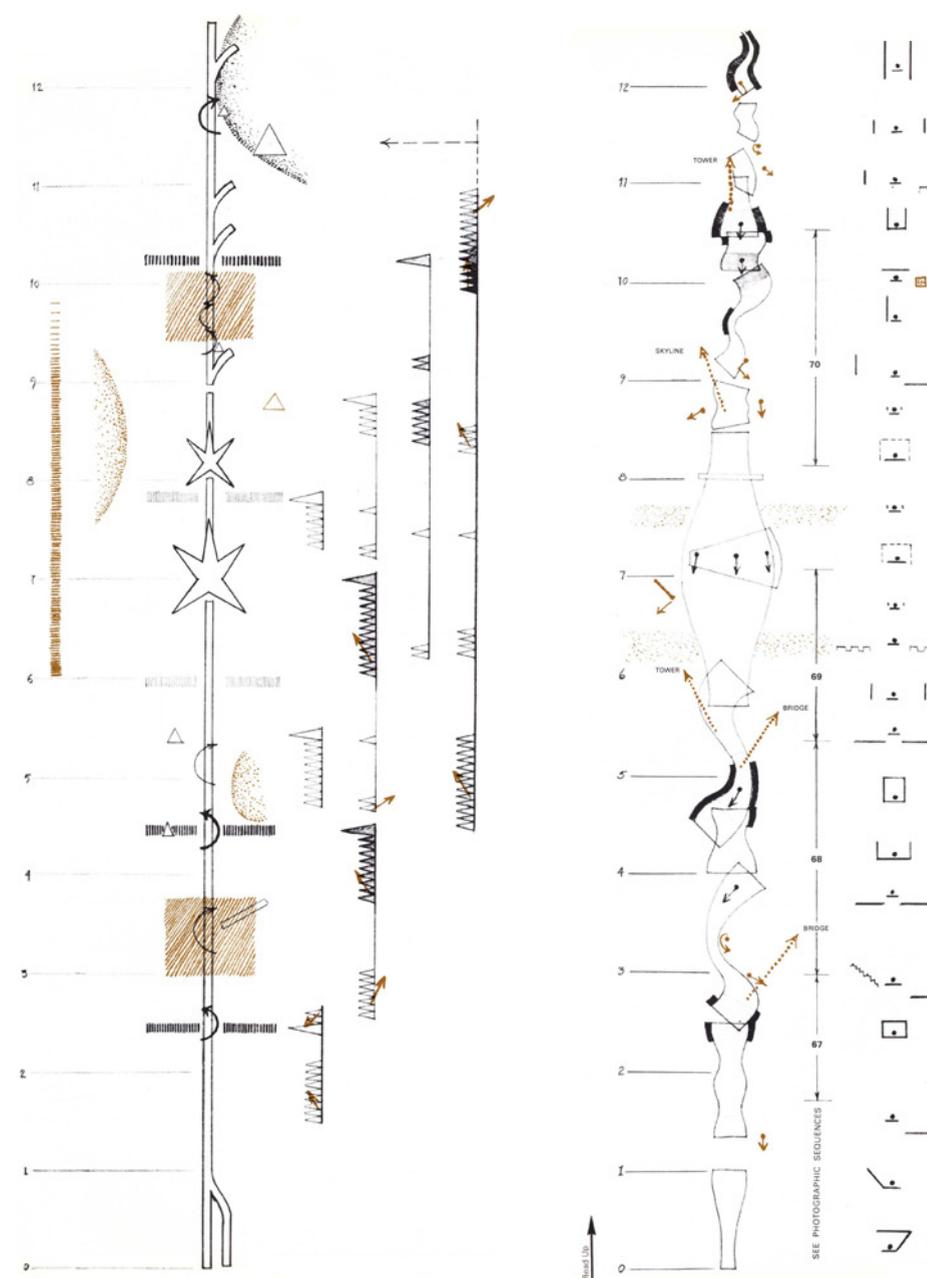


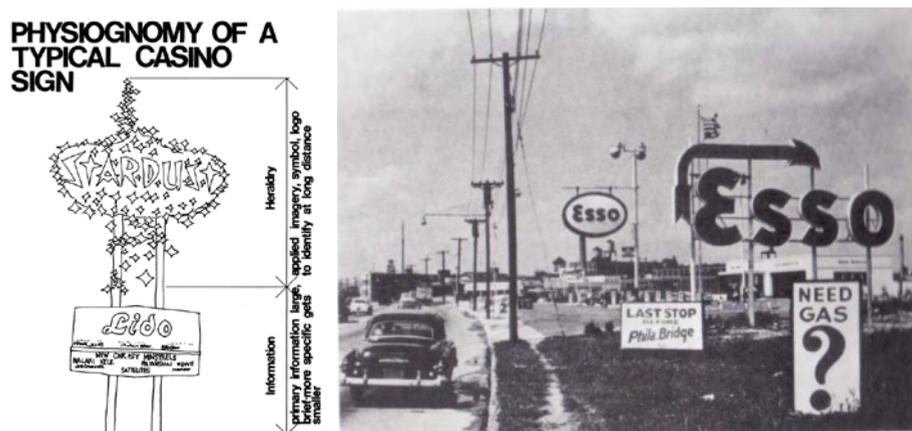
fig. 6 - Studio percettivo sulle superstrade dell'area urbana di Boston - da K. LYNCH, *The view from the road* (op. cit.)

per osservatori in movimento in ingresso o in uscita dall'autostrada presso punti intermedi, al fine di sviluppare il metodo più appropriato per il progetto, attraverso frammenti coerenti che potessero essere interrotti all'interno di una struttura complessiva, nei quali, tuttavia, ogni episodio fosse in qualche modo auto-determinato.

Lo studio proponeva un linguaggio grafico utile a descrivere la percezione lungo le autostrade: il senso di movimento proprio, degli oggetti circostanti o relativo alla forma dello spazio che si attraversa, la relazione tra gli spazi percepiti in sequenza, gli allineamenti stradali, le traiettorie, i margini dei percorsi, i nodi (punti focali come piazze della città, terminali ferroviari, intersezioni), i *landmarks* (riferimenti di posizione come edifici alti, segni distintivi, monumenti) e i distretti (aree omogenee ed identificabili come agglomerati residenziali, di uffici o ampi parchi) venivano graficizzati attraverso l'impiego di una simbologia definita che restituisse differenti livelli di informazioni e sensazioni.

Lo stesso linguaggio diveniva lo strumento di progetto attraverso il quale Lynch provava a perseguire alcuni obiettivi: da un lato, quello presentare al guidatore una ricca e coerente sequenza formale (che avesse continuità, ritmo e sviluppo, che prevedesse contrasti, transizioni ben risolte ed un equilibrio dinamico, perseguito attraverso la modulazione di luce, colore o testura, grazie ai dettagli dell'autostrada o, addirittura, attraverso sensi secondari come il suono, l'olfatto o il tatto); dall'altro quello di chiarificare e rafforzare l'immagine ambientale dell'osservatore, al fine di facilitarne il processo orientamento e localizzazione nello spazio, ricercando al contempo il modo migliore per rendere profonda la comprensione del significato

fig. 7 - Studio sul rapporto icona-architettura - da R. Venturi et al., *Learning from Las Vegas...* (op.cit.)



del proprio ambiente, permettendogli di comprendere uso, storia, natura e simbolismo dell'autostrada e del paesaggio circostante.

È proprio quest'ultimo il fine che appare come quello maggiormente pertinente nell'ottica di sviluppare una riflessione progettuale estesa al territorio in esame: le infrastrutture della mobilità possono divenire luoghi privilegiati per la lettura e l'interpretazione del paesaggio, delle componenti formali che lo costituiscono e dei nessi che la loro comprensione e valorizzazione può, nei fatti, accendere, nel rimarcare la grande valenza storica ed ambientale del litorale tra Siracusa ed Augusta e dei "fatti" architettonici, urbani e territoriali che possono reggere gli auspicati processi di riqualificazione.

Rispetto al tema della percezione dell'ambiente costruito e del paesaggio, e delle conseguenti implicazioni progettuali, un altro contributo di grande rilievo può essere rintracciato nella ricerca condotta alla Yale University nel 1968 da parte di Venturi, Scott Brown e Izenouer sull'iconografia dello *sprawl* urbano, poi confluita nel volume *Learning from Las Vegas. The forgotten symbolism of Architectural Form* (1972).

La riflessione del gruppo di architetti e urbanisti, posta all'attenzione del semestrale corso di progettazione architettonica, partiva dalla considerazione della necessità di elaborare strumenti grafici più adatti di quelli usati a quel tempo per descrivere il modello di sviluppo urbano della strip commerciale, finendo per riconoscere il «valore dell'architettura figurativa che si trova lungo le highways» e l'impatto evidente dell'«eclettismo del bordo stradale»<sup>41</sup> sul vasto e complesso assetto del nuovo paesaggio (caratterizzato da grandi spazi, alte velocità e programmi compositi) tale da implicare una successiva proposta teorica nell'architettura praticata dagli stessi Venturi&Scott Brown.

Anche qui, come per Lynch, il tema di riflessione nasceva dalla presa di coscienza che la città, soprattutto laddove non pianificata, mostra i caratteri ineludibili di un orientamento ricercato nella percezione visiva degli spazi e, nel caso specifico di Las Vegas, nell'interazione tra automobile, highway e complesso hotel-casinò.

Di contro, riconoscendo l'importanza delle «combinazioni, tra insegne e edifici, tra architettura e simbolismo, tra forma e significato, tra automobilista e bordo stradale», si rimproverava che «gli studiosi di "percezione e figurabilità urbana" li han-

41 R. VENTURI, D. SCOTT BROWN, S. IZENOUR, *Learning from Las Vegas. The forgotten symbolism of Architectural Form*, by the Massachusetts Institute of Thecnology,, 1977, 1972 - Edizione italiana: M. ORAZI (a cura di), *Imparare da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Quodlibet s.r.l., Macerata 2010, p. 30;

no ignorati, ed è provato che la strip abbia confuso loro le idee»<sup>42</sup>.

A metà degli anni '60, infatti, la Strip commerciale della città del Nevada era configurata in modo da favorire la percezione degli automobilisti in corsa a 50 chilometri orari (piuttosto che quella del pedone), tentato allo stesso tempo di offrire parcheggio alle automobili ed attrarre i visitatori negli hotel-casinò. Per tale motivo, sul piano architettonico e urbanistico si presentava, come un paesaggio di simboli: a dare identità allo *sprawl* erano le insegne bidimensionali piuttosto che gli edifici, proprio per via degli spazi enormi che dovevano essere visti come sequenze in movimento.

Così, nel lavoro di analisi si sperimentavano mappe e disegni inediti nei modi di intendere la città, concentrando l'attenzione su fattori che, sino ad allora, non erano mai stati messi in relazione diretta con lo studio di una realtà urbana: tra questi la collocazione e rilevanza dell'illuminazione (livelli di illuminazione della strip), le parole scritte visibili, lungo la strada, sulle insegne di motel e casinò, l'analisi comparativa dei cosiddetti "spazi direzionanti" (nel rapporto spazio/scala, velocità di fruizione dello spazio, grado di simbolizzazione nel rapporto insegna/simbolo/edificio), ecc. Veniva, inoltre, operata una parziale classificazione tipologica (campionario di hotel, stazioni di servizio, cappelle per matrimoni, ecc.) delle architetture della strip in funzione degli elementi edilizi e del loro assemblaggio, ponendo particolare enfasi alle dinamiche di interazione tra elementi simbolico-decorativi ed architettura.

In definitiva, sulla scorta delle conquiste dello strutturalismo linguistico, lo studio di Las Vegas veniva portato avanti quale indagine su di un «sistema di comunicazione che ha come primo criterio la scoperta della dimensione simbolica»<sup>43</sup> della sua architettura spontanea, figlia della particolare struttura urbana della città, senz'altro comparabile a molte delle condizioni morfologiche rilevabili nelle città-territorio dei nostri tempi.

Sulla scorta dei risultati degli studi cui si è fatto cenno, nel 1983 Alison Smithson<sup>44</sup> pubblicava "AS IN DS. An eye on the road", diario del movimento in automobile di un passeggero che viaggia all'interno di un paesaggio post-industriale.

42 R. VENTURI, D. SCOTT BROWN, S. IZENOUR, *Learning from Las Vegas* (op. cit.), pp. 102-103

43 M. ORAZI, *Postfazione* in R. VENTURI, D. SCOTT BROWN, S. IZENOUR, *Learning from Las Vegas* (op. cit.), p. 222

44 Alison e Peter Smithsons furono membri fondatori dello "Independent Group" (1953) che annoverava tra i propri membri il pittore Eduardo Paolozzi, il fotografo Niger Henderson e lo storico dell'arte, dell'architettura e della città Reyner Banham.

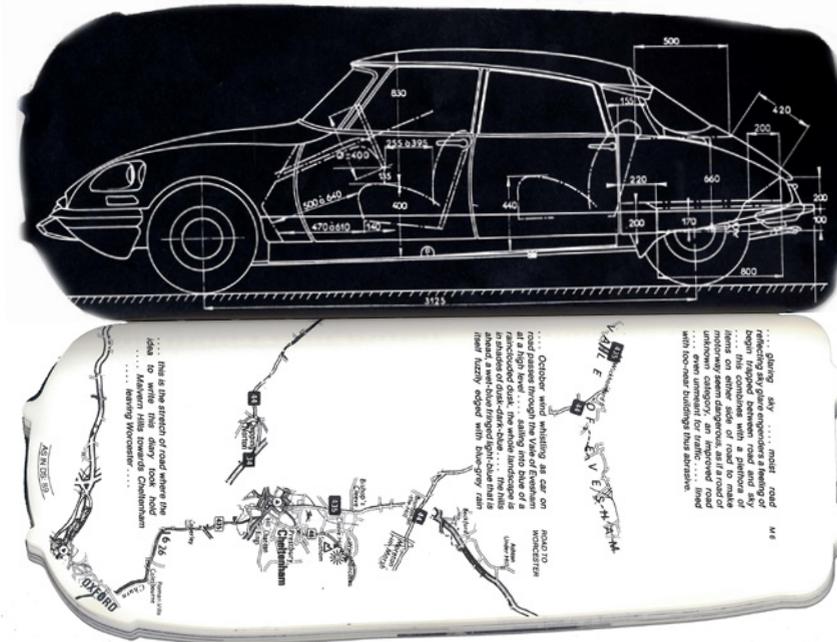


fig. 8 - P. Smithson, *As in Ds*. Estratto dal libro

L'architetto faceva ricorso a strumenti come parole, taccuini da disegno, schizzi e pensieri per raccontare il viaggio su di una Citroën DS da Londra fino alla propria casa di vacanze a Fonthill, lungo la strada per Oxford e Cambridge.

I testi, gli schizzi, le fotografie e i collage illustrano simultaneamente diversi livelli della percezione del paesaggio collinare inglese durante il movimento in auto, mettendone in evidenza le qualità nella sua interazione con quello delle strade.

Le figure ed il testo sono relazionate al contenuto: il lavoro sul layout del libro propone al lettore l'interazione tra l'impaginato del testo e l'oggetto della descrizione: le strade curve, le traiettorie degli aeroplani in atterraggio, lo zigzag di un camion che ha slittato. In alcuni casi i paragrafi del testo seguono le strade rappresentate in una mappa che consente di seguire il viaggio raccontato. Lo stesso formato del libro, che ripropone la sagoma dell'automobile, diviene strumento attraverso cui l'esperienza narrata viene filtrata e posta all'attenzione del lettore.

Il fine del diario è quello di sviluppare nuove nozioni sul ruolo della automobile nell'architettura e nella pianificazione della città, osservata dall'autostrada, dalla strada, e dal parcheggio antistante l'ingresso di casa. Smithson, consapevole del

cambiamento imposto dall'avvento dei nuovi mezzi di trasporto sulle nostre abitudini sociali e sui nostri bisogni, utilizzava lo strumento della descrizione su più livelli per maturare l'idea che il cambiamento di prospettiva imposto dal progresso imponesse la necessità di chiedersi «quale tipo di posti vogliamo costruire tra i punti da cui e verso cui ci muoviamo»<sup>45</sup>.

Lo sconvolgimento introdotto dallo spostamento in auto, nell'evoluzione delle forme del paesaggio urbano e del territorio, fu uno dei temi fondanti lo studio della città contemporanea di Los Angeles operata dallo storico dell'architettura Reynar Banham, nel 1971.

Nel testo pubblicato col titolo *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*<sup>46</sup>, l'analisi della metropoli angelena, caso unico legato alle peculiari condizioni storico-geografiche che ne hanno favorito la nascita e lo sviluppo, veniva portata avanti attraverso la lettura delle sue "quattro ecologie", leggendo la relazione della città coi contesti geografici su cui si impianta, il suo carattere sociale e la propria vitalità, al fine di spiegare l'evoluzione delle più significative e dinamiche urbane: il legame con l'oceano, la conformazione orografica (da cui deriva la genesi formale degli insediamenti sulle colline pedemontane e nelle pianure), per finire col paesaggio delle superstrade.

Veniva messo in luce come lo sviluppo urbano uniforme, rarefatto ed omogeneo della conurbazione americana fosse stato in grado di assorbire i monumenti del sistema autostradale senza traumi eccessivi: parcheggi, superstrade, drive-in ed altri servizi non hanno sconvolto l'aspetto della città, proprio perché Los Angeles non possedeva affatto una forma urbana nell'accezione comune del termine.

Le realizzazioni delle linee ferroviarie (iniziata nel 1875) costituì l'ossatura su cui sarebbe stata costruita la grande Los Angeles, a fianco delle quali sarebbero poi nate le superstrade: si diede corpo, così, a gran parte della topografia interna della città, attraverso la lottizzazione delle terre di pianura adiacenti che acquisivano valore proprio per via della vicinanza alle infrastrutture della mobilità.

L'espansione sulle colline venne, di contro, imposta dall'orografia: la città finì presto per innestarsi sulle piccole alture ad est e ovest, sulle cui cime si iniziò a costruire fin dal 1880, dando vita a strade residenziali strette tortuose che servivano lotti edilizi scoscesi, spesso situati ancor oggi in terreni incolti.

Ne derivò, da un lato, il carattere di profonda riservatezza delle residenze (che pre-

45 A. SMITHSON, *As in Ds. An eye on the road*, Delft University Press, Delft 1983, p. 15

46 R. BANHAM, *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Torino, Einaudi, 2009

sentano spesso una stretta relazione col pendio retrostante, cifra caratteristica di molte delle pregevoli architetture di Craig Ellwood e Richard Dorman), dall'altro un'attitudine a forzare il rapporto tra topografia e costruzione con livellamenti e sbancamenti, a cui lo studioso addebita i dissesti di alcune aree della città oltre alla scomparsa delle affascinanti regioni semi-selvagge che costituivano la California meridionale.

Lo storico individuava, infine, la relazione esistente tra la nascita della tipologia edilizia dei *dingbats* (edifici residenziali in legno a due piani) e le autostrade di pianura nei pressi delle quali questi sono sorti nel corso del tempo. Coi suoi fronti continui verso la superstrada e porticati sul retro (utili accessori per il ricovero delle automobili), il *dingbat* caratterizzava l'identità urbana di Los Angeles, per mezzo del quale la città cercava di far fronte ad un incremento delle densità residenziali troppo alto per essere risolto nei termini tradizionali della casa urbana un giardino circostante<sup>47</sup>.

Banham riconosce che «il linguaggio del design, dell'architettura e dell'urbanistica di Los Angeles è il linguaggio del movimento, (affermando che) [...] così come antiche generazioni di intellettuali inglesi impararono l'italiano per poter leggere Dante in originale, oggi bisogna imparare a guidare l'automobile per leggere Los Angeles»<sup>48</sup>.

Le conclusioni di Banham, assieme all'esito delle ricerche di Lynch e Venturi, ponevano dunque l'attenzione sull'importanza del disegno e della forma della rete dei trasporti, con evidenti implicazioni per la morfologia della città metropolitana. Più in generale, si riconosceva il nuovo ruolo che il disegno urbano avrebbe dovuto attribuire al progetto del paesaggio infrastrutturato nell'ambito dell'indagine sulla forma della città del XX secolo.

Gli studi sui modi di leggere territori complessi e stratificati si sono giovati degli spunti forniti dal lavoro svolto da Agostino Renna e Salvatore Bisogni sulla realtà

47 Ivi, pp. 140 sgg.

48 Ivi, p. 4

del comprensorio napoletano. Nella tesi di laurea dei due (1963-64)<sup>49</sup>, poi pubblicata come volume del titolo «Il disegno della città di Napoli»<sup>50</sup>, non si ritrova una semplice sperimentazione di principi teorici elaborati con le teorie Lynchiane, quanto, piuttosto, «da un lato [...] la volontà di affrontare i problemi morfologici a grande scala - e della loro collocazione di fronte alla metodologia progettuale del movimento moderno -, dall'altro (il tentativo) [...] di ricollocare in modo critico il contributo dello stesso Lynch della tradizione del landscape e del townscape in un contesto nuovo e diverso»<sup>51</sup>.

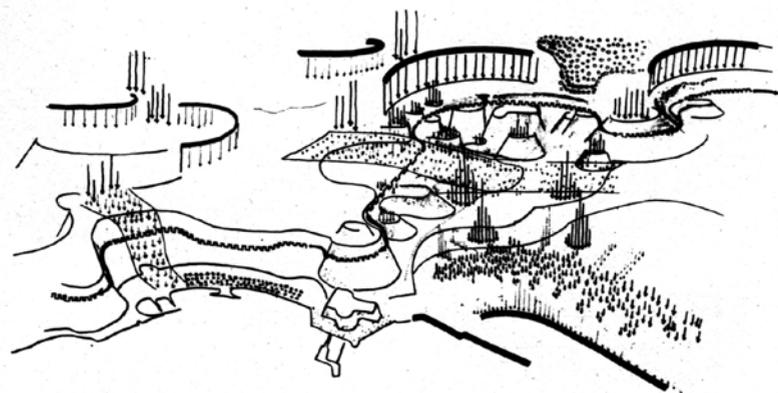
In quel lavoro, lo sforzo di rappresentazione veniva inteso come indagine sul campo di relazioni formali tra gli elementi costitutivi del paesaggio, al punto di spingere la ricerca verso la prospettiva di «intravedere per l'intera area urbana un unico complesso "disegno", appena abbozzato per le difficoltà concettuali e tecnologiche di

49 Il titolo dell'elaborato era «Introduzione ai problemi di disegno urbano dell'area napoletana», relatori proff. Giulio De Luca e Francesco Campagna, interamente pubblicata in «Edilizia moderna» n. 85-86 - 1966. Vittorio Gregotti, allora direttore della rivista, si domandava «in che modo fosse possibile estrarre dai problemi posti dalla forma a grande scala, un nuovo metodo di progettazione a tutte le scale dimensionali fondato sui concetti di relazione e mobilità, di gerarchie e di tecniche adottate, di strategie progettuali progettuali che ponessero in primo piano i concetti di luogo e di ambiente [...]». Si trattava infine di portare in primo piano come materiale per l'architettura la concreta fisicità e storicità del concetto di natura» (tratto da V. GREGOTTI, *Introduzione*. In S. Bisogni, A. Renna, *Il disegno della città*, op. cit., p. 6)

50 S. BISOGNI, A. RENNA, *Il disegno della città di Napoli*, Cooperativa editrice Economia e Commercio, Napoli 1974

51 V. GREGOTTI, *Prefazione*. In S. Bisogni, A. Renna, *Il disegno della città di Napoli*, op. cit. pp. 5-7

fig. 9 - A. Renna, S. Bisogni. Schizzi interpretativi dell'area napoletana. Da «Il disegno della città di Napoli» (op.cit.)



lettura»<sup>52</sup>, che diveniva, ad un tempo, «strumento di analisi diretta alla grande scala [...] capace di restituire tutta la complessità materica, geografica, tipologica e storica di un insieme urbano e territoriale»<sup>53</sup>.

Il tema del disegno della forma del territorio urbanizzato, così, indagava il paesaggio come campo di relazioni formali col fine di svelare i nuovi ordini strutturali e semantici della città<sup>54</sup>: Renna sperimentava un «metodo interpretativo eclettico, [...] suggerito da ipotesi non derivate dai fatti osservati, ma inventate proprio per spiegare tali fatti»<sup>55</sup>. Non a caso, Gregotti definiva quello dei due architetti campani «un contributo importante e concreto che faceva direttamente appello all'idea di natura "come sistema semantico", pensando di utilizzare questo stesso concetto per proporsi un obiettivo non puramente descrittivo, ma direttamente progettuale»<sup>56</sup>.

Si intendeva, così, mettere a fuoco una metodologia di intervento che esprimesse, sul piano scientifico, non l'aspetto fisico degli interventi, quanto piuttosto il sistema di nessi che questi determinavano nella forma generale della città.

«Una serie di disegni, sospesi tra immagine simbolica e proiezione obiettiva, raccontano e interpretano i contesti geografici e urbani partenopei, verificando l'operatività del concetto di paesaggio nell'accezione di struttura formale di un territorio»<sup>57</sup>, puntando a rendere un «abbozzo di struttura della città, in parte scritta, in parte disegnata, in parte resa per immagini [...] costituita di tante parti individuali autonome e pure strettamente interrelate»<sup>58</sup>.

La finalità, in quel caso, era quella di provare ad oggettivare strumenti e parametri

52 Ivi, p. 6

53 Ivi, p. 7

54 Alla base della ricerca di Renna e Bisogni si riscontrano le premesse desunte dall'opera di Giancarlo De Carlo che si esprimeva in questi termini: «sembra possibile e necessario distinguere all'interno della forma, una forma della struttura urbana e una struttura della forma urbana ... per forma della struttura urbana io cercherei di intendere la materializzazione in termini fisici, tridimensionali, dei grandi parametri della organizzazione spaziale ... per struttura della forma urbana invece cercherei di intendere l'intelaiatura principale che serve da trama composita alla grana più indeterminata e diffusa delle minute espressioni formali». Si veda in G. DE CARLO, *Conferenza, tenuta nella Facoltà di Architettura di Napoli nel giugno 1964*, cit. in S. BISOGNI, A. RENNA, *Il disegno della città*, cit.

55 L. PAGANO - A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull'architettura* (op. cit.), p. 16

56 V. GREGOTTI, *Prefazione*. In S. Bisogni, A. Renna, *Il disegno della città di Napoli*, op. cit. 1, pp. 5-7

57 Ivi, p. 7

58 S. BISOGNI, A. RENNA, *Il disegno della città di Napoli* (op. cit.), pp. 10-11

di valutazione<sup>59</sup> che definissero le potenzialità dell'architettura nello spazio fisico della città, decodificando le relazioni intercorrenti tra forme geografiche e tessuti esistenti e progettuali di verifica, testimoni di una «imbricazione inscindibile fra fatti naturali e storico-culturali»<sup>60</sup>.

Ne risultava una lettura inedita e originale di Napoli che, attraverso il ricorso ad un «diverso uso del disegno - né tecnico, né illustrativo - che si potrebbe definire disegno/linguaggio»<sup>61</sup>, ha avuto il merito di «aprire ampi margini di interpretazione e dunque di rompere il paradossale e rigido automatismo introdotto dalla separa-

59 Il procedimento analitico di determinazione di elementi emergenti e di definizione di parametri di valutazione, veniva sviluppato con la seguente successione di fasi: 1. scomposizione del campo percettivo dell'area studio in elementi semplici secondo i gradi di individualità dei loro caratteri (strade, aspetti e caratteri delle strade, aspetti e caratteri delle piazze, edifici, aree, eccetera); 2. definizioni delle condizioni al contorno per ognuno degli elementi e per ogni gruppo di elementi (salti, creste, discontinuità etc.); 3. Ricostruzione delle unità parziali per gruppi di elementi (struttura edilizia, viaria, etc.), ottenuta selezionando le qualità formali positive ed individuando condizioni e vocazioni rispetto alle trasformazioni; 4. Ricostruzione dell'unità globale analizzata, definita e della sua struttura formale e della sua potenzialità di trasformazione.

Selezionate alcune aree-studio, di estensione ristretta, veniva condotta un'analisi attraverso il rilievo diretto, tramite schede di indagine che rilevavano e quantificavano alcuni parametri. La struttura orografica assumeva rilevanza nei suoi caratteri fisici (gradi di pendenza, soleggiamento, etc.), nei suoi caratteri formali visuali (anfiteatri, aree emergenti, aperture visive, aree panoramiche, etc.) e nei suoi caratteri di vincolo o di stimolo alle specificazioni formali degli insediamenti. La struttura viaria veniva letta secondo aspetti quantitativi e qualitativi, come ad esempio i caratteri visuali in rapporto alla struttura orografica (sistema dei Campi Flegrei, sistema degli anfiteatri, etc.) ed a quella tipologica; quest'ultima veniva analizzata, infine, per ottenere la riduzione a pochi tipi fondamentali (edifici a cortina con cortili aperti, edifici isolati con corsile, edifici in serie chiusa perimetrale, ecc.) che assorbissero le deformazioni dovute alla forma dei lotti e ai caratteri della proprietà del suolo.

Venivano così elaborate mappe di valutazione dei caratteri fisici e di quelli più propriamente visuali (poli di concentrazione formale, profili o sagome-simbolo intesi come elementi orientatori) col fine di dare una risposta al problema metodologico e teorico dell'intervento pianificato al livello del disegno urbano.

In sintesi, il metodo di lavoro proposto è quello di scomporre il fenomeno urbano in tre componenti principali, a loro volta ricombinate a scale diverse: 1) la struttura orografica/caratteri fisici/panorami/giaciture-pendenze/cinestetica; 2) la componente edilizia/livelli tipologici/densità/criticità/forme; 3) la struttura connettiva/viaria/caratteri dell'espansione. Questi tre ordini fondamentali sono poi ricombinati a partire dai caratteri di visibilità, di resistenza tipologica, e con i caratteri dinamici emergenti, attraverso gli schizzi d'insieme vengono avanzate proposte di gerarchizzazione delle combinazioni dei caratteri precedentemente isolati. Dunque non sono gli schizzi ad anticipare l'analisi, a essere annotazioni, ma essi si costruiscono sulle analisi, ne rappresentano una sintesi comunicabile, trasmissibile, immediatamente comprensibile.

60 F. INFUSSI, *Indizi di un mutamento nell'immaginario disciplinare*. In R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), *Agostino Renna. La forma della città* (op. cit.), p. 36

61 R. COLLOVÀ, *Rimettere i piedi nella "carta"*. In R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), *Agostino Renna. La forma della città* (op. cit.), p. 29

zione tra analisi e progetto»<sup>62</sup>.

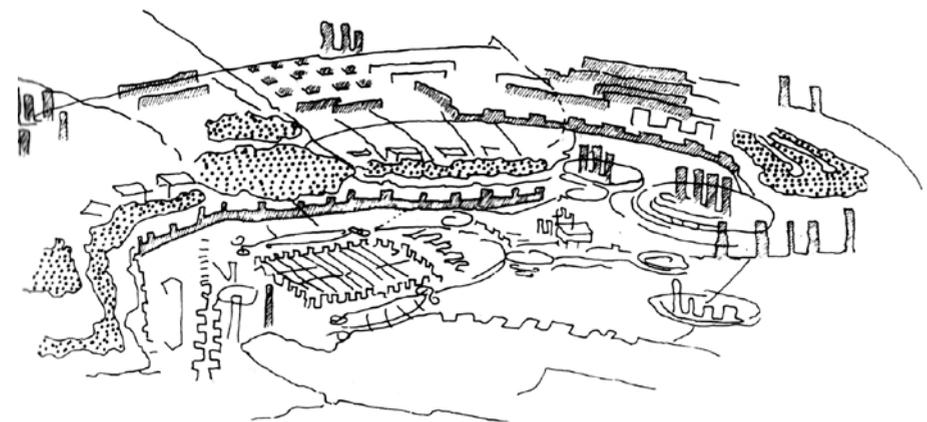
Veniva evidenziata la valenza monumentale e strutturante delle forme dell'orografia nella definizione delle parti urbane (campi e scaglie), i riferimenti visuali e i caratteri fisico-morfologici dei singoli quartieri, il valore formale e la panoramicità delle strade e dei luoghi più significativi, col fine di descrivere i caratteri formali dell'espansione dell'area napoletana, a partire dalla quale stabilire un generale quadro di riferimento per le scale di intervento a livello regionale, metropolitano o urbano ed individuare, infine, uno schema di vocazioni del territorio tale da suggerire la migliore distribuzione delle attività nello spazio<sup>63</sup>.

L'analisi di Renna e Bisogni ha dunque cercato di mettere in evidenza la riconoscibilità alla scala territoriale di elementi e sistemi principali (i due limiti visuali esterni: il water-front e la linea delle montagne appenniniche che lo chiudono a semicerchio) con quella dei sistemi minori (la pianura, gli "anfiteatri" naturali, i campi Flegrei, ecc.), mettendone il luce i gradi di visibilità reciproca e di riconoscibilità. Il fine era quello di individuare una chiara organizzazione alla scala territoriale, puntando a rendere evidenti i caratteri precisi e distinti di ogni elemento (sia dal punto di vista

62 Ibidem

63 da L. PAGANO - A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull'architettura* (op. cit.), pp. 20-21

fig. 10 - A. Renna, S. Bisogni. Veduta del sistema insediativo dell'area napoletana. Immagine tratta da Id. "Il disegno della città di Napoli" (op.cit.)



fisico che da quello visuale<sup>64</sup>), di leggere il rapporto tra supporto orografico e stratificazione dell'intervento costruito (trama viaria e tessuto edilizio<sup>65</sup>) per definire la struttura formale dell'area analizzata<sup>66</sup>.

Anni dopo, lo studio sulla agrocittà condotto sul territorio del Belice<sup>67</sup> e quello sulla campagna urbanizzata dell'Abruzzo sub-appenninico e marittimo<sup>68</sup> estendevano la ricerca sulle forme del territorio, cominciata col comprensorio partenopeo, a re-

---

64 Rispetto all'analisi della struttura orografica, Renna concentrava la propria attenzione sui caratteri fisici (accidentalità dovuta la pendenza del terreno) e caratteri di panoramicità, legata ai gradi di apertura visiva dei punti più salienti dell'area di studio. Il sistema degli anfiteatri, intesi come archi collinari che facevano da corona alle aree pianeggianti, ad esempio, veniva distinto in aree panoramiche, pianori-osservatori, aree medie o di raccordo, aree impervie per soleggiamento, accessibilità, etc. Venivano infine individuate aree cosiddette emergenti o di svolta, che mediavano visivamente il passaggio da un anfiteatro all'altro, nonché quelle definite creste naturali o coronamenti, forme con la maggiore chiarezza e leggibilità. Venivano, infine, messi in evidenza i rapporti di reciprocità visiva tra aree piane e aree collinari, al fine di individuare le linee ed i baricentri di maggiore fruizione visiva.

65 La lettura della struttura viaria mirava a mettere in evidenza non solo gli aspetti qualitativi, quindi il disegno particolare e generale della città, quanto piuttosto i motivi (culturali, geografici, tecnici, ecc.) che lo avessero determinato, assieme a quegli elementi di vincolo, interni o esterni, che sono capaci di favorire o frenare l'evoluzione di una zona, nel rapporto reciproco con la regione e con la città nel suo complesso. Renna e Bisogni tendono, infine, a riconoscere, nell'insieme della struttura viaria urbana, una rete di assi privilegiati che definiscono il disegno generale della città ed un tessuto minuto che ne rappresenta la trama di sostegno. Venivano così elaborate delle mappe che rappresentavano la densità della trama viaria (quantità di strade, dimensione media relativa della sezione stradale - trama fitta a spessore sottile e grosso, trama rada a spessore sottile e grosso e loro termini intermedi), che permettevano l'identificazione e la definizione quantitativa degli assi o canali privilegiati (grandi canali di comunicazione, interna o esterna, e strade di persistenza), la forma della trama viaria con la restituzione di disegni planimetrici che mettesero in luce le volontà di pianificazione o, nel caso di crescita non pianificata, le condizioni generali, storiche, fisiche e orografiche che ne avessero condizionato il disegno. Il tutto sempre all'interno dei rapporti esistenti tra configurazione orografica e forma del territorio antropizzato.

66 In quest'ottica, rivestivano particolare importanza i punti focali costituiti dalle volumetrie percepibili alla scala urbana perlopiù costituiti da edifici di elevato valore storico-artistico (sedi del potere civile o di culto, musei e teatri, ecc.), di mole eccezionale (grattacieli o grandi silos) o edifici di servizio pubblico a scala almeno cittadina (ospedali, carceri, mercati, attrezzature sportive, ferroviarie, militari, giudiziarie, universitarie, etc.). Venivano considerati poli anche gli elementi che, pur non possedendo più dimensioni tali da potersi confrontare con quelle urbane, fossero stati in passato in condizione spaziale differente, tale da poter essere considerati come "poli di persistenza".

67 A. RENNA, A. DE BONIS, G. GANGEMI, *Costruzione e progetto. La valle del Belice*, Clup, Milano 1979

68 L. PAGANO - A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull'architettura (op. cit.)*, pp. 17-18

altà territoriali ancora più ampie.

In quegli studi, appunto, «il paesaggio viene inteso come struttura formale di un territorio: è il campo di indagine di uno sguardo architettonico che, di fronte a una generalizzata commistione fisica tra rurale e urbano, individua nelle relazioni tra geografia, infrastrutture e livelli di insediamento, le chiavi per comprendere il profondo mutamento del concetto stesso di città»<sup>69</sup>.

Così, ad esempio, «il riconoscimento della forma del "giardino mediterraneo", straordinaria trasformazione di quella campagna (siciliana) in un grande "interno" a opera degli arabi [...]» vedeva Renna impegnato a restituirci «il valore estetico della sistemazione del suolo, della scelta del sesto d'impianto, della costruzione di una delimitazione posta a protezione dal vento [...] (che) rendeva evidente il carattere di uno spazio architettonico: lo spazio esterno di natura trasformato in un interno attraverso la costruzione»<sup>70</sup>. In maniera altrettanto efficace, l'architetto campano «è stato capace di rinvenire nell'unità di urbano e rurale che connota la Provincia abruzzese, un paradigma possibile per il progetto urbano contemporaneo»<sup>71</sup>.

Nel territorio dell'Abruzzo sub-appenninico e marittimo, Renna ritrovava i caratteri di una grande campagna, abitata da sempre, che si configurava come individualità urbano-ruale in cui era possibile rintracciare un'unità complessiva, un carattere unitario sotteso, dovuto alla scelta dei luoghi, ai grandi tracciati, ai tipi dell'abitazione e del lavoro dei campi, che unificano gli elementi fissi della costruzione e si confrontano in un ininterrotto dialogo, risultato di un processo di costruzione lungo nel tempo.

Egli guardava «questa estesa campagna costruita, o questa struttura urbana diffusa [...], diversa ed estranea alla metropoli», provando a rintracciarvi «una norma per la costruzione che nascesse dalla struttura più profonda della realtà, dai suoi caratteri propri»<sup>72</sup>.

Superando la divisione in provincie e comuni, vi leggeva i caratteri di un'unica struttura, una sorta di "città-lineare" con al centro le città di Pescara (con la sua vallata) e Chieti ed agli estremi gli abitati di Teramo e Vasto: «un'unica città policentrica, il cui asse centrale ha prevalentemente carattere commerciale, amministrativo ed

---

69 Ivi, p. 15

70 C. MOCCIA, *Un'altra via*. In R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), *Agostino Renna. La forma della città*, Clean Edizioni, Napoli 2016, p. 110-111

71 Ibidem

72 A. RENNA, *L'illusione e i cristalli. Immagini di architettura per una terra di provincia*, Clear, Roma 1980, pp. 22 sgg.

industriale ed i cui estremi hanno caratteri rurale, commerciale e artigianale»<sup>73</sup>. Il paesaggio, caratterizzato da campi chiusi irregolari, insediamenti accentrati ed un gran numero di case e piccoli nuclei sparsi (masserie, ville ed edifici collettivi isolati tra i campi), diveniva il campo di sperimentazione per fondere analisi e progetto nel mettere a sistema le esperienze condotte all'interno della scuola di architettura di Pescara<sup>74</sup>.

Nel territorio non si rintracciava la preminenza di centri dalla complessità e completezza di una città; il risultato era, piuttosto, quello di dar luogo ad una complessiva complementarità dell'uno rispetto agli altri, all'interno di una struttura estesa dal carattere urbano-rurale, di cui venivano isolate le parti elementari e lo schema generale<sup>75</sup> di «un'unica città policentrica, dispersa nelle ampie distese dei campi, fatta dei suoi monumenti che, a distanza, si richiamano l'un l'altro [...] (dove) le città rinviano ai piccoli nuclei e ai villaggi, quasi come gli isolati di una grande città, e insieme richiamano i luoghi singolari, disseminati nella campagna. Una generale trama non disegnata ma presupposta e luoghi significativi per posizione, per storia, per necessità [...] (di cui) l'architettura rende cristallo il senso»<sup>76</sup>.

73 A. RENNA, *L'illusione e i cristalli. Immagini di architettura per una terra di provincia*, Clear, Roma 1980, p. 103

74 gli scritti di Renna sono corredati dalla selezione di lavori che il "Raggruppamento di Composizione" della Facoltà di Architettura di Pescara elaborò nel corso di tre anni di attività didattica e di ricerca. Questi comprendevano una gran quantità di studi urbani, svolti collettivamente, e quindici progetti di laurea, tutti riferiti al territorio dell'Abruzzo Subappenninico.

Il "Raggruppamento di Composizione" si costituì nel dicembre 1974 a seguito di un dibattito collettivo, interno alla Facoltà di Pescara, sui contenuti della didattica. In un primo tempo ne fecero parte Giorgio Grassi, Antonio Monestirolì, Gino Piscioti e Agostino Renna; successivamente Monestirolì e Piscioti lasciarono Pescara e furono sostituiti da Rosaldo Bonicalzi e Carlo A. Manzo (tratto dalla terza di copertina di A. RENNA, *L'illusione e i cristalli* (op. cit.)

75 La città, compatta tra le sue mure, era il luogo di residenza, di commercio, di attività pubbliche. Intorno ad essa il "districtus", o demanio delle vigne, corona di piccoli campi individuali e colture specializzate; ancora a seguire un più ampio territorio usato a seminativo e a pascolo ne completava i confini. Costruzioni intramurali e "districtus" formano a lungo una unità, tanto che quando inizia il fenomeno della dispersione secondaria, intorno al 1500, questo fenomeno avviene fuori dal "districtus". La città, dunque, viene intesa come il centro di un sistema rurale a dimensione territoriale.

Il tratturo (una larga strada per greggi di pecore), assumeva valore di struttura, in quanto luogo collettivo per eccellenza del territorio e di cui, decaduto l'uso, continua a persistere forte il valore formale.

La divisione in appezzamenti, modulo unitario su cui è costruito l'intero territorio, determinava la forma dell'insediamento: la trama regolare delle strade, l'alternarsi di campi e vigneti squadrati in piccoli campi, la rete dei canali di irrigazione formano, per Renna, un disegno minuto e fittissimo entro cui si collocano innumerevoli case isolate o a gruppi, rurali e non.

76 A. RENNA, *L'illusione e i cristalli* (op. cit.), p. 115

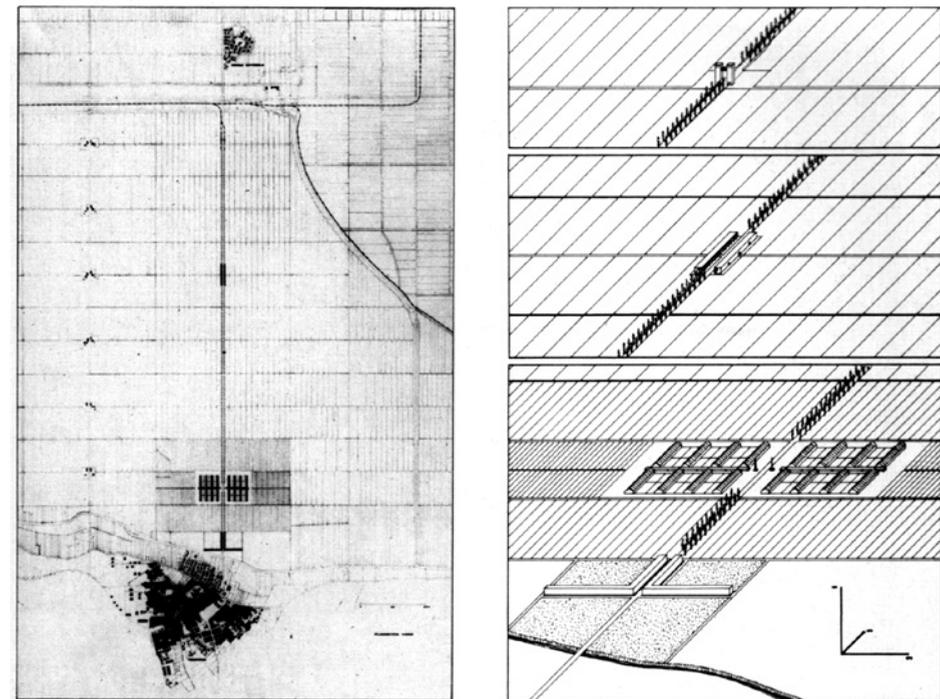


fig. 11 - R. Conti, D. Di Claudio (rel. G. Grassi), *Insedimento residenziale e produttivo nella piana del Fucino*. Tratto da A. Renna, *L'illusione e i Cristalli* (op. cit.)

La ricerca intrecciava pratiche conoscitive a esperienze progettuali che rileggevano il carattere dei luoghi e la morfologia dei tipi insediativi, nel loro rapporto con la campagna.

Nelle tesi di laurea (i cui relatori erano proprio Renna, Grassi, Monestirolì ed altri), la residenza rileggeva in chiave contemporanea il forte legame con la coltivazione dei campi (contigui - fasce lunghe e strette immediatamente a ridosso della casa rurale - o dissociati - che presupponevano un rapporto indiretto tra casa e campo e determinavano un carattere maggiormente urbano del centro rurale).

Lo spazio di mediazione tra casa e campo, tra costruito e coltivato, che nel paesaggio tradizionale dell'Abruzzo marittimo definiva, assieme alla strada, quale elemento geometrico di gerarchizzazione spaziale, costituiva la regola per la definizione della struttura del territorio, veniva reinterpretato coi progetti della residenza.

Allo stesso modo, gli edifici e le attrezzature collettive sparse nella campagna divenivano oggetto di indagine (nella loro caratterizzazione tipologica) attraverso la redazione di progetti di cantine, stalle sociali o isolati misti che rileggevano la rela-

zione con la campagna dei luoghi tradizionali dello stare.

«Il chiarimento del rapporto necessario tra l'abitare e la natura, la geografia e il paesaggio rappresenta, per Renna, l'unica vera possibilità di recupero e di uscita dallo "straniamento" introdotto dalla metropoli contemporanea»<sup>77</sup>. Si strutturava, così, un'idea di città-campagna, condivisa col gruppo di lavoro della scuola di Pescara, che si propone di riformulare nella condizione suburbana il rapporto tra centro consolidato, le sue espansioni e il mare mediante un'unità complessa e concisa: unità insediative elementari definibili come "settori urbani" attraverso cui sperimentare «modi e forme per lo stare, distinti e complementari: da quello legato alla terra [...], quello legato alla possibilità di stabilire relazioni urbane [...] sino a quello del grande edificio collettivo [...] vuoti e pause fatti di "natura naturata"»<sup>78</sup>. Nell'ottica di conoscere un territorio, anche attraverso il ri-progetto delle sue forme strutturanti, Renna sentiva «la necessità del grande progetto di architettura che sappia legare, in una forma tutta nuova, un incerto passato ad un futuro definito»<sup>79</sup>.

Gli studi cui si è, sin qui, fatto riferimento costituiscono certamente un importante punto di riflessione nel momento in cui, preso atto dell'attuale configurazione della città-territorio che si insedia tra le città di Augusta e Siracusa, oggetto specifico di questo studio, appare necessario individuare un sistema di coordinate a cui riferire la struttura di un'immagine ancora da definirsi, con l'obiettivo di conferire una identità oggi assente ad una rilevante e, potenzialmente, affascinante realtà ambientale, testimoniale ed antropica.

È altrettanto vero che, nel delineare i contorni di uno stato dell'arte specifico relativo ai problemi ed alle caratteristiche dell'area, è necessario guardare ancora a molte altre discipline, i cui risultati o studi in corso di sviluppo risultano di fondamentale importanza per configurare qualsiasi verosimile scenario di cambiamento nel tempo.

Il susseguirsi di incidenti, emissioni e sversamenti di contaminanti, ampiamente documentata nel corso degli anni da studi specifici<sup>80</sup> e dalla storia e storiografia

77 R. Capozzi, *La costruzione della residenza: settori urbani*. In R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), *Agostino Renna. La forma della città*, Clean Edizioni, Napoli 2016, p. 112

78 Ivi, pp. 115-116

79 A. RENNA, *L'illusione e i cristalli. Immagini di architettura per una terra di provincia*, Clear, Roma 1980, p. 29

80 Si rimanda in merito all'ampia letteratura di settore di cui in bibliografia

ambientale hanno fatto sì che, ad oggi, vi siano porzioni di territorio compromesse o occupate da costose ed imponenti "industrie per la bonifica": è il caso dell'impianto di Trattamento delle Acque di Falda (TAF)<sup>81</sup> gestito dalla Syndial che trova posto nella aree D/2 ed Ex Dow del Sito multisocietario di Priolo Gargallo. Si tratta di un'imponente opera di **ingegneria sanitaria e ambientale**, voluta dallo Stato per rimediare agli effetti della contaminazione della falda acquifera sotterranea.

Si è già accennato al fatto che l'insediamento industriale risulta oggi essere classificato come Sito di Interesse Nazionale<sup>82</sup>, motivo per il quale, in ottemperanza alle indicazioni del D.M. 471/99, nel recente passato è stato oggetto di dettagliate campagne di indagine, condotte dal Ministero dell'Ambiente col fine di pervenire alla caratterizzazione ambientale dell'area. Il tutto ha, così, portato all'emanazione del Decreto Interministeriale del 29/11/2004, di "Approvazione del Progetto definitivo di bonifica delle acque di falda del Sito Multisocietario di Priolo Gargallo" che, ad oggi, consta di «interventi di conterminazione a mare (circa 5 km di sbarramento fisico in corrispondenza delle zone di fronte mare)<sup>83</sup>, di barriera idraulica<sup>84</sup> e dell'impianto di trattamento delle acque di falda da 600 mc/h»<sup>85</sup>.

Nella realizzazione dell'opera, una delle più grandi tra le 17 presenti in Italia (tra cui una gemella a Gela), si è proceduto a bloccare fisicamente la migrazione dei contaminanti verso il mare ed a realizzare una barriera fisica ad immissione d'acqua in pressione da un lato, ubicando, su quello opposto, un sistema di pozzi per l'emungimento delle acque contaminate di falda.

Le stesse, attraverso stazioni di rilancio che raccolgono le acque emunte, vengono così inviate all'impianto TAF, nel quale si procede, attraverso complessi processi fisici, chimici e biologici, all'abbattimento del carico di inquinanti.

Alla fine dell'articolato processo industriale, che fa ricorso a sofisticati ed ingombranti macchinari, l'acqua di falda diviene un refluo (piuttosto che un rifiuto) che,

81 L'impianto è composto da ben 60 pozzi di estrazione, 9 moduli di estrazione e separazione della miscela multifase, 5 termocombustori per il trattamento delle fasi gassose. È in funzione da un anno ed ha evidenziato una attenuazione dei contaminati.

82 ai sensi della legge n. 426/1998, di applicazione dei dettami del D.Lgs. 22/97

83 costituito da uno muro realizzato con palancole di ferro infilate nel substrato argilloso per una profondità massima di 18 m da piano campagna

84 costituito da dreni orizzontali a monte e a valle

85 M. ROSSINI, S. FILIA, *S.I.N. di Priolo Gargano (SR): progettazione, realizzazione, avviamento, messa a regime e monitoraggio di un sistema two phase extraction per la bonifica dell'acquifero contaminato di aree industriali dismesse* in M.R. CONI, C. COLLOVIGNARELLI, F. G. A. VAGLIASINDI, *Siti contaminati [...], op. cit.*, pp. 129-130

soddisfacendo le normative di settore, viene scaricata a mare.

I fanghi chimici di risulta che vengono prodotti durante il processo in quantità pari a circa 60 tonnellate al mese, vengono inceneriti presso la Gespi di Punta Cugno (Augusta) con un costo pari al doppio rispetto al normale smaltimento in discarica. L'intero processo è gestito dalla Syndial, partecipata della Eni, che da informazioni apprese durante un sopralluogo effettuato presso lo stesso impianto TAF, pare gestire anche un impianto per trattamento delle acque inquinate da mercurio, costruito negli anni '70 nei dintorni del Comune di Priolo.

Dai contorni del quadro sin qui sinteticamente delineato, appare palese la necessità di tenere in debita considerazione la presenza di simili impianti con le implicazioni che ciò comporta in termini di possibilità di reale fruizione del territorio o sulla necessità di definire adeguati spazi cuscinetto che permettano di mitigare gli effetti della loro presenza su quelli limitrofi.

Risulta altrettanto chiaro, però, come le tecniche di bonifica messe in atto, a cui si è fatto cenno, perseguano il solo obiettivo della messa in sicurezza dei siti a rischio ambientale e sanitario, traducendosi inevitabilmente nell'isolamento del terreno che viene sottratto all'industria, ma anche al ciclo produttivo dell'agricoltura e di viene, infine, un'isola inaccessibile ed avulsa dal contesto in cui è inserito.

In questo quadro, assumono ancor più rilevanza le esperienze condotte nel campo della *Phytoremediation*<sup>86</sup>, insieme di tecniche per il trattamento biologico in situ, cui poter far ricorso come alternativa efficiente e sostenibile alle pratiche più diffuse per la bonifica di suoli inquinati da metalli pesanti<sup>87</sup>.

Si tratta dell'insieme dei processi fisiologici messi in atto da alcune specie vegetali (erbacee ed arboree), capaci di degradare o accumulare nei loro tessuti quantità elevate di inquinanti, permettendo di risanare i suoli contaminati e che può costituire, al contempo, una concreta opportunità per la rivitalizzazione del settore agri-

---

86 La *phytoremediation* è una tecnica di bonifica che sfrutta la tolleranza di determinate specie vegetali al fine di estrarre, accumulare, degradare o stabilizzare contaminanti come metalli pesanti, composti organici ed elementi radioattivi, presenti nel suolo e nelle acque sotterranee.

Per una panoramica sulle essenze vegetali impiegabili e sulle possibilità di impiego della biomassa contaminata nei processi industriali si veda in V. QUARTARONE, *La Phytoremediation, una tecnica sostenibile per la bonifica dei terreni nei siti contaminati. Possibili applicazioni nell'area ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) di Siracusa*, Tesi di Laurea in Scienze e Tecnologie Agrarie, A.A. 2012-13, Università di Catania - Relatore: Prof. P. Guarnaccia;

87 Le tecniche tradizionali per la bonifica di suoli contaminati contemplano perlopiù l'impiego di sostanze chimiche, solventi o agenti riducenti. Possono essere classificati in: trattamenti chimici (ad esempio, il soil washing - ex situ - o soil flushing - in situ) e trattamenti fisici (ad esempio quelli di solidificazione/stabilizzazione con miscelazione meccanica o jet grouting).

colo e per la riconversione di quello industriale.

Alcune ricerche hanno messo in luce le proprietà depurative (per l'elevata resistenza e la buona produzione di biomassa) della *Cannabis Sativa* assieme alle molteplici possibilità di riutilizzo dei prodotti di scarto del processo, all'interno di molteplici filiere produttive o per la produzione di carburanti e materie plastiche<sup>88</sup>.

Sperimentazioni sul campo già concluse<sup>89</sup>, seguite dai necessari riscontri di laboratorio, hanno dimostrato che l'assorbimento di metalli pesanti da parte di alcune varietà di canapa non influenza le caratteristiche di resistenza né la dimensione delle fibre, lasciando pressoché intatte le cellule del fusto e concentrando i contaminanti su foglie e germogli, a conferma la bontà dell'impiego della canapa nei processi fitorisanativi.

Ulteriori studi<sup>90</sup> hanno dimostrato come l'assorbimento di contaminanti non riduca in maniera sensibile la produzione di biomassa, lasciando supporre che, sebbene risulti precluso il reimpiego in campo farmaceutico e agroalimentare e molto limitato quello in campo tessile (per via del contatto dermico), possa di contro esservi un concreto ritorno in termini di utilizzo della stessa biomassa di scarto come materia prima per la produzione di biocarburanti e oli biologici.

È possibile, ancora, immaginarne un ulteriore reimpiego delle parti legnose della pianta (canapulo) nel campo dell'edilizia, utilizzandolo, ad esempio, in aggregato con calce idraulica o cemento. Va tuttavia precisato che, in quest'ultimo caso, risulta ancora da accertare l'efficacia del processo di mineralizzazione rispetto alla necessità di immobilizzare del tutto, all'interno dei tessuti cellulari vegetali, le particelle di metalli pesanti estratte durante il processo di bonifica.

Al di là delle verifiche del caso, ipotizzare l'impiego di essenze vegetali per la *phytoremediation* su terreni contaminati e dismessi dalle industrie, apre le porte alla felice prospettiva di risanare i suoli e rilanciare l'agricoltura, convertendo le coltivazioni da agroalimentari in industriali e favorendo, così, l'occupazione, lo sviluppo sociale per il rilancio dell'intero territorio.

Ciò può lasciar immaginare la concreta possibilità di bonificare i suoli senza modifi-

---

88 si veda in P. OLIVERI, *Applicazioni della Cannabis Sativa L. nelle tecniche di phytoremediation di suoli contaminati da metalli pesanti*, Tesi di Laurea in Ingegneria Civile e Ambientale, A.A. 2014-15, Università di Catania, Relatore: Prof. F. Vagliasindi;

89 si veda in P. LINGER et al, *Industrial hemp (Cannabis Sativa L.) growing in heavy metal contaminated soil: fibre quality and phytoremediation potential*. In *Industrial Crops and Products*, vol. 16/1, Elsevier 2002

90 G. SHI, Q. CAI, *Cadmium tolerance and accumulation in height potential energy crops*. In *Bio-technology Advances*, vol. 27/5, Elsevier 2009

carne ulteriormente gli equilibri, restituendoli al loro uso originario o ad altri compatibili, con valenza paesaggistica e con la possibilità di innescare nuove e positive dinamiche di sviluppo.

Per le premesse sin qui fatte, appare ormai necessario immaginare un futuro diverso per le aree industriali dismesse o in via di dismissione, così come per le produzioni eccessivamente lesive per l'ambiente, la cui attenta ri-generazione rappresenta, oggi, una questione centrale a cui si cerca da tempo di fornire adeguate risposte nell'ambito delle politiche territoriali comunitarie.

L'attenzione ai temi legati alla salvaguardia dell'ambiente naturale ed antropico, al risanamento ed alla riqualificazione dei siti compromessi è, infatti, divenuto obiettivo prioritario degli scenari di sviluppo al punto che la Comunità Europea sostiene da anni il progetto Timbre<sup>91</sup> finanziando con diversi milioni di euro le buone iniziative di alcuni paesi membri che, in molti casi, hanno mirato a coniugare il recupero ambientale con la valorizzazione di impianti ed edifici non più produttivi, visti come resti testimoniali da preservare e, al contempo, come opportunità di nuovo sviluppo.

Sulla scorta delle considerazioni legate alla necessità di recuperare il patrimonio industriale dismesso o in via di dismissione, con lo scopo di riqualificarlo e di mitigare al contempo i rischi connessi al progressivo abbandono di territori in larga parte compromessi, di recente si è dato luogo ad alcune sperimentazioni che hanno il merito di aver messo in luce diversi approcci metodologici e numerose possibili strategie di rigenerazione.

Pur facendo gli opportuni distinguo, dovuti alle peculiarità dell'oggetto della ricerca, si ritiene utile, anche in questo caso, ribadire l'opportunità di filtrare i riferimenti studiati attraverso un approccio alle relative specificità disciplinari: **l'archeologia industriale**, da un lato, e la teoria e la pratica del **progetto architettonico e di paesaggio** dall'altro.

Sebbene sia solo alla fine degli anni '70 che può farsi risalire la nascita della disci-

plina dell'archeologia industriale in Italia<sup>92</sup> (e, con essa, il dibattito sulla catalogazione sistematica, sull'opportunità di avviare un piano politico di conservazione e di tutela del «patrimonio di paesaggi, di architetture, di macchine e di comunità di uomini»<sup>93</sup>, nonché sulla necessità di condurre un articolato e ampio programma di indagini storiche che facciano ricorso a metodi scientifici)<sup>94</sup>, è già dagli anni Cinquanta del secolo scorso che si sente la necessità di documentare l'industria ed i processi tecnici e tecnologici a questa associati, visti come entità storiche dal rilevante carattere testimoniale.

L'*Inspectorate of Ancient Monuments* del Ministero dei Lavori Pubblici britannico definiva allora il monumento industriale come «qualunque monumento o altra struttura fissa, specialmente nel periodo della rivoluzione industriale, che in sé o associato a impianti e strutture primarie, illustra l'inizio e lo sviluppo dei processi tecnici e industriali, compresi i mezzi di comunicazione»<sup>95</sup>, riconoscendo già dal principio secolo XX il profondo valore culturale e testimoniale dei resti della rivoluzione industriale.

Nel 1972, Buchanan ne ampliava l'accezione sostenendo che «un monumento industriale è qualunque resto della fase obsoleta di un sistema industriale o di trasporto, dalla miniera di selci neolitica all'aeroplano superato o al computer»<sup>96</sup>; oggi, infine, viene definito il compito della disciplina, cioè quello di «acquisire tutte

---

92 *L'Industrial archeology*, nata in Inghilterra negli anni Cinquanta come reazione alla distruzione di edifici, macchine e infrastrutture simbolo della civiltà industriale vittoriana, approdava ufficialmente in Italia nel 1978 con la mostra su *I resti di una rivoluzione/Remains of a Revolution* (dicembre 1977-ottobre 1978) organizzata dal British Council.

Mentre nel Regno Unito si seguirono metodi legati essenzialmente al lavoro sul campo ed alla catalogazione delle singole vestigia, in Francia ed in Italia ci si concentrò soprattutto sull'analisi spaziale ed architettonica.

Oggi le componenti del patrimonio industriale siano universalmente riconosciuti in: documenti cartacei ed archivi d'impresa, saperi tecnico-produttivi codificati e taciti; materie prime e risorse ambientali; disegni, modelli e prodotti, macchine, impianti e attrezzature; reti energetiche e comunicative; siti, edifici e grandi complessi produttivi; infrastrutture residenziali, formative, assistenziali, culturali, religiose e ricreative; aree dismesse, territori e paesaggi plasmati dall'industrializzazione. Si veda per questo in G. L. FONTANA, *Patrimonio industriale ed economia. Territori, paesaggi e sistemi*, in A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storia e storiografia* (1978-2008), Franco Angeli, Milano 2012, pp. 148-149

93 A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia* [...], *op. cit.*, p. 14

94 per un più esaustivo quadro sulla manualistica relativa alla materia di studio, si veda in A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale* [...], *op. cit.*, p. 35

95 la definizione è in A. NEGRI, M. NEGRI, *Archeologia industriale*, D'Anna, Messina-Firenze 1978, p. 10

96 Ibidem

---

91 *Timbre* è l'acronimo di *Tailored Improvement of Brownfield Regeneration in Europe*

le possibili informazioni sull'oggetto di studio per conservarne la memoria e collocarlo nella scala dei valori storico-culturali e tecnico-scientifici»<sup>97</sup>, riconoscendo a tutti gli effetti come minaccia per l'antico non tanto il nuovo quanto piuttosto il vuoto<sup>98</sup>.

Attualmente, mentre rimane aperto il dibattito sulla periodizzazione e sulle fasi storiche da includere nel processo di definizione disciplinare<sup>99</sup> (che peraltro vede manifestarsi con tutta evidenza la specificità italiana rispetto alle precedenti e consolidate esperienze europee)<sup>100</sup>, si affaccia prepotente la questione relativa all'oggetto di studio ed al campo d'indagine: «se debba limitarsi al monumento, per lo più l'edificio, oppure allargarsi all'insieme di relazioni spaziali che esso instaura con un territorio»<sup>101</sup>.

La disciplina si muove, così, verso una lettura interdisciplinare, non più soltanto della singola fabbrica colta nella sua evidenza architettonica, ma del sito nel suo complesso riconoscendo, di fatto, al fenomeno industriale la «capacità di segnare territori vasti e, al limite, tutta un'area regionale anche dal punto di vista sociale, culturale, oltre che economico e delle infrastrutture»<sup>102</sup>, al punto da far segnare il passaggio dall'archeologia industriale alla *storia del patrimonio industriale*<sup>103</sup>.

---

97 G. L. FONTANA, *Introduzione, in Archeologia industriale in Italia. Temi, progetti, esperienze*, a cura di G. L. FONTANA, M. G. BONAVENTURA, E. NOVELLO, R. COVINO, A. MONTE, *Quaderni di patrimonio industriale*, Apai-Grafo, San Zeno Naviglio 2005, p. 15

98 D. BOQUET, *Il patrimonio industriale in Francia. I territori del post-industrialismo tra memoria e valorizzazione*, in C. ROCCHETTA, M. TRISCIUOLIO (a cura di), *Progettare il patrimonio industriale*, Celid, Torino 2008, p. 38

99 P. KRIEDTE, H. MEDICK, J. SCHLUMBOHM in *L'Industrializzazione prima dell'industrializzazione*, Il Mulino, Bologna 1984 parlano di protoindustria come industria prima dell'industria

100 F. BORSI in *Una via italiana all'archeologia industriale*, Officina, Roma 1978, p. 22, afferma che «in fondo l'archeologia si salda con l'archeologia tout court. Come non ricordare gli acquedotti romani come prototipi fondamentali europei?»

101 R. COVINO in *Un trentennio di archeologia industriale in Italia. Tra innovazione culturale e impegno civile* sta in A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storia e storiografia (1978-2008)*, Franco Angeli, Milano 2012, p. 87;

102 I. TOGNARINI, *Archeologia industriale o storia del patrimonio industriale? Alcune riflessioni sul caso italiano*, in «In/ formazione» n. 14, 1988, pp. 3-6

103 nel 1997 nasce l'Appai (Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale)

Già Borsi, commentando Filerete, leggeva «nel macchinario, l'edificio che lo contiene e l'ambiente, i tre livelli di analisi fondamentali al reperto industriale, indicando poi nei «sistemi territoriali» la scala propria su cui condurre la ricerca archeologico-industriale»<sup>104</sup>.

Va rilevato, infine, il recente interesse per una *archeologia del paesaggio* (indagata negli ultimi anni dagli archeologi medievali e post-medievali) che vede nell'indagine sull'organizzazione agraria e pastorale dello spazio (argini di fiumi, tracce di campi coltivati, recinti pastorali, tracce di sistemi irrigui) un fertile campo di applicazione. In questo senso, pratiche ecomuseali che si muovano sulla scia di quelle sperimentate da Hughes De Varine<sup>105</sup>, verso la ricostruzione degli equilibri territoriali, la conservazione-riscoperta delle attività economiche e delle colture tradizionali, viste nell'ottica di uno sviluppo locale basato su un'integrazione tra passato e futuro, da un lato guardano nella direzione di una più ampia contestualizzazione dei reperti («all'interno di itinerari ambientali o tematici che [...] connettono in chiave sistemica risorse ambientali, vocazioni produttive, aspetti economici e tecnologici, culture del lavoro, caratteri socio-culturali»<sup>106</sup>), dall'altro sottolineano come «la patrimonializzazione di monumenti, siti, aree e paesaggi dell'industria e della produzione sono anche un modo per garantire una transizione verso modelli di sviluppo diversi [...], più attenti agli equilibri ambientali»<sup>107</sup>, a cui ormai si guarda con una certa consapevolezza globale.

Tuttavia, al giorno d'oggi, queste riflessioni e l'indagine archeologico-industriale sono costrette a confrontarsi col problema dell'imponente de-industrializzazione, verificatasi negli ultimi decenni, che mette ancora una volta in gioco i presupposti legati al necessità o meno che sussista quella distanza temporale ritenuta

---

104 F. CHIAPPARINO, *Dall'archeologia al patrimonio industriale. Le linee di un dibattito* sta in A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storia e storiografia (1978-2008)*, Franco Angeli, Milano 2012, pp. 74-75

105 si veda in H. DE VARINE, *Le radici del futuro. Il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale*, D. JALLA (a cura di), Clueb, Bologna 2005

106 G. L. FONTANA, *Patrimonio industriale ed economia. Territori, paesaggi, sistemi*, in A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storia e storiografia (1978-2008)*, Franco Angeli, Milano 2012, p. 154

107 R. COVINO in *Un trentennio di archeologia industriale in Italia [...]*, *op. cit.*, p. 97

sinora necessaria per riflettere (con gli occhi dello storico) su eventi e manufatti prima di poterne immaginare un diverso futuro.

Ed è su questo terreno che, nella maggior parte dei casi, gli architetti hanno dato il maggior contributo, «nel definire nuovi comparti patrimoniali e nell'elaborare alcune possibili strategie per la loro valorizzazione» così come, più in generale nella «definizione del concetto di bene culturale»<sup>108</sup>.

Proprio riguardo le premesse e le pratiche progettuali volte alla tutela ed valorizzazione del patrimonio, ambientale e costruito, appare doveroso fare cenno ad alcuni tra i più significativi casi di progetti di riuso di aree industriali dismesse sin qui presi in esame.

È certamente degno di particolare nota, sia per il *modus operandi* che per i risultati perseguiti, il caso del recupero del bacino industriale-minerario della Ruhr<sup>109</sup>, in Germania, per il quale è stato avviato nel 1989 un importante ed ambizioso processo di rigenerazione.

108 G. ZUCCONI, *Città e industrie: sviluppi in parallelo di una sensibilità storica*, in A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia [...]*, op. cit., p. 188

109 si veda KLAUS R. KUNZMANN, *l'Iba Emscher Park nel territorio della Ruhr: una retrospettiva*, in «Urbanistica Dossier» n.126, 2011

fig. 13 - Bern und Hilla Bacher: Zeche Concordia, Oberhausen - 1967

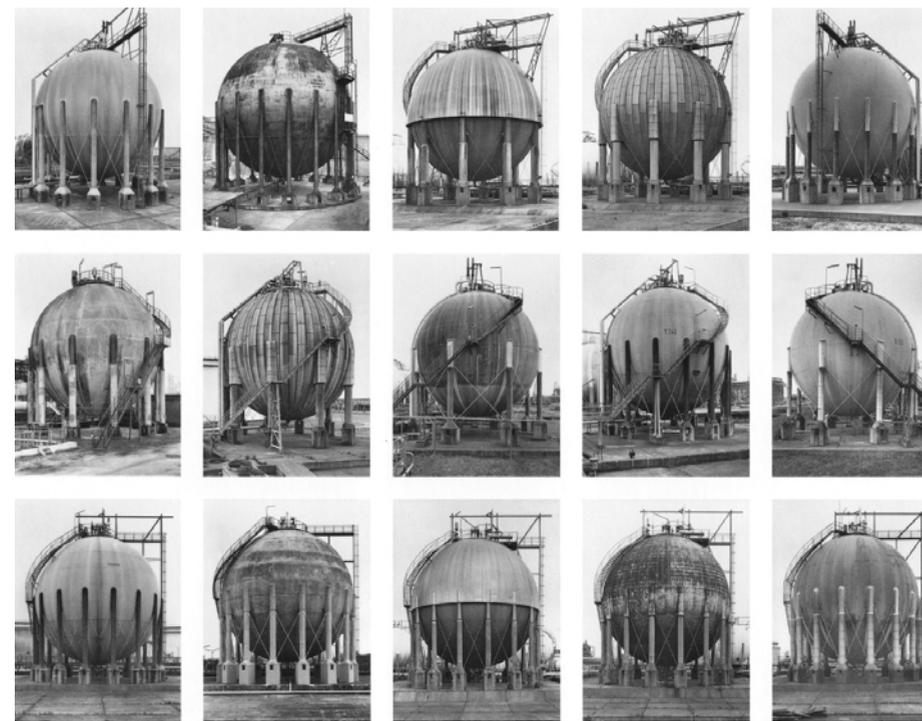
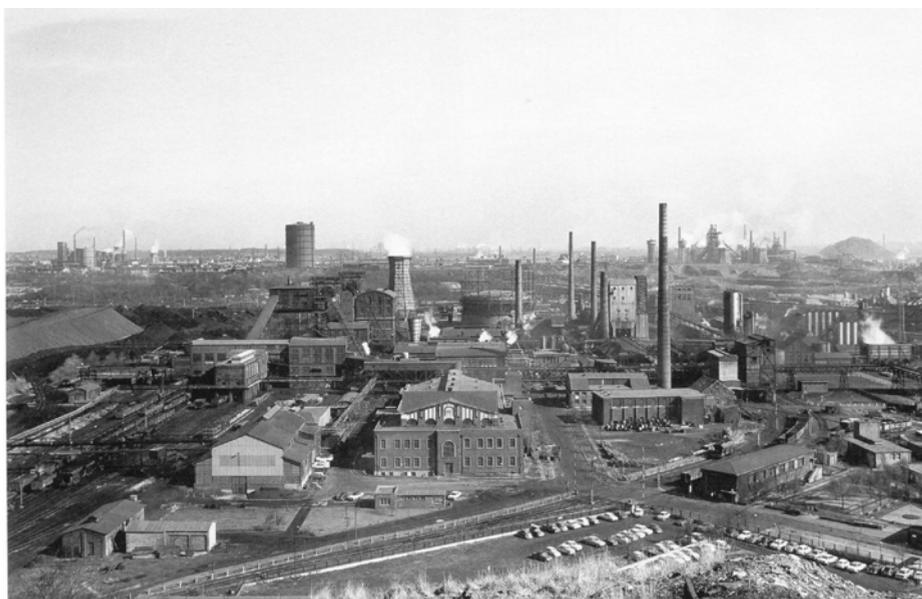


fig. 14 - Bernd und Hilla Becher. Gas tanks - 1983-92. Immagine tratta da Id. "Typologien"

Si tratta di una regione estesa per 4000 km<sup>2</sup>, nell'ovest della Repubblica Federale Tedesca, dove oggi vivono e lavorano circa cinque milioni di persone che abitano soprattutto le città di Dortmund, Essen, Duisburg e Bochum. La conformazione del territorio ha avvantaggiato la localizzazione, già dai primi anni del '900, dell'industria (perlopiù siderurgica) nell'area per via della presenza contemporanea del fiume Emscher (che costituiva al contempo una comoda via di trasporto per le imbarcazioni che risalivano il fiume Reno ed un canale per lo scarico di reflui e rifiuti della produzione) e di cospicui giacimenti di carbone fossile<sup>110</sup>.

Lo sviluppo residenziale in queste aree, per tali ragioni, ha seguito per decenni la logica dei processi aziendali e le necessità logistiche della produzione industriale. Così ha avuto origine un paesaggio urbano poco attraente, policentrico e confuso, fatto di miniere di carbone, cumuli di scorie dell'industria mineraria, acciaierie,

110 Il bacino idrografico del fiume Ruhr, percorso da est a ovest dal fiume e dal canale Emscher, è una delle più grandi regioni minerarie e siderurgiche d'Europa. La Ruhr ha costituito per decenni la principale fonte di approvvigionamento delle acque potabili mentre il sistema delle acque superficiali dell'Emscher e dei suoi affluenti è stato, nel recente passato, completamente trasformato in un estesissimo sistema di raccolta delle acque reflue civili e industriali

ciminiere e centrali elettriche, quartieri operai o nuclei urbani anonimi e distrutti dalla guerra, in una regione attraversata da ferrovie, canali e autostrade.

Negli anni sessanta del secolo scorso, la competizione con le moderne regioni urbanizzate e tecnologiche del sud della Germania (coi centri produttivi di Monaco, Stoccarda e Francoforte), lo spostamento al confine con la Polonia di molti complessi industriali e il rinvenimento di filoni carboniferi (risultati più superficiali) che corrono dalla Gran Bretagna fino al Nord della Scandinavia, ha fatto sì che si avviasse un inesorabile processo di de-industrializzazione dell'area, tale da rendere opportuna una riflessione sul destino dell'intero territorio e dell'immenso patrimonio industriale dismesso.

Così, nella tradizione delle mostre tedesche di costruzioni e architettura (Bauausstellungen), fu deciso di attuare un programma finalizzato alla conservazione dell'eredità industriale della regione con l'obiettivo di dare una nuova immagine alla Ruhr<sup>111</sup>.

Si è messo in atto un progetto ambizioso (gestito dalla IBA Emscher Park)<sup>112</sup> che, dopo una prima fase di attenta ricognizione e studio delle effettive potenzialità dell'area in questione, ha permesso di individuare le pratiche più adatte a rappresentare obiettivi e principi di una strategia di gestione delle trasformazioni che perseguisse l'obiettivo della qualità.

Attraverso la realizzazione di 100 progetti, l'IBA si è posta l'obiettivo di dar vita a dei modelli operativi per la riconversione della regioni industriali ai livelli ambientale,

economico e sociale<sup>113</sup>.

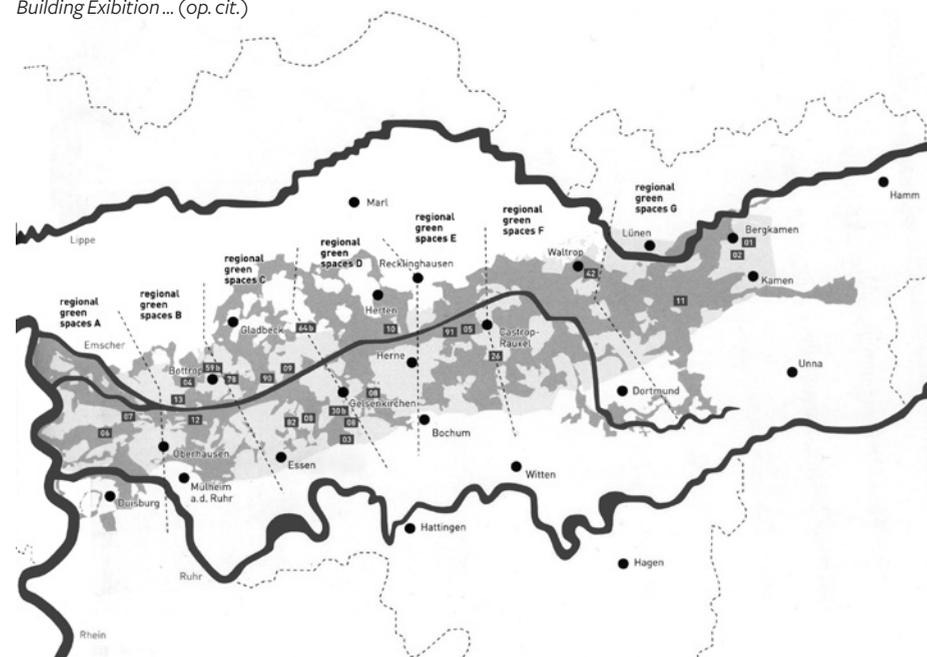
Regioni, comuni dell'area, associazioni di categoria e professionisti hanno così lavorato assieme, coordinati da un comitato scientifico con facoltà di supervisione. Ne è seguita la concretizzazione di proposte esemplari, sviluppate nell'ambito di concorsi internazionali di architettura e di progetto del paesaggio (realizzate an-

113 Il documento di indirizzo dell'IBA Emscher Park si imponeva i seguenti obiettivi: la trasformazione ecologica e la rinascita strutturale dei siti abbandonati, la rinaturalizzazione del fiume Emscher, la conversione produttiva dei siti industriali abbandonati, la conservazione delle memorie del passato industriale, la costruzione di progetti sperimentali di housing, la promozione di nuovi ambienti di lavoro con lo slogan "lavorare nel parco", la creazione di un nuovo clima e ambiente culturale nella regione.

Sulla base del memorandum sono stati raccolti oltre 350 proposte e, secondo una logica di processo di tipo incrementalista (senza, cioè, che fosse stato precedentemente elaborato alcun masterplan tradizionale), sono stati selezionati singoli progetti (estesi o puntuali), riferiti ad una visione di lungo periodo che hanno avuto accesso privilegiato ai finanziamenti ordinari.

La gestione del processo è stato affidato ad una agenzia molto efficiente e leggera (meno di 30 persone in staff), ma autorevole, senza potere diretto di spesa (ad eccezione della gestione interna di staff, comunicazione, promozione di progetti pilota, organizzazione e promozione di concorsi), ma con potere di valutazione e indirizzo. Il coinvolgimento di diversi attori pubblici e privati tra i quali, la società per la gestione dell'esposizione, l'associazione degli enti locali (KVR) e l'agenzia statale di promozione immobiliare (LEG) ne hanno di fatto permesso la concreta realizzazione

fig. 15 - Masterplan del progetto territoriale di recupero e gestione dell'area della Ruhr. Fonte: "International Building Exhibition... (op. cit.)



111 Si veda per questo in C. REICHER, A. DALHHEIMER (a cura di), *International Building Exhibition. Emscher Park. The Projects 10 years later*, Klartext Verlag, Essen 2008

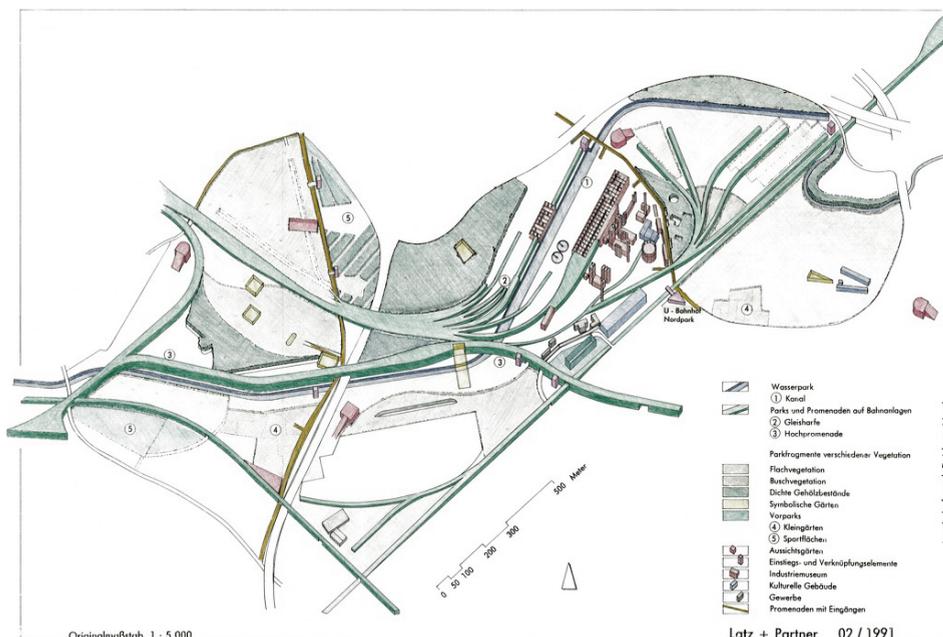
112 IBA significa letteralmente Mostra Internazionale di Architettura. Il primo intervento IBA in Germania fu, a partire dal 1980, il recupero dei vuoti lasciati dalla guerra a Berlino. Ma se nella capitale tedesca aveva permesso la trasformazione architettonica e sociale della città, qui viene utilizzata per un progetto non più alla scala urbana, quanto piuttosto alla scala dell'intera regione

che col supporto di investimenti statali ed europei) che hanno previsto la concentrazione delle attività in luoghi selezionati per la loro grande qualità avveniristica. La strategia è stata quella di attivare, all'interno di una logica unitaria d'insieme, che individuava sette fasce di trasformazione, trasversali al sistema idrografico della Emscher (elemento di riferimento della pianificazione globale degli interventi), delle dinamiche prioritarie di riqualificazione ecologica: la bonifica del fiume, la progettazione di parchi tutt'intorno, in un disegno complessivo retto dai capillari del canale (oggi percorsi verdi affiancati, lungo gli affluenti, da *greenways* ciclabili)<sup>114</sup>.

I progetti di paesaggio disegnati nelle aree di riqualificazione così individuate sono divenuti il parterre per operare la concreta trasformazione dei manufatti industriali dismessi, identificabili in molti casi con gli stessi parchi. È il caso del parco progettato da Peter Latz per Duisburg (1991), all'imbocco della fiume Emscher, tra

114. L'Emsher Landschaftspark (Parco paesaggistico della Emscher), interessa il bacino del fiume Emscher (da Berkamen a Duisburg sul Reno), attraversando 20 municipalità, due distretti, tre governi regionali per una superficie di oltre 300 kmq. Gli obiettivi che si è cercato di perseguire sono: salvaguardia delle aree verdi residue, ricostruire i paesaggi alterati dallo sviluppo industriale, connettere fasce verdi isolate, garantire lo sviluppo ecologico delle singole aree, migliorare la qualità delle aree per il tempo libero

fig. 16 - Latz & Partners: progetto per il parco di Duisburg Nord. Assonometria di concorso



i primi esempi di parchi post-industriali d'Europa<sup>115</sup>.

Dopo la dismissione dell'industria, conclusasi nel 1985, nell'anno 1989 venne affidato l'incarico al paesaggista di Monaco, risultato vincitore del concorso bandito dall'IBA. Il parco è un progetto innovativo per l'ampia superficie interessata (circa 230 ettari, a suo tempo ceduti per la cifra simbolica di 1 marco dalla Thyssen all'amministrazione pubblica), per le infrastrutture dismesse da incorporare (ferrovia, miniera, industria di lavorazione del carbone ed altiforni) e per il fatto che lo stesso non si trova in un'area molto prossima all'edificato.

La grande estensione degli spazi aperti (che avrebbe dovuto connettere parti anche molto distanti tra loro) ha così suggerito al progettista di creare una nuova natura che si riappropriasse dei vecchi spazi (aree di stoccaggio o spazi interstiziali ad esempio), la cui interazione con le preesistenze industriali ha dato vita ad un'interessante condizione, in cui le relazioni ritrovate tra le parti consentono una fruizione consapevole, mossa da interessi variegati ed articolata da differenti possibili usi<sup>116</sup>.

Latz è riuscito ad operare una metamorfosi del paesaggio industriale senza distruggerlo, cercando «un dialogo archetipico dell'addomesticato col selvaggio» in cui «l'immagine della natura può essere una struttura che lega la “conservazione” e la “composizione”» ed in cui «l'immaginazione permette di reinterpretare ciò che esiste e di conferirgli un nuovo uso [...], di scoprire vecchie regole e combinarle con dei nuovi elementi e dei nuovi obiettivi»<sup>117</sup>.

Il parco paesaggistico di Duisbourg Nord mette in relazione i segni esistenti del passato industriale attribuendo all'insieme una nuova interpretazione che necessita di una ritrovata sintassi, la stessa con cui ha dato infine vita ad un «nuovo paesaggio». Così gli imponenti setti in cemento armato che costituivano i vani per lo stoccaggio di scorie e rifiuti di produzione sono stati adattati all'arrampicata sportiva, mentre la Piazza Metallica è stata conservata come fulcro di tutto l'intervento, attraverso

115. È altrettanto degno di nota il più recente progetto dello studio Latz&Partner che ha dato vita al Parco del fiume Dora a Torino (2004-2012), attraverso il quale sono stati recuperati diversi siti industriali dismessi in abito urbano, connettendoli come sezioni tematiche indipendenti e legando il parco al resto della città

116. Nelle parti più prossime agli edifici industriali, il parco viene strutturato con una griglia di alberi, elementi naturali che costituiscono un nuovo elemento ordinatore, connettivo verde e strumento di misura che si adatta all'esistente rileggendolo e stabilendo con esso delle nuove relazioni (come, ad esempio, nel caso dei pioppi in prossimità del gasometri si piegano sull'architettura)

117. Si veda presentazione del progetto sul sito web <http://www.latzundpartner.de/fr/projekte/postindustrielle-landschaften/>

la messa in sicurezza degli edifici, la piantumazione di alberi negli spazi limitrofi, la realizzazione di una nuova pavimentazione e l'innesto di un piccolo palco e della cavea di un teatro all'aperto. In un'altra parte del parco (il cosiddetto *railwaypark*) è stata mantenuta l'infrastruttura ferroviaria preesistente, oggi attornata da con vegetazione spontanea e riconvertita in passeggiata sopraelevata.

Da quella prospettiva è possibile cogliere il senso dell'intero intervento di riqualificazione della Regione, quello cioè di permettere di leggere il territorio, strutturato com'è per livelli: i canali scavati, le ferrovie, le strade e le autostrade, i **ponti pedonali** per scavalcare il fiume (molti dei quali commissionati ad artisti<sup>118</sup>) e le *halde* (cumuli di scarti di lavorazione del carbone, ripiantumate e sulle quali sono stati posizionati dei *land-mark*, opera di artisti di grande fama<sup>119</sup>) danno vita al bel volto contemporaneo della regione che, finalmente, viene vissuta con orgoglio dalle comunità locali.

Dal parco si estende, infatti, una rete pianificata di percorsi di visita (ciclabili e pedonali) che lo connettono con altre parti del territorio, inserendolo all'interno della cosiddetta Route Industrie-Nature che collega tutti i siti riqualificati della regione<sup>120</sup>. L'ambizioso processo di riqualificazione della Ruhr ha avuto, con tutta

118 È il caso del ponte pedonale che attraversa l'Herne Canal, navigabile e scavato artificialmente realizzato da Tobias Rehberger. Si veda «*Domus*» n. 950, novembre 2011

119 sculture realizzate, tra gli altri, da Richard Serra, Herman Prigann

120 L'obiettivo ambizioso è quello di dar vita ad una rete europea (Rotta Europea delle industrie) che colleghi i siti industriali riqualificati tedeschi a quelli francesi, belgi e di altri paesi europei.

fig. 17 - Il ponte pedonale di Tobias Rehberger ad Oberhausen - foto dell'autore

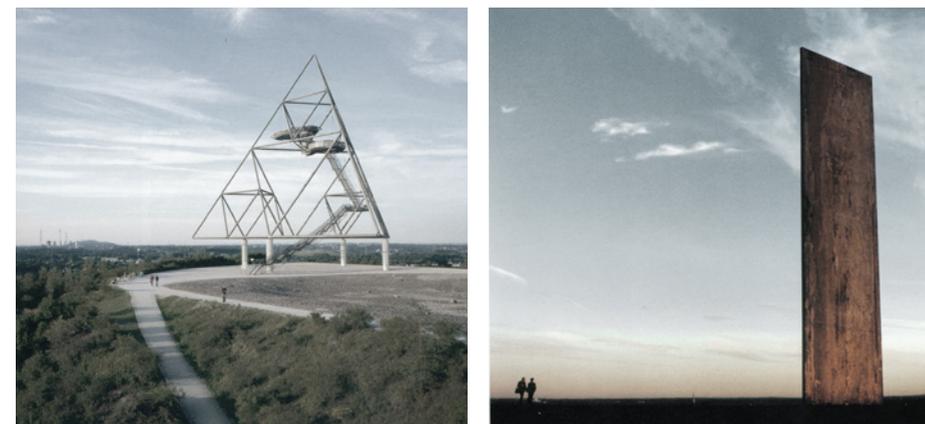


fig. 18 - Sculture sulle halde del parco territoriale della Emscher: "Der Tetraeder" a Bottrop di Wolfgang Christ (a sinistra) - "Die Bramme" a Herne di Richard Serra (a destra)

evidenza, anche ragioni figlie della necessità di mitigare il rischio legato alla presenza di impianti dismessi e di aree contaminate da scorie e liquami inquinanti<sup>121</sup>. Per tali ragioni, il corso attuale dell'Emscher, deviato e rimodellato in più occasioni nel passato, al cui fianco è stato scavato nel secolo scorso un nuovo canale navigabile (l'Herne Canal), viene oggi liberato dal carico di inquinanti attraverso un collettore interrato che raccoglierà i reflui industriali e civili, attualmente ancora sversati nella Emscher<sup>122</sup>. Il progetto di rinaturalizzazione del fiume<sup>123</sup> prevede che vengano affiancate al canale quattro centrali per il trattamento delle acque (alcune delle quali già costruite<sup>124</sup>) e che si dia, infine, forma a dei punti di integrazione del fiume nel paesaggio. Si tratta di bacini di ritenzione, scavati lungo il corso del fiume, dove il corso d'acqua potrà esondare grazie alla costruzione di retrostanti nuovi argini, dando vita a biotipi che costituiranno dei *focus paesaggistici* di rilievo. Il fine è quel-

121 L'opera preliminare di riqualificazione ecologica messa dalla IBA viene omaggiata, nel parco di Duisburg, dalla presenza di una serie di bacini per la sedimentazione e la purificazione delle acque (mediante l'azione di piante autoctone) che, nelle ragioni del progetto di Latz, hanno lo scopo di palesare agli occhi dei visitatori il processo difficoltoso, ma inesorabile di risanamento a cui tutta l'area sta andando incontro

122 si tratta dello Abwasserkanal, di 3 m di diametro medio, già realizzato per un tratto di 85 km (sui 400 km in previsione), per un investimento totale di 4,5 milioni di euro; per il 2020 è previsto il completamento del tratto terminale, da Castrop-Rauxel fino alla foce sul Reno, che concluderà l'opera. Il canale sotterraneo è dotato di un impianto geotermico che sfrutta il calore del suolo e dei reflui, al fine di minimizzare i costi di realizzazione e gestione dell'impianto di smaltimento.

123 sperimentata in forma integrale nel caso studio dell'affluente di Castrop-Rauxel

124 si veda ad esempio l'impianto di Bottrop, ubicata nei pressi del punto in cui il fiume Boye affluisce nella Emscher, che brucia i fanghi di trattamento delle acque

lo di creare dei nuovi ecosistemi umidi, ai lati degli attuali argini su cui, invece, non si potrà intervenire (per evitare l'insorgere di problemi legati al deflusso acque) se non mediante l'impiego diffuso di tecniche di bioingegneria (come bio-maglie di argilla e cocco, ad esempio, riassorbibili dal terreno col progressivo ricrescere delle essenze vegetali)<sup>125</sup>.

Gli esiti molto positivi a cui si è giunti sin qui hanno alimentato nuovi progetti di riconfigurazione del paesaggio tra cui la scommessa, per il 2020, di riattivare anche le porzioni di territorio interstiziali tra i due fiumi che solcano la regione (la Emscher e la Ruhr), attorno a cui sono ubicate tutte le maggiori città del Land.

Alla macchina della bonifica e della riqualificazione paesaggistica è stato affiancato un rilevante numero di interventi edilizi (alcuni dei quali di grande pregio architettonici), centri di innovazione e lavoro, che hanno visto l'installazione di nuove attività legate allo studio ed alla sperimentazione di fonti di energia alternative, alla sostenibilità in genere nonché all'implementazione di nuove forme di turismo. È il caso dell'accademia di Mont Cenis a Herne, che ospita docenti e studenti, sale con-

125 le informazioni qui riportate sono state acquisite durante l'incontro con la prof.ssa Martina Oldengott (Dipartimento per la conservazione del verde storico e del paesaggio. Università di Kassel - Germania) nel mese di marzo 2015

fig. 19 - Ex stabilimento per l'estrazione e la lavorazione del carbone "Zeche Zollverein" di Essen, oggetto del progetto di recupero di OMA-Rem Koolhaas (masterplan e progetto architettonico) ed altri



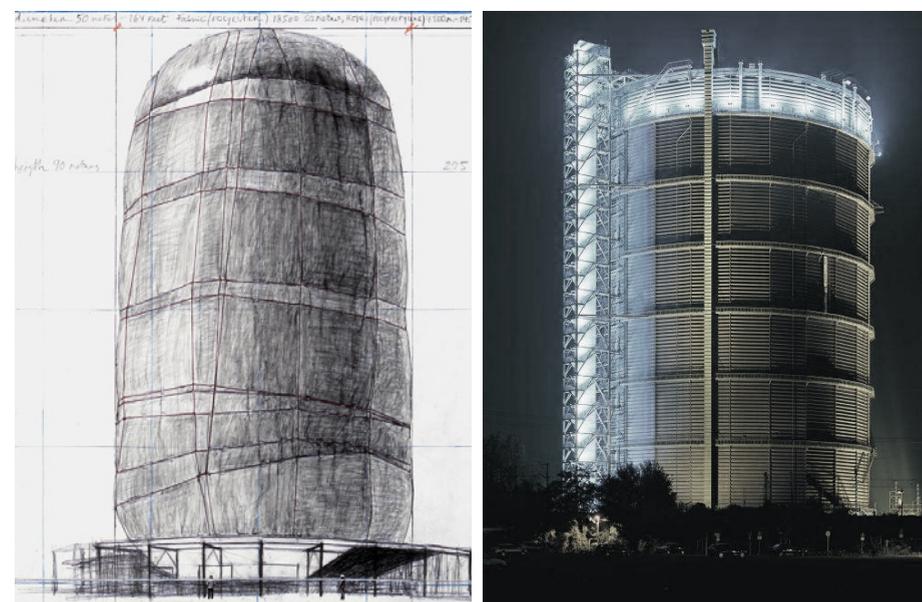
vegni e laboratori in un edificio sperimentale, la cui copertura in pannelli fotovoltaici ne fa, al contempo, una centrale elettrica dalla produzione pari ad 1 MW. Sono stati, infine, realizzati consistenti interventi di *housing* recuperando le vecchie Siedlungen operaie o realizzando veri e propri nuovi quartieri che ospitano funzioni miste, in alcuni dei quali si è raggiunto un ottimo livello qualitativo del progetto architettonico.

In altri casi, laddove si è ritenuto di dover salvaguardare la memoria storica di grandi complessi produttivi, questi sono stati trasformati in poli architettonici e funzionali attorno ai quali, in maniera consequenziale, hanno successivamente preso corpo una gran quantità di iniziative pubbliche e private, con positive ricadute per l'intero territorio.

La *Zeche Zollverein* di Essen, sorta nell'area della più grande miniera del territorio, ospita oggi un importante complesso culturale ed economico: vi trovano posto il museo della Ruhr (nato su progetto di Rem Koolhaas dalla riqualificazione della fabbrica per la lavorazione del carbone), il *Tanzzentrum* (scuola di ballo e centro culturale progettato da Kazuyo Sejima e Ryue Nishizawa), il *Design-Zentrum* (realizzato su progetto di Norman Foster), officine, uffici ed attività di ristorazione.

La miniera di carbone e l'acciaiera di Essen, costruite su disegno degli architetti

fig. 20 - Gasometro di Oberhausen: a sinistra, il progetto della installazione di Christo; a destra, una foto notturna dell'edificio con le installazioni luminose (foto di Carola Kohler)



Fritz Shupp e Martin Kremmer, tra il 1928 ed il 1932, secondo i dettami della scuola Bauhaus, rappresentarono per tutto la prima metà del XX secolo il più grande ed importante sito minerario del mondo<sup>126</sup>. Dopo la dismissione, avvenuta nel 1986, il complesso è stato rilevato dalla LEG (agenzia statale di promozione immobiliare) per divenire monumento simbolo dell'ascesa e del declino di un intero comparto industriale, nonché l'esempio per antonomasia delle possibilità offerte dal sapiente ri-progetto e dall'oculata gestione del cambiamento nell'area della Ruhr.

La riqualificazione del sito, mossa dall'interesse dimostrato da Documenta IX (che vi organizzò una mostra nel 1992), si concentrò su arte e design riuscendo a creare oltre un migliaio di posti di lavoro, ad attrarre oltre 500.000 visitatori l'anno ed ottenere, nel 2008, il riconoscimento di Sito del Patrimonio Mondiale UNESCO. Nel 2002, infatti, OMA-Rem Koolhaas elaborava le linee guida per lo sviluppo economico e culturale della Zollverein attraverso un masterplan che poneva, al contempo, le basi per le future costruzioni e progetti, tenuti insieme dal disegno degli spazi pubblici (ad opera di Agence-ter) che recupera le geometrie ed i tracciati dei binari ferroviari, convertendoli in percorsi pedonali e ciclabili.

Il porto fluviale di Duisburg, dismesso alla fine degli anni '80 in favore del nuovo porto fluviale (sito a Nord della città ed esteso per circa 10 ettari), è stato riqualificato, attraverso il programma IBA Emscher, divenendo il quartiere attraente previsto dal progetto di rigenerazione urbana elaborato dall'architetto inglese Norman Foster nel 1990<sup>127</sup>.

Le costruzioni, sorte tra la metà degli anni '90 ed il 2004, ospitano oggi istituzioni culturali come il museo dei bambini, il museo storico-culturale della città, il museo di arte contemporanea Küppersmühle (realizzato su progetto di Herzog&De Meuron), una marina turistica e il "Garten der Erinnerungen" (con una sinagoga ed un parco in memoria delle vittime dell'Olocausto), ma anche importanti operatori economici come Legoland, il Centro turistico tedesco o, ancora, l'archivio di Stato della regione Nord Rehn-Westfalen. L'operazione è stata avviata in questo caso con una forte spinta da parte del Land che ha collocato in quell'area risorse e strutture di diversi ministeri, investendo su un ambito di scarso valore economico per attira-

<sup>126</sup> il complesso occupa una superficie di 24 ettari

<sup>127</sup> Il processo di riqualificazione è stato realizzato per la quasi totalità, salvo che per l'edificio Eurogate (progetto firmato da Foster la cui costruzione avrebbe dovuto iniziare nel 2007), concepito fin dall'inizio come il centro del progetto e che avrebbe dovuto ospitare un centro studi su energia ed eco-innovazione (mai realizzato) e di un progetto di Herzog&De Meuron che dovrebbe sorgere nei pressi del museo già esistente costruito su idea degli stessi architetti

re capitali e imprese dall'estero<sup>128</sup>.

Nel 1995, il Gasometro di Oberhausen è stato trasformato in padiglione espositivo attraverso la realizzazione di due livelli all'interno del cilindro dell'edificio industriale (un piano espositivo ed una sala teatro di notevolissima altezza, attrezzata per proiezioni di video-art). Eletto a simbolo del radicale cambiamento della Ruhr (anche perché costituisce un importante riferimento visivo ed un chiaro punto di identificazione territoriale), l'edificio conserva ancora, a seguito dell'intervento di restauro e riqualificazione subito, il carattere autentico che ne ha contraddistinto il passato industriale, grazie all'oculata scelta di ubicare il più esteso centro commerciale della regione ad una ragionevole distanza dal manufatto.

Quello di Oberhausen non è l'unico caso di progetti che prevedessero di rinfunzionizzare di gasometri dismessi. Basti pensare ai progetti di Himmelblau, Wehdorn, Holy e Nouvel per gli ex edifici industriali di Vienna. Qui, quattro gasometri situati fuori porta, edificati su disegno dell'ingegnere berlinese Schimming (vincitore del relativo concorso bandito dall'amministrazione comunale nel 1892) col fine alimentare il futuro impianto di illuminazione della Ringstrasse della capitale austriaca-

<sup>128</sup> chi si fosse dimostrato interessato all'investimento, avrebbe dovuto aprire il proprio cantiere nel giro di due anni, pena l'obbligo di restituire il terreno. Il progetto esecutivo costituiva parte integrante del contratto

fig. 21 - I gasometri di Vienna in una foto storica. tratto da Casabella 665 (op. cit.)



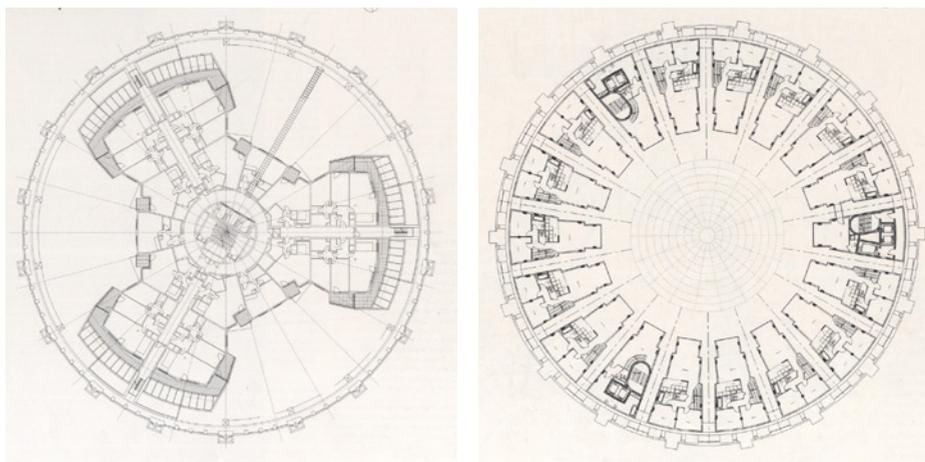


fig. 21 - Progetti di Coop Himmel(l)blau e Jean Nouvel per i gasometri di Vienna. Disegni tratti da Casabella 665 (op. cit.)

ca<sup>129</sup>, vennero riprogettati dall'interno sul finire degli anni '90, divenendo oggetto di aspre critiche proprio per la mancanza di quella sensibilità dimostrata in Germania nell'approcciarsi allo stesso tema qualche anno prima.

I serbatoi, di dimensioni mastodontiche (altezza di 72 m e diametro di circa 65 m), erano stati concepiti sul finire dell'Ottocento con un inusuale carattere urbano, conferito loro attraverso una struttura muraria di mattoni faccia a vista e finestre tipiche dell'edilizia residenziale (su cui venne issata la copertura metallica ed all'interno della quale venne montata la campana periscopica per il contenimento del gas)<sup>130</sup>.

Fu probabilmente anche questo insolito aspetto che portò, nel 1995, il fondo per la promozione dell'economia di Vienna (oggi Vienna Business Agency) a promuovere (assieme all'amministrazione comunale) un'imponente operazione commerciale per il riutilizzo dell'area, sviluppando un piano di urbanizzazione che prevedesse

129 Si veda in «Casabella», 665 del LXIII del marzo 1999

130 Una volta dismessa, la fabbrica ed i suoi manufatti vennero immediatamente sottoposti a tutela dall'ufficio delle belle arti che, però, non poté far fronte agli elevati costi di restauro da sostenersi. Tuttavia, si comprese ben presto che per mantenere la risorsa era necessario riutilizzarla ed supportarla con un piano generale di recupero dell'intero distretto. Per questo motivo lo studio Wehdorn approntò un progetto di riuso che prevedesse la realizzazione, all'interno dei serbatoi, di un albergo a supporto delle attività dell'esposizione universale Vienna-Budapest del 1966. La manifestazione, però, non ebbe luogo ed i suddetti progetti si arenarono. Dal 1993 al 1998 uno dei gasometri ha continuamente ospitato rave e techno-parties di grande successo fino a che, non prese corpo il progetto di riqualificazione complessiva del sito industriale. Ivi, pp. 5-6

l'estensione della linea metropolitana sino ai piedi dei gasometri, la realizzazione al loro interno di oltre 700 nuovi alloggi, di gallerie commerciali ai piani inferiori, di numerosi garage oltre alla localizzazione dell'archivio storico della città.

L'intervento, oggi realizzato in tutto e per tutto<sup>131</sup>, è stato oggetto di serrate critiche in quanto ritenuto «paravento per un'operazione commerciale mistificante» che ha comportato «l'abolizione del *contesto materico* che [...] attesta l'autenticità e costituisce l'essenza di un'opera, attribuendole autorità e credibilità in quanto oggetto-documento storico» dovuta all'impossibilità di «conoscere direttamente il più affidabile documento del passato, ovvero l'edificio stesso, prima di ogni fonte»<sup>132</sup>.

Ma tornando al felice esperimento condotto nella Ruhr, non si può certamente negare il fatto che attraverso un ponderato insieme di pratiche del progetto (alle varie scale) si sia riusciti a conferire una forte identità ad un territorio che ha saputo creare grandi potenzialità da condizioni svantaggiose, non limitandosi a conservare le costruzioni industriali semplicemente come musei, ma trovando il modo di sfruttare la propria eredità industriale sul piano economico e sociale pur senza scadere in operazioni di pura speculazione tali negarne la vera natura. Il successo riscosso è stato tale da permettere ad alla Ruhr, con Essen, di ottenere il prestigioso riconoscimento di capitale europea della cultura nel 2010.

Ad una scala più piccola, anche i progetti di riqualificazione delle aree industriali urbane delle città di Amsterdam, Marsiglia, Barcellona e Bilbao rappresentano casi esemplari di riconversione di aree produttive dismesse.

L'esempio di Bilbao<sup>133</sup> risulta altrettanto pertinente per la capacità con cui si è riusciti a fornire risposte concrete alla necessità di trasformazione di una città che

131 I progetti per i quattro gasometri hanno previsto la realizzazione di appartamenti (simplex o duplex) e di un livello basamentale pubblico (commercio o servizi) che mette gli edifici in comunicazione tra loro. Le critiche mosse da più parti hanno messo in evidenza speculativa degli interventi che ha, di fatto, prevalso sulle ragioni di tutela del valore testimoniale degli edifici ottocenteschi. Solo il progetto di Holzbauer ha provato, all'interno di una simile tendenza del piano d'insieme, a qualificare le preesistenze con funzioni socialmente rilevanti (archivio) e a far leggere l'originale natura dell'involucro, occupando la parte centrale del cerchio di pianta e staccando, per quanto possibile, i nuovi volumi costruiti dalla pelle perimetrale. Di contro, i progetti di Nouvel e Wehdorn hanno operato attestando gli appartamenti alla muratura estesa, di fatto negando dall'interno l'edificio che saturano, mentre il progetto di Himmelblau ne altera il carattere pure dall'esterno, addirittura affiancando al gasometro B una torre in vetro e acciaio di scala e forme criticabili.

132 L. PASCHINI, *I gasometri: recupero o distruzione di un monumento?* in «Casabella», 665 del LXIII del marzo 1999, pp. 6-7

133 si veda per questo in P. LA GRECA, F. MARTINICO, *Bilbao: città della creatività metodica*, op. cit.

attraversava una profonda crisi economica e ambientale.

Centro produttivo di grande rilievo nel panorama nazionale spagnolo e dell'intero contesto mediterraneo, Bilbao basava la propria economia sull'industria pesante e sul trasporto marittimo.

Sul finire degli anni '80, l'agglomerato urbano presentava una condizione di congestione ed inquinamento tale che, complice la crisi dei distretti produttivi (legati alla siderurgia e dalle attività estrattive del carbone), la dismissione delle aree portuali interne e la trasformazione del trasporto ferroviario delle merci, ha reso necessario reinventarne il futuro.

Il contesto ambientale della stretta valle fluviale del Nervión presentava importanti criticità, legate al pesante inquinamento provocato dalle grandi aree produttive di cui si cominciava a registrare la parziale dismissione.

A partire dal quadro definito col piano strategico del 1992 (redatto da Arthur Andersen Consulting), il protagonismo di alcune società di diritto privato e capitale pubblico (di cui facevano parte governi regionali e municipalità dell'area metropolitana, società statali, autorità portuale e aziende di trasporto ferroviario) ha consentito di mettere in atto consistenti interventi di rivitalizzazione economica, fisica ed ambientale del territorio, apportando come capitale esclusivamente i suoli da riutilizzare, giovandosi esclusivamente di fondi europei e dei proventi ricavati dalla vendita degli stessi terreni.

Si è operata, così, una profonda ristrutturazione dei tessuti urbani, con la ricollocazione di attività produttive ed occupazionali che hanno sfruttato, in non pochi casi, le potenzialità delle aree dismesse trasformandole in luoghi adatti ad accogliere attività culturali e servizi ad alto valore aggiunto.

La rigenerazione urbana ed ambientale del sistema insediativo attorno al fiume<sup>134</sup> ha costituito l'asse portante di una strategia complessiva che, attraverso il rafforza-

<sup>134</sup> la Zona de atmosfera contaminada individuata nel 1977 è stata oggetto di grandi opere, coordinate dal Plan de Saneamiento Integral del Bajío Nervión: impianti per il trattamento delle acque del fiume (collettori e impianti di depurazione), per la raccolta ed il riciclaggio dei rifiuti solidi urbani al riciclaggio finalizzati al recupero energetico, (impianto di Antigas - 1997).

mento del sistema infrastrutturale con valenza territoriale<sup>135</sup>, si è concentrata sulla ridefinizione di spazi ed attrezzature che incentivassero l'impianto di nuove attività industriali, centri di ricerca e promozione di attività imprenditoriali.

Assieme al nuovo tram urbano, la realizzazione di due nuove linee di metropolitana, a servizio delle aree da riqualificarsi, è divenuta occasione per consolidare l'immagine positiva della città, resa poi esplicita grazie al forte impatto mediatico delle opere di alcuni noti architetti (Gehry, Foster, Hadid, Pelli e Isozaki), divenute simbolo di qualità e manifesto delle iniziative avviate.

Imponenti operazioni immobiliari (autofinanziate dalla vendita dei terreni rivalutati dalle nuove destinazioni d'uso in previsione) e l'interramento di parte delle tratte urbane delle linee ferroviarie (con la costruzione di quattro nuove stazioni sotterranee) hanno, così, permesso di riqualificare il quartiere di Abandoibarra (ex area

<sup>135</sup> Le principali opere realizzate negli ultimi anni comprendono: l'ampliamento del porto commerciale, sulla costa cantabrica fuori dall'estuario del fiume Nervión, la nuova aerostazione dell'aeroporto di Sondika (progetto di Calatrava) ed il riassetto complessivo del sistema del trasporto su ferro

fig. 22 - Vista schematica d'insieme degli interventi sul quartiere Abandoibarra di Bilbao, convertito in distretto culturale internazionale e turistico su materplan di Balmori Associates - tratta dal sito internet dello studio



industriale e portuale dismessa posta al margine dell'Ensanche ottocentesca che oggi ospita il museo Guggenheim ed il centro congressi Euskalduna), di realizzare il boulevard urbano con la sezione più ampia della città (l'Avenida del Ferrocarril), di mettere in atto un intervento residenziale per 5000 abitanti e di dar vita ad un grande parco nei pressi della Plaza Ametzola.

Il riuso del Pabellón Ilgner (un edificio del 1926 di 5.000 mq che ospitava una ex centrale elettrica), trasformato in incubatore di imprese, e di altre aree industriali, attraverso la realizzazione di nuovi alloggi, parchi, spazi ed attrezzature pubbliche (tra cui lo stadio), ha permesso di prolungare il tessuto urbano di Barakaldo verso il fiume recuperando, infine, la darsena.

Il grande Parco Tecnologico di Bizkaya, realizzato nel territorio del municipio di Zamudio, è divenuto uno dei tre centri (assieme a quelli di Alava e San Sebastian, realizzati tra il 1985 e il 1997) che incentivano l'insediamento di industrie e centri di ricerca ad alta tecnologia, secondo un modello ormai radicato in molti paesi industriali, ovvero quello attrarre attività di ricerca e produzione di eccellenza, da insediare in luoghi contraddistinti da elevata qualità paesaggistica, puntando sul binomio industria-servizi.

L'esempio della ristrutturazione della città basca risulta altrettanto significativo, tanto per i risultati conseguiti quanto per le modalità attraverso le quali si operata una delle più grandi trasformazioni urbane dell'ultimo secolo.

Sempre in Europa, la capitale dei Paesi Bassi costituisce solo uno degli esempi, tutti peraltro ben riusciti, di completa riorganizzazione delle aree portuali dismesse delle città olandesi. I docs del porto centrale, caduto in disuso in favore di quelli meglio attrezzati nella zona nord-est della città (per via del cambio modale dello stoccaggio e del trasporto dei prodotti - da misto su nave a monoprodotto in container), sono stati oggetto di un vasto programma di riqualificazione che non si è semplicemente limitato ad assicurare quei luoghi alla libera fruizione dei cittadini (eliminando, così, i rischi legati all'inquinamento ed alla presenza di attrezzature industriali), ma ne ha fatto oggetto di nuova urbanizzazione.

Il gruppo di architetti West 8 (per Borneo-Sporenburg)<sup>136</sup> e Jo Conen (per KNSM), hanno elaborato dei *masterplan* ai quali hanno fatto seguito le realizzazioni di al-

<sup>136</sup> si veda *Urban Housing*, «*Lotus International*» n. 120 -, Electa, Milano 2004



fig. 23 - Masterplan per il quartiere dei docs Borneo-Sporenburg, Amsterdam di West 8. Tratta da "Lotus" n. 120

tri importanti progettisti; il risultato complessivo è stato quello di dar vita a nuovi quartieri abitati da artisti, attori, artigiani ed intellettuali che hanno, di fatto, dato nuovo significato a isole, moli e darsene, un tempo aree marginali e di rischio, rendendole parte centrale della città di oggi.

Anche in questo caso il progetto di architettura è stato centrale nel processo di recupero. I West 8, ad esempio, si sono concentrati sull'elaborazione di un nuovo tipo edilizio, variante della piccola e tradizionale casa sui canali, nella quale la qualità dello spazio privato (patii e tetto giardino) diviene caratterizzante non meno di quella degli spazi pubblici affacciati sui bacini del porto. Delle ampie piazze sono state, infine, realizzate in corrispondenza di edifici rappresentativi, dalla plasticità scultorea e di scala tale da potersi rapportare con la città ed il territorio.

Importanti risultati sono stati raggiunti anche nel contesto italiano<sup>137</sup>. La riqualificazione dell'Arsenale di Venezia (che oggi ospita anche attività culturali di rilievo come la Biennale) e del porto di Genova (restituito alla città come luogo pubblico attrezzato), ad esempio, incarnano buone pratiche di recupero del patrimonio industriale in disuso che costituiscono un campionario di esempi per la mitigazione

<sup>137</sup> Per un quadro degli interventi di trasformazione delle aree industriali dismesse in Italia si veda in A. BONDONIO, G. CALLEGARI, C. FRANCO, L. GIBELLO, *Stop&Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia. Trenta casi studio*, Alinea Editrice, Firenze 2005

dei rischi attraverso la definizione di nuovi scenari per le rispettive realtà urbane e per il territorio in genere.

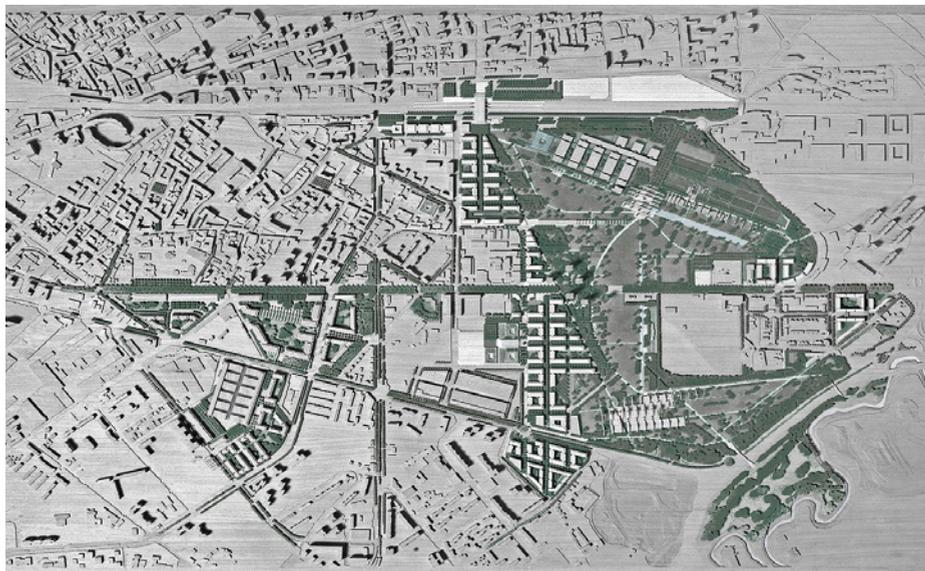
È questo l'obiettivo che si sta cercando di perseguire anche per l'area industriale di Sesto San Giovanni<sup>138</sup>, caratterizzata da edifici e manufatti industriali, insieme di rilevanza ambientale e documentale, nei quali si è da tempo individuata la maggiore opportunità di trasformazione urbanistica della città, al punto di proporre la candidatura alla lista del patrimonio mondiale dell'Unesco.

Il Piano di Governo del Territorio, approvato nel luglio 2009, ed il nuovo masterplan per le Aree Falck firmato da Renzo Piano, affrontano la tematica del recupero e della tutela dei beni storico-documentali rappresentati dai grandi capannoni industriali in carpenteria metallica, dai forni elettrici, da fabbricati in calcestruzzo e torri piezometriche nei quali si sono viste le risorse per dare nuovo impulso alle dinamiche della città. Si tratta di «organismi» che «possono diventare le pietre angolari

---

<sup>138</sup> si veda *Sesto San Giovanni. Il patrimonio industriale. Risorsa strategica per lo sviluppo urbano* in «Urbanistica Dossier» n.126, anno 2011

fig. 24 - RPBW, masterplan per la riqualificazione e la nuova urbanizzazione delle aree ex Falck di Sesto San Giovanni.



della nuova città: presenze architettoniche che, se opportunamente 'ascoltate', possono dare un prezioso apporto alla configurazione di luoghi pubblici di rilevanza urbana e metropolitana»<sup>139</sup>.

Allo stesso modo, si è ritenuto di dover investire sull'altra componente peculiare della città industriale, costituita dai complessi di case per le famiglie operaie costruiti dalle aziende per i propri dipendenti e per le maestranze (è il caso dei villaggi Falck, Diaz o C.E.C.A. - quest'ultimo realizzato da B.B.P.R.).

Al di là degli importanti risultati già raggiunti e di quelli previsti per il futuro, ciò su cui sembra utile porre l'attenzione è proprio la metodologia di ricerca utilizzata per pervenirvi. Il primo passo, infatti, è consistito nel puntuale lavoro di ricognizione, di analisi e di valutazione dello stato di fatto del patrimonio edilizio esistente, in rapporto alle caratteristiche generali del contesto ed allo specifico valore documentale dei manufatti. Il tutto è stato raccolto in un *dossier* di schede degli edifici e dei complessi edilizi, individuati come elementi testimoniali dell'identità industriale, e suddivisi per categorie. Su questa base si è, poi, proceduto a pianificare gli interventi possibili alla scala architettonica, il cui obiettivo primario appare quello restituire alla città ed ai suoi abitanti non solo la memoria dei luoghi che costituiscono il paesaggio antropico della città, ma anche il valore collettivo che gli edifici rappresentano attraverso un progetto di tutela attiva, rifunzionalizzando, quindi, il patrimonio di archeologia industriale per riguadagnare quei luoghi come spazi del vivere sociale.

In relazione a quanto esposto, emerge con chiarezza un dato comune a tutte le iniziative di successo: l'iniziale indagine conoscitiva è approfondita al punto da costituire, già essa stessa, una prima fase progettuale, cui possono far seguito esclusivamente degli interventi che facciano del carattere del luogo la chiave per la ri-significazione di edifici, infrastrutture, città e territori compromessi.

Da qui la necessità di restituire alla sperimentazione progettuale il compito di chiarire le possibili sorti anche di quelle aree urbano-industriali a noi così prossime e per le quali, sinora, è stato fatto poco o nulla.

Appare evidente, già allo stato attuale, come il destino dell'area industriale di Augu-

---

<sup>139</sup> G. CONSONNI, *I grandi monumenti industriali di Sesto San Giovanni. Esercizi di recupero* in «Urbanistica Dossier» n.126, anno 2011

sta, del suo porto e dei comuni limitrofi, dell'intera fascia costiera industrializzata e della città di Siracusa meriti lo sforzo di immaginare in concreto nuovi scenari che, in relazione alle possibilità offerte dai luoghi, permettano di dar vita ad un'ipotesi percorribile di città eterogenea e contemporanea.

La necessità di un repentino cambiamento di strategia nella gestione di quell'area è già stata colta, peraltro, anche da chi ha operato e continua ad operare nella realtà industriale in questione. È il caso dell'ENEL che, di recente, ha sostituito la centrale "Tifeo" di Augusta, ormai obsoleta, con un nuovo e moderno impianto produttivo<sup>140</sup>.

Tuttavia, dietro suggerimento fornito dalla Facoltà di Architettura di Palermo, la società si è dimostrata disponibile a salvaguardare la pregevole fabbrica progettata negli anni '50 da Giuseppe Samonà, al punto da finanziare una consultazione tra progettisti e scuole di architettura che delineasse ipotesi di rifunzionalizzazione in rapporto alle aree immediatamente limitrofe<sup>141</sup>.

Da tali circostanze si può senza dubbio dedurre che la bonifica dell'area, la riqualificazione e l'aggiornamento agli usi ammissibili del patrimonio di archeologia industriale (nell'ottica di attivare nuove dinamiche urbane e territoriali) possa realmente coinvolgere anche società e attori privati, locali e non, rendendo di fatto plausibile uno studio sistematico che possa suggerire strategie di cambiamento d'insieme e di dettaglio.

Nel caso specifico del territorio che si pone ad oggetto dello studio, appare utile tornare a ribadire come la complessità ed il carattere eterogeneo che lo contraddistinguono rendono necessario intraprendere nuovi percorsi conoscitivi, che facciano tesoro delle esperienze e delle conoscenze sin qui raccolte, per poter tarare gli strumenti di analisi e, come conseguenza, le più efficaci strategie progettuali per la sua riqualificazione complessiva anche nell'ottica di mitigare degli attuali rischi per le città e l'intero territorio.

\* \* \*

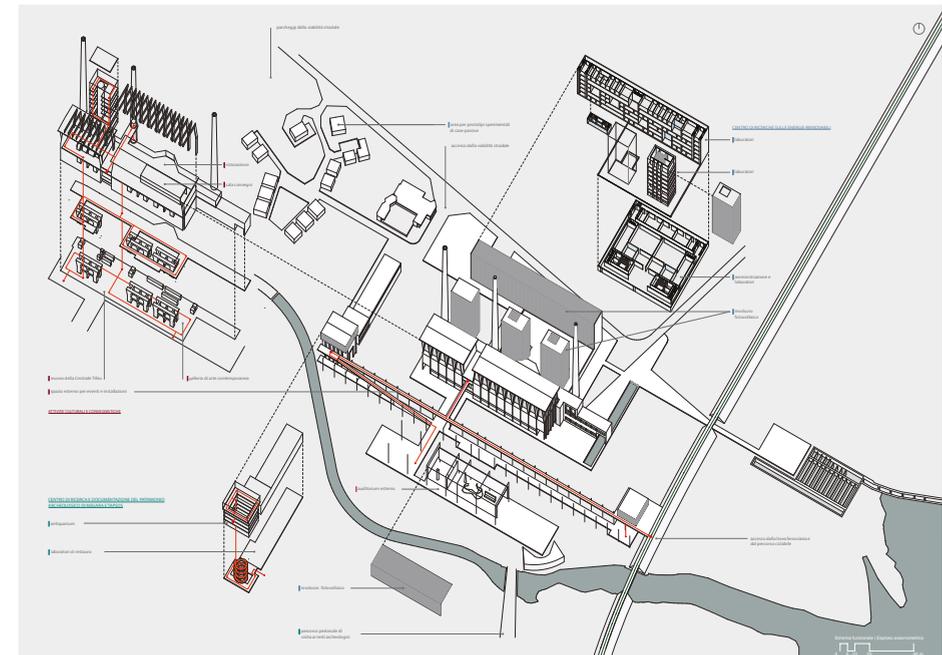
140 Si tratta della centrale Archimede, rimodernata ad opera di Michele De Lucchi (2000-2003). È degna di nota la perseveranza dimostrata nel tempo dalla Enel, sempre sensibile a ricercare un'immagine aziendale di prestigio: nelle architetture produttive (già dagli anni '50 in Sicilia con la centrale Tifeo di Samonà ad Augusta) così come nel design industriale. Lo stesso De Lucchi, infatti, è autore degli odierni contatori elettrici dell'azienda (2001) e, insieme ad Achille Castiglioni, di un interessante progetto di tralicci (1999), oggi in produzione, che mirano a ridurre l'impatto sul paesaggio dei cavidotti

141 si veda E. PALAZZOTTO (a cura di), *Re\_Power Station. Reuse of Augusta Power Station*, Edizioni Caracol, Palermo 2016



fig. 24 - la centrale Enel Tifeo, oggi dismessa, vista da Sud - foto dell'autore

fig. 25 - progetto di recupero e rifunzionalizzazione del complesso della ex centrale. B. Messina, E. Siciliano et al., *Il recupero della Centrale Enel Tifeo di Augusta: un polo industriale per la terza rivoluzione industriale*, in E. Palazzotto, *Re-Power Station...* (op. cit.)



## / 0.4 - METODOLOGIA E STRUMENTI DI LAVORO

Si è detto della volontà di riflettere sul “*come fare*” per mettere in relazione le parti sconnesse che costituiscono il ricco e frammentato paesaggio della fascia litoranea compresa tra Siracusa e Augusta.

D’altro canto, in risposta al tema più generale della “Valutazione e della mitigazione dei rischi urbani e territoriali”, ci si propone di fornire una panoramica sulle conseguenze della massiccia presenza industriale sullo spazio fisico e di indagare le azioni più utili ad attenuarne gli effetti sul piano della fruizione del territorio.

L’obiettivo metodologico<sup>1</sup> della ricerca è quello di rintracciare nella forma del territorio le chiavi tematiche per operare una “lettura orientata” del paesaggio antropogeografico, intesa come base di conoscenze necessaria per la re-interpretazione di un ambito geografico esteso e complesso.

Ci si propone, così, di fissare i capisaldi su cui poter fondare dei validi processi di trasformazione fisica del paesaggio antropogeografico, nell’ottica di perseguire una miglior strutturazione spaziale dell’insediamento urbano-industriale di scala territoriale e di attenuare i rischi dovuti alla promiscuità di centri produttivi, abitati, natura e resti testimoniali.

La geografia fisica del litorale della provincia aretusea consente di generalizzare il metodo<sup>2</sup> di ri-lettura adoperato e gli strumenti indagati a molti contesti simili. Nella gran parte delle aree urbano-industriali del Mezzogiorno d’Italia, infatti, il rapporto

tra mare e costa appare contraddistinto da valori morfologici del tutto comparabili al caso studio, così come comparabili appaiono i problemi legati alla presenza industriale ed alla necessità di rinnovare delle condizioni peri-urbane ormai in larga parte destrutturate per via di fenomeni di crescita violenta e non sufficientemente ragionata.

La ricerca si propone, ancora, di sperimentare un campionario di strumenti<sup>3</sup> analitici ed una rappresentazione ideogrammatica che risultino consequenziali alla lettura delle ragioni delle forme del paesaggio e che, al contempo, siano propedeutici alla definizione di qualunque proiezione di trasformazione fisica.

Il “Disegno” per il riprogetto del territorio viene qui inteso come strategia<sup>4</sup> perseguibile che possa adattarsi all’evoluzione delle sue dinamiche d’uso, come una sorta di piano d’azione di lungo termine fondato proprio sulle opportunità offerte dall’orografia, su cui tarare e coordinare ogni successiva ipotesi di cambiamento.

In questo senso, anche quel progetto di territorio può essere visto come uno strumento capace innescare dinamiche di positiva evoluzione del segmento produttivo verso modelli maggiormente sostenibili.

Muovendo dalla definizione delle grandi linee di un paesaggio rinnovato nei rapporti e nelle relazioni spaziali tra le sue componenti, questo studio prova, infine, di indagare i principi di metodo rintracciabili nell’applicazione del “progetto analogo” a contesti territoriali, con l’obiettivo di chiarire principi spaziali ed obiettivi specifici

1 *metodologia*: studio del metodo su cui deve essere fondata una scienza o disciplina: in senso più concreto, il complesso di fondamenti teorici sui quali il metodo è costruito. Voce tratta dal dizionario Treccani online

2 *metodo*: ogni procedimento inteso a raggiungere una conoscenza valida, dotata di significato

3 *strumento*: genericamente, arnese, congegno, dispositivo e similari, necessario per compiere una determinata operazione o svolgere una attività. Voce tratta dal dizionario Treccani online

4 *strategia*: La tecnica di individuare gli obiettivi generali di qualsiasi settore di attività pubbliche e private, nonché i modi e i mezzi più opportuni per raggiungerli. Voce tratta dal dizionario Treccani online

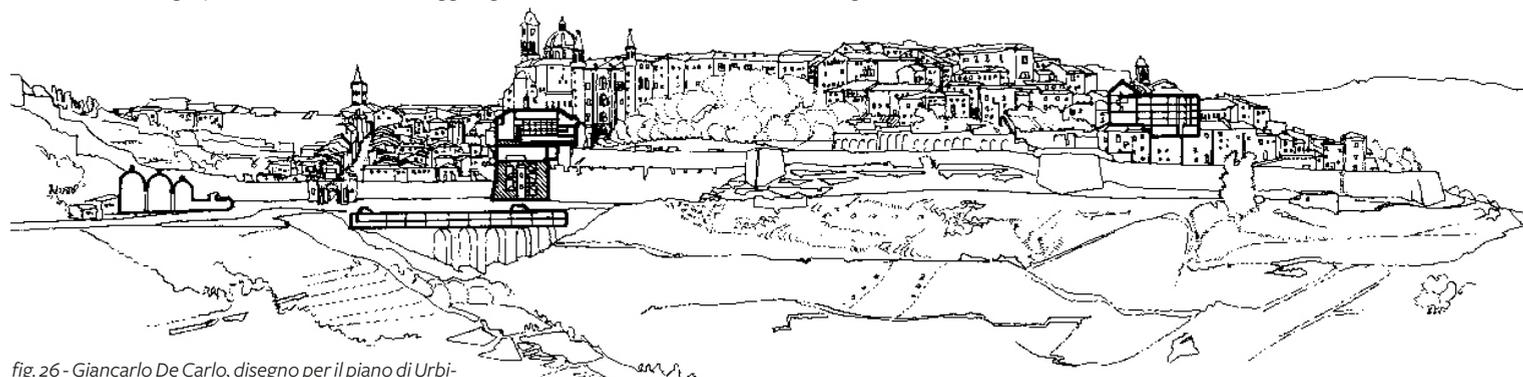


fig. 26 - Giancarlo De Carlo, disegno per il piano di Urbino. Immagine tratta da xxx

di un progetto di intenti senza dover ricorrere a soluzioni univocamente definite.

Per porre le basi di un plausibile cambiamento che abbracci efficacemente una scala tanto ampia si è, dunque, ritenuto necessario mettere in opera una lettura sistematica del paesaggio, nel rapporto tra i suoi elementi antropici e naturali, col fine di individuare potenzialità e criticità da porre alla base dell'auspicabile processo di riconversione spaziale e funzionale.

In quest'ottica, si pone la **necessità di tenere insieme più scale**: quella territoriale (dell'ambito costiero, collinare e del sistema idrografico in genere), quella delle infrastrutture (autostrada, statale, ferrovia, ma anche discariche, cave estrattive e bacini artificiali), quella della città (i diversi insediamenti lungo la costa e nell'entroterra come Priolo, Melilli, Augusta e Siracusa), quella dell'edilizia che costituisce i grandi complessi industriali attestati lungo la linea di costa, per terminare infine coi manufatti più minuti (reperti archeologici e rurali).

Assieme alla definizione di linee guida alla grande scala, è parso opportuno prospettare gli esiti di una trasformazione globale del litorale, definendo ambiti spaziali circoscritti su cui si potrà operare, in altra sede, attraverso pratiche esplorative circostanziate su cui elaborare progetti che possano dar forma specifica all'auspicato processo di riqualificazione dell'intera area urbano-industriale.

La vastità del territorio, la pluralità dei soggetti in gioco e le logiche addirittura sovranazionali degli attori in capo impongono di immaginare, a monte, una "strategia elastica" d'insieme, che consenta di risarcire l'attuale discontinuità territoriale attraverso una continuità ecologica da realizzarsi nel tempo.

La pianificazione su vasta scala ha ben letto le potenzialità del territorio nell'individuare, accanto al sistema delle infrastrutture, quello costituito dai "corridoi ecologici" dei solchi erosivi (le cosiddette "cave") che, da monte, si insinuano tra pareti rocciose e ciminere, per arrivare sino alla costa ed al mare.

La fascia litoranea del dipolo Siracusa-Augusta si articola per livelli: le infrastrutture della mobilità si poggiano sulla topografia, superando i rilievi ed i salti di quota con viadotti e gallerie, solcando il territorio con tracciati paralleli alla linea di costa.

I *canyon* calcarei (torrenti, ruscelli, alvei ormai secchi o coltivati ad agrumi, spesso di grande valenza naturalistica ed arricchiti da reperti archeologici e edifici rurali), superano la cesura costituita da nastri d'asfalto e dalla linea ferrata, passando al di sotto delle loro sostruzioni e attraversando il territorio trasversalmente.

Si tratta di due distinti *layer* altimetrici che non si intersecano mai costituendo, di

fatto, differenti corsie privilegiate attraverso cui rileggere il paesaggio ed i suoi elementi: da un lato con la percorrenza veloce legata al movimento in auto o in treno, dall'altro col movimento lento dell'attraversamento pedonale, lungo i possibili sentieri naturalistici che riscoprono le "cave" fluviali.

A partire da queste constatazioni, si sono individuati dei "temi per la lettura" dell'area di studio. In primo luogo l'evoluzione storica delle componenti del paesaggio antropogeografico, in relazione alla morfologia del suolo, per cercare di mettere in luce la permanenza dei segni e la sedimentazione delle componenti dell'odierna città lineare. In seconda battuta, la selezione critica di quelle porzioni del territorio in cui si palesa la compresenza dei differenti livelli altimetrici, per metterne a sistema le peculiarità all'interno di un disegno d'insieme che possa reggere la trasformazione ragionata attraverso cui rifondare il vuoto connettivo dell'intero insediamento territoriale.

Si è provato, così, ad individuare quegli stralci del paesaggio costiero, estesi da un lato attorno i nastri costituiti infrastrutture della mobilità e, dall'altro, lungo i segmenti delle "cave" ortogonali alla costa, attraverso riscontri sull'ubicazione dei punti nodali, sulla loro percezione in relazione alle differenti velocità di percorrenza e sulle possibilità di fruizione dei segmenti rurali dei *canyon* di più immediata prossimità a strade, autostrada e ferrovia.

Il fine è quello di definire aree delle di indagine privilegiate che possano essere indagate e ri-progettate, a partire dalle quali dar vita ad una rete di nuove relazioni tra oggetti e significati dei vari momenti della storia delle forme del litorale, attraverso la definizione di una regola applicabile all'intero territorio costiero.

L'individuazione, lo studio, la selezione e la messa a sistema degli elementi di meta-progetto condensati attorno alle direttrici di lettura e percorrenza (manufatti, reperti archeologici e testimoniali, ambiti paesaggisti di pregio, aree problematiche da riqualificare, edifici ed impianti da ri-significare) potrà, così, divenire oggetto di successivi approfondimenti per ciascuno dei temi progettuali individuati.

Risulterà necessario elaborare di un valido sistema di restituzione grafica (un disegno tematico, di cui si sono sin qui sperimentate le prime applicazioni), da intendersi come mezzo di conoscenza e di progetto, utile a discernere, tra le caratteristiche peculiari e gli elementi rilevanti del territorio (nelle sue varie scale ed attraverso le differenti modalità di percezione/fruizione), quelli da porre alla base di coerenti progetti di valorizzazione delle emergenze e di mitigazione dei rischi urbani e territoriali, attraverso l'applicazione di una strategia duttile d'insieme e di proiezioni sulla rigenerazione e sul riutilizzo di spazi e manufatti.

In questa sede, si proverà a fornire una risposta di metodo piuttosto che soluzioni univoche, immaginando di fare ricorso allo strumento del “progetto analogo” per trattare strategie di cambiamento fatte da sistemi di idee.

Si proverà, caso per caso, a rintracciare le coordinate del più appropriato sistema di rappresentazione, che riesca ad essere al tempo stesso descrittivo, selettivo ed euristico offrendo, in questi termini, un immediato ritorno quale mezzo operativo del progetto.

Per giungere ad un simile risultato, ancorché preliminare, occorre far ricorso a strumenti inusitati: un disegno tematico, elastico, che abbia al contempo finalità topologiche e proiettive, che sia multiscalare ed euristico, attraverso il quale si riesca, cioè, ad avere riscontri diretti sulle caratteristiche dell’oggetto di indagine ed a partire dal quale si possa dar forma a previsioni di cambiamento.

Va detto che, anche in questa direzione, il campo di ricerca è aperto poiché non esiste alcuno strumento applicabile universalmente<sup>5</sup>.

Si tenterà, così, di rintracciare le coordinate di una teoria nuova, in cui l’oggetto di studio coincide in larga parte col modo di rappresentarlo, nella quale l’esperimento di un disegno tematico (dove ogni immagine racconta qualcosa contemporaneamente), a cui si farà ricorso come strumento di selezione delle informazioni, delle relazioni e di progetto, diviene di per sé oggetto della ricerca giacché «l’esercizio della descrizione di un fenomeno esistente, con le sue tecniche e i suoi linguaggi, è della stessa natura dell’esercizio di descrizione di ciò che ancora non esiste»<sup>6</sup>.

Lo stesso Giancarlo De Carlo, nello sviluppare il Piano Regolatore Generale della città di Urbino, sottolineava l’importanza del disegno, attribuendo al progetto la capacità di divenire norma in quanto «rivelazione sintetica di una realtà complessa, capace di mettere a punto la metodologia più appropriata alla soluzione di un determinato problema (diventando punto di riferimento per situazioni analoghe), espressione della configurazione formale più significativa per una particolare circostanza fisico-spaziale (e stimolo per la generazione di configurazioni altrettanto significative nell’ambiente circostante)»<sup>7</sup>. L’architetto e urbanista genovese muo-

5 mentre il disegno d’architettura mostra notevoli limiti, ad oggi le esperienze più interessanti di rappresentazione multiscalare e multisensoriale, che faccia ricorso a gradienti temporali o sovrapposizioni e intersezioni di informazioni variegata va ricercato nella video-art (montaggi video e post-produzioni). Si vedano, ad esempio, le realizzazioni di Peter Greenway e Istvan Horcay

6 R. COLLOVÀ in A. SANTACROCE, *Trasformazioni di un paesaggio [...]*, op. cit., p. 8

7 G. DE CARLO, *Conversazione Nicolin - De Carlo* in «Lotus» n. 18, Milano 1978

veva, al contempo, una forte critica nei confronti della incapacità di ogni normativa «numerale» e, potremmo aggiungere, vincolistica di cogliere gli aspetti centrali della qualità dello spazio architettonico, urbano e del paesaggio. Del resto «le regole non producono naturalmente una qualità, sono solo l’ambiente necessario perché possa manifestarsi la qualità»<sup>8</sup>.

Allargando lo sguardo al territorio ed al paesaggio, il caso specifico della scala urbana della città marchigiana risulta ancora di un certo interesse, laddove De Carlo non esclude l’impiego di «indicatori», piuttosto che di soluzioni progettuali definite in tutto e per tutto. Così, mentre riconosce il merito alla norma «relazionistica» di riferirsi a rapporti complessi che tengono insieme tutte le componenti del processo («lascia spazio all’interpretazione e non essendo esaustiva in se stessa, deve essere corredata da ipotesi di applicazione» che, «dovendo essere “disegnate” stabiliscono un immediato legame di necessità col progetto»<sup>9</sup>), critica quelle norme numerali che, «essendo facili, schematiche, deresponsabilizzanti sono diventate l’unico ed il più potente strumento della burocrazia architettonica e urbanistica»<sup>10</sup>.

Dal quadro così delineato emerge come il dibattito sulla questione del progetto degli spazi dell’uomo e delle fattezze del paesaggio urbano e del territorio, risulti ancora del tutto aperto, vista l’oggettiva difficoltà che si è sin qui rintracciata nel definire efficaci tecniche di interpretazione e strumenti univoci per perseguire in maniera efficace l’obiettivo della gestione di usi e forme alla grande scala.

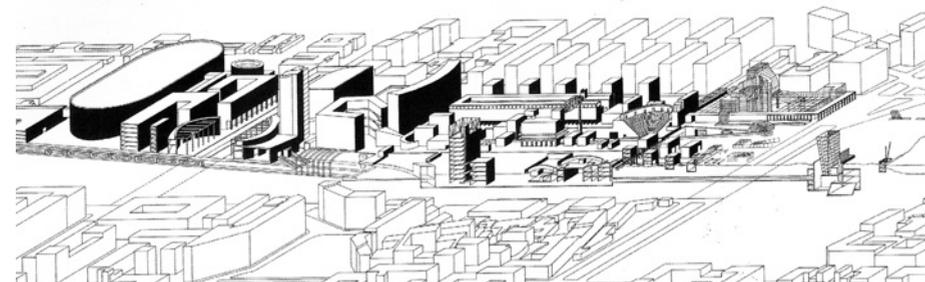
«La condizione di limitazione del campo della prospettiva lineare [...] scompare nella vita della città moderna che presenta, invece, orizzonti molteplici e sfuggevoli

8 R. COLLOVÀ, *Prefazione* in A. SANTACROCE, *Trasformazioni di un paesaggio [...]*, op. cit., p. 8

9 G. DE CARLO, *Conversazione Nicolin - De Carlo*, op. cit.

10 G. DE CARLO, *Conversazione Nicolin - De Carlo*, op. cit.

fig. 27 - S. Holl - xxxx



punti di fuga»<sup>11</sup>; un'area metropolitana o, a maggior ragione, la complessità dei fattori che definiscono un territorio-paesaggio fanno sì che «l'esperienza dinamica della nostra percezione si sviluppi a partire da una serie di prospettive sovrapposte, che si dispiegano davanti a noi a seconda dell'angolo e della velocità di spostamento, [...] mutando di continuo»<sup>12</sup>. Va da sé che le tecniche di rappresentazione acquisite dall'architettura e dall'urbanistica tradizionali, agli occhi di molti, ostacolano la comprensione del territorio e della città e che gli strumenti di cui ci si è finora serviti non sono sufficientemente pervasivi, tanto da risultare in larga parte inefficaci. Nel caso specifico dell'area urbano-industriale insediata tra Siracusa ed Augusta, queste appaiono del tutto inadeguate a divenire la base per una riflessione di tipo progettuale che miri al recupero ed valorizzazione del territorio e delle sue potenzialità.

Si proverà, così, ad indagare i mezzi in grado di dar corpo ad idee tali da inquadrare la gestione dei rischi per l'ambiente e per l'uomo all'interno di logiche complessive con cui, piuttosto che definire - aprioristicamente ed in maniera poco realista - il destino di stabilimenti industriali ancora attivi, si suggeriscano future possibili modificazioni ambientali (nelle forme e nelle funzioni, ma soprattutto nella relazioni tra elementi), capaci di invitare gli operatori dell'area a reinventare il proprio modo di fare impresa secondo logiche sostenibili ed al passo coi tempi.

L'obiettivo da perseguire con lo studio che ci si propone di sviluppare è duplice: da un lato quello di fornire soluzioni strategiche che possano incentivare un reale cambiamento della città *lineare* urbano-industriale, attraverso la definizione di una *struttura debole*<sup>13</sup> che possa modificare in meglio le dinamiche produttive che la reggono, nel tempo lungo e dall'interno; dall'altro quello di mettere a sistema, in maniera coerente e consequenziale alla strategia, le molte potenzialità archeologiche, naturalistiche e culturali di cui si è detto, conferendole una ritrovata identità ed aprendo le porte a nuovi e suggestivi scenari di fruizione e sviluppo.

Si vuole, dunque, elaborare una proiezione di cambiamento che, a partire dalla condizione variegata di cui si sono tracciati i contorni, possa essere applicata a simili territori complessi, costituiti dalla sovrapposizione e dalla mescola di molteplici elementi, potenzialità e problematiche.

La necessità di riqualificazione ecologica di grandi porzioni della fascia costiera

11 S. HOLL, *Urbanisms. Lavorare con il Dubbio*, op.cit., p. 25

12 Ivi, p. 26

13 volendo in una simile definizione parafrasare K. Lynch

della provincia aretusea, vittima dell'abbandono dei terreni agricoli e della dismissione di molti edifici produttivi, è definita come strategia d'insieme di gestione del territorio in tutte le intenzioni espresse dalla pianificazione di area vasta.

Gli indirizzi ed i dettami forniti si muovono nella direzione di una complessiva rivalutazione del patrimonio culturale ed ambientale, diffuso e puntuale, arrivando a suggerire la ri-naturalizzazione delle emergenze ambientali e a prescrivere l'obbligo per i Comuni di redigere piani di recupero delle aree industriali più prossime alla costa.

Risulta tuttavia difficile, ad oggi, prospettare degli scenari che contemplino l'idilliaca ipotesi di un integrale abbandono dei siti produttivi; è piuttosto necessario confrontarsi con la più realistica prospettiva di un'auspicabile graduale riconversione del patrimonio industriale, immaginando quali possano essere le condizioni al contorno che incentivino simili dinamiche di cambiamento.

In questo quadro, la necessità di mitigare i rischi legati alla presenza industriale si coniuga con il più generale obiettivo di dar forma e sostanza a strategie di intervento che, mettendo a sistema l'insieme di valori testimoniali, architetture rurali, paesaggi e manufatti da recuperare, possano concretamente confrontarsi coi diversi possibili scenari che un futuro ancora molto incerto può riservare.

Il caso studio proposto, l'area urbano-industriale tra Siracusa ed Augusta, potrà così divenire **strumento di lavoro in sé** per sperimentare possibili livelli e gradi del progetto del paesaggio, della città e d'architettura, che possa offrire spunti per la trasformazione, attraverso la valorizzazione delle risorse presenti e la rigenerazione di comparti ed aree più o meno edificate ed infrastrutturate, rimettendo in circolo aree dismesse ed abbandonate tanto dall'industria quanto dalle città, servendosi di un sistema di relazioni piuttosto che limitandosi ad offrire soluzioni univoche o schemi tanto generici da risultare, per forza di cose, inefficaci.

Nella convinzione che «non si dovrebbero sviluppare tesi storiche, storico-critiche, biografiche, agiografiche, né tantomeno solo ed esclusivamente progetti, [...] resta un campo molto vasto costituito non tanto di altri progetti quanto degli strumenti, del metodo e dei linguaggi specifici dell'architettura, insomma un esteso territorio di **indagine sul modo di fare le cose** dove, ma da tutt'altro versante, ritrovano posto appropriato le bibliografie, la critica, la storia ed anche i progetti»<sup>14</sup>.

Si vuole, dunque, perseguire uno studio di metodo, piuttosto che di contenuto,

14 R. Collovà in A. Santacroce, *Trasformazioni di un paesaggio. Studi sulle dinamiche urbane a Caserta*, Letteraventidue Edizioni, Siracusa 2010, p. 7

centrando la ricerca su ambiti di indagine ancora aperti, volti a comprendere come interpretare al meglio e controllare la scala intermedia tra la pianificazione territoriale ed il progetto della città e d'architettura, provando a ritagliare per il caso in esame un «piccolo sistema codificato di strumenti di descrizione»<sup>15</sup>.

Del resto, il territorio in questione appare emblematico per la complessità che offre agli occhi di chi lo osserva e pone lo studioso ed il progettista di fronte alla necessità di rintracciare strumenti validi per poterlo leggere in maniera coerente ed unitaria al punto da permettere, poi, di rileggerlo efficacemente col progetto per restituirlo, infine, a quella collettività che oggi lo rifugge.

Se la necessità di tutela delle valenze paesaggistiche e testimoniali è una priorità riconosciuta, quantomeno sul piano vincolistico, dagli indirizzi dettati dagli strumenti di pianificazione di area vasta (Piano Paesaggistico Provinciale), così come risultano già ben definiti i criteri guida per la ristrutturazione del sistema infrastrutturale legato ai trasporti (Piano Regionale dei Trasporti e Piano Territoriale Provinciale). Di contro, appare assolutamente necessario risolvere questioni legate ai modi per poterne cogliere l'essenza complessiva e le potenzialità specifiche, al fine di fornire risposte adeguate in vista dell'elaborazione di progetti consapevoli ed integrati in un sistema unitario che soddisfi «il bisogno di entità e struttura del nostro sistema percettivo»<sup>16</sup>.

È evidente, già da una prima analisi degli attuali strumenti di governo del territorio, la difficoltà nel mettere a sistema elementi diversificati e di scala differente che, tuttavia, giocano un ruolo parimenti importante per la «formazione dell'immagine ambientale» e la conseguente percezione del paesaggio e dello spazio urbano.

Ed il motivo risiede nel fatto che, sebbene le grandi linee siano state rintracciate nella suddetta pianificazione, nella pratica, anche per causa della copiosa geminazione degli strumenti di pianificazione, le indispensabili relazioni tra territorio, infrastrutture, paesaggio, industria, città, campagna e beni archeologici e testimoniali non sono mai state poste alla base di una visione integrata del sistema della *città-lineare* costiera della Sicilia orientale.

Per affrontare il problema di una *immagine riconoscibile*, intesa come «sistema di riferimento» che possa «organizzare le attività, le opinioni, la conoscenza»<sup>17</sup>, che faccia perno sulla percezione e sulla reale fruizione di porzioni di territorio, nell'ot-

15 Ivi, p. 8

16 K. Lynch, *The image of the city* [...] op. cit., p. 32

17 Ibidem

tica di re-inserirlo nel circuito del vissuto quotidiano (laddove oggi risulta del tutto avulso poiché reitto), appare utile considerare le posizioni di S. Holl<sup>18</sup> che, «mettendo a fuoco la macroscale della città attraverso la lente dell'architettura»<sup>19</sup>, afferma che «i piani regolatori comunali dovrebbero essere concepiti per elementi architettonici come loro catalizzatori iniziali» e che «l'urbanistica del ventunesimo secolo deve andare oltre il planimetrico ed assumere nuove forme in sezione»<sup>20</sup>. Pur riconoscendo la necessità che «i piani alla vasta scala, i trasporti rapidi interurbani, devono seguire un progetto ed una visione più ampia, così come i programmi ambientali di recupero o di restauro di ecosistemi»<sup>21</sup>, l'architetto e urbanista americano legge nel mancato superamento della planimetria in favore «dell'asse z» il principale limite della pianificazione che, nell'applicazione di regole troppo rigide, «blocca la possibilità di correzione»<sup>22</sup>; la città, invece, «dovrebbe essere costruita attraverso interventi architettonici urbani che possano essere vissuti e sperimentati, "provati" in un contesto vivo ed "aggiustati" in fasi successive»<sup>23</sup>.

Nei progetti elaborati per alcune città asiatiche e americane (molti dei quali poi costruiti)<sup>24</sup>, egli mette in pratica la teoria nel focalizzare il lavoro «sulla definizione di impianti urbani e modelli ambientali a larga scala [...], costruzioni ibride, caratterizzate dalla sovrapposizione di programmi funzionali» che perseguono l'obiettivo di dare forma a nuovi tipi di spazio pubblico attraverso il ricorso ad «una geometria urbana capace di offrire una nuova "esperienza" degli spazi pubblici metropolitani»<sup>25</sup>.

18 S. Holl, architetto e urbanista, Professore presso la Columbia University's Graduate School of Architecture and Planning, lavora da anni a progetti urbani integrati (paesaggio/architettura/urbanistica), profondamente legati al territorio ed alla componente soggettiva dell'esperienza urbana (tempo, sequenze spaziali, parallasse, rapporto edificio-infrastruttura)

19 S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il Dubbio*, Editrice Libria, Melfi 2010, p. 11

20 Ivi, p. 25

21 S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il Dubbio*, op. cit., pp. 270-271

22 Ibidem

23 Ibidem

24 si vedano progetti per il Worldwide Design Park Complex (WDPC) a Seoul - Corea (2007), per il Nelson-Atkins Museum of Art a Kansas City - Missouri (1997-2007), per le Spatial Retaining Bars a Phoenix - Arizona, per il Linked Hybrid a Pechino (2003-2009), per il Sliced Porosity Block di Ghengdu - Cina (2007-2012) o per il Vanke Center (Grattacielo orizzontale) di Shenzhen - Cina (2006-2009) o per il Lombardia Regional Government di Milano (2004) in cui si aspira all'integrazione dinamica tra paesaggio, città ed edificio e che si focalizzano sull'esperienza del corpo che attraversa lo spazio, sperimentando nuovi modi di abitare e vivere la socialità

25 S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il Dubbio*, op. cit., p. 11

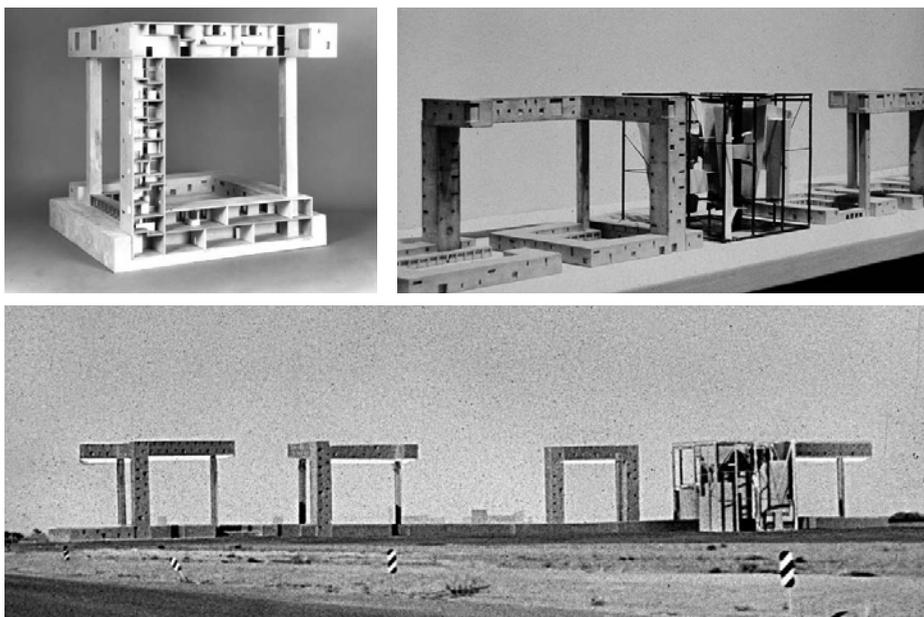


fig. 28 e 29 - S.Holl, Progetto per le "Spatial retaining Bars", Phoenix - Arizona. Immagine tratta da S. Holl, *Urbanisms - Lavorare con il dubbio* (op. cit.). Foto dei modelli, fotomontaggi e planimetria urbana

«La costruzione di pezzi di città», afferma Steven Holl, «è qualcosa che va al di là dell'architettura, ma non è semplicemente pianificazione urbana, è qualcosa a metà tra l'una e l'altra»<sup>26</sup>, per comprendere la quale risulta necessaria l'integrazione di edifici e spazi pubblici per «incorporare lo spazio prospettico» secondo «un approccio alla pianificazione che consideri diversi punti di vista [...], per concepire gli spazi urbani interpretandoli attraverso i principi percettivi»<sup>27</sup>.

Sebbene non si possa fare un parallelo sempre diretto tra l'oggetto dello studio e gli esempi su riportati (anche per via delle scale molto diverse in gioco), è senza dubbio esemplare rilevare come Steven Holl, muovendosi a partire dalle conquiste teoriche di Lynch, trovi nella «fusione tra urbanistica, paesaggio e architettura [...] il nuovo terreno d'indagine» della sua ricerca, figlia della presa di coscienza del fatto che «procedendo troppo lentamente per essere efficaci [...] e frequentemente modificati fino a diventare irriconoscibili»<sup>28</sup>, i piani non riescano sempre ad essere incisivi nel processo di governo delle trasformazioni della città e del territorio.

26 Ivi, p. 271

27 Ibidem

28 Ivi, p. 16

Del resto, il problema della mancanza di adeguati strumenti di controllo delle modificazioni a scala territoriale è avvertito da più parti ed è sentire comune ai differenti ambiti disciplinari che si occupano di dar forma allo spazio fisico. Infatti, se da un lato appare evidente come «la notevole complessità e l'elevata densità insediativa di parti consistenti del territorio provinciale (nel caso della fascia costiera tra Siracusa e Augusta, n.d.r.), assieme al mutato ruolo delle aree interne, sono elementi che rendono sempre più pressante l'esigenza di affrontare con gli strumenti propri della pianificazione di area vasta problemi la cui complessità non può essere più governata con i piani fino ad oggi praticati»<sup>29</sup>, dall'altro «la congerie di piani e programmi di varia natura, [...] ha prodotto un quadro complessivo dai contorni piuttosto "sfuocati" [...] la cui utilità appare confinata ad un ruolo conoscitivo [...] che spesso costituisce poco più che una "cornice", costruita per giustificare un insieme d'interventi diffusi, non sempre del tutto coerenti con le premesse che ne hanno motivato la decisione ed il finanziamento»<sup>30</sup>.

La coesistenza di un numero elevato di attori e portatori di interesse, la congestione di strumenti di pianificazione (numerose Prg comunali, Piano Asi, Prg portuali, ecc.) assieme ad una normativa di settore estremamente sfaccettata, rende molto complesso far divenire realmente operativi gli indirizzi strategici dei piani di area vasta che «rinviano sempre le scelte urbanistiche ad altri meccanismi come le varianti ai Prg o sistemi di deroga della pianificazione ordinaria, questi ultimi quasi sempre giustificati dall'urgenza della spesa. Infine, l'impostazione concettuale alla base di tali strumenti appare tale che essi molto raramente riescono a fare assumere ai contenuti territoriali un'accezione che non sia vaga e retorica»<sup>31</sup>.

Va inoltre aggiunto che il particolare carattere geomorfologico e paesaggistico dell'area, la dislocazione di beni naturalistici, archeologici e testimoniali in genere



29 F. MARTINICO, *La difficile innovazione. Lo schema di massima del piano territoriale provinciale di Siracusa*, in REGIONE SICILIANA ASSESSORATO TERRITORIO E AMBIENTE SERVIZIO 1 "PIANIFICAZIONE TERRITORIALE REGIONALE" (a cura di), *Argomenti di Pianificazione 2009 Contributi per la Riforma Urbanistica in Sicilia*, Editore Fondazione Federico II, Palermo, 2009

30 Ibidem

31 ibidem

su ampie estensioni territoriali (che arrivano nella gran parte dei casi ad interessare diversi ambiti comunali), rende pressoché impossibile una concertazione costruttiva tra le autorità amministrative in gioco, senza che vi siano delle concrete proiezioni di come possano prendere vita gli auspicati interventi di riqualificazione, attorno ai quali costituire una comunione di intenti.

In tal senso, è emblematico il caso dei progetti portati a compimento nel bacino del Ruhr, a cui si è fatto cenno nei precedenti paragrafi, posti in essere da autorità di coordinamento sovracomunali affiancate dal comitato scientifico della IBA Emscher Park (cfr. § 0.3).

È quindi necessario che si cominci a scandagliare il dipolo urbano-industriale in cerca della chiave di lettura che consenta di elaborare strategie di valorizzazione, prima, e progetti convincenti, poi, per la rigenerazione del patrimonio di archeologia industriale e di edifici dismessi, la rivalutazione di resti testimoniali, la riorganizzazione delle aree tradizionalmente urbanizzate ed agricole, la valorizzazione della costa, in un quadro d'insieme ragionato ed efficace, per definirne finalmente la tanto agognata *identità*.

La riqualificazione e valorizzazione del paesaggio, assieme a quanto questo offre e custodisce, non può tuttavia trovare alcun senso se non all'interno di una cornice più complessa che si confronti, nel lungo periodo, con un complessivo aggiornamento della mastodontica componente produttiva che ne ha, in maniera evidente, segnato sin qui il destino.

L'inquadramento preliminare dell'area in oggetto, della sua caratterizzazione geografica e morfologica, dei caratteri legati all'urbanizzazione, all'industrializzazione ed alle problematiche a questa connesse (in termini di contaminazione diffusa e puntuale), la ricognizione sugli interventi di bonifica in corso e sulle tecniche sostenibili che possano essere sperimentate per la bonifica, lo studio comparato degli strumenti di pianificazione di area vasta, la messa a fuoco delle principali criticità, potenzialità e delle più evidenti dinamiche di trasformazione in atto, l'analisi di casi esemplari (alle varie scale) di interventi di riqualificazione e riconversione di aree compromesse e di distretti industriali hanno sin qui tratteggiato i contorni di uno stato degli studi che, per un territorio tanto denso e per la pluralità di argomenti in campo, non può che costituire una labile cornice.

L'opportunità di codificare il processo cognitivo e progettuale di definizione di una *struttura debole* per la trasformazione (applicabile al caso oggetto di studio, ma paradigmatico per simili territori complessi ed in divenire), l'impiego e la messa a sistema degli strumenti malleabili ed incisivi della rappresentazione, nella consequenzialità tra indagine e progetto, divengono allo stesso modo obiettivo dello studio.

Persino l'oggetto di studio in sé va inteso come strumento di lavoro, necessario per dar corpo al tentativo di giungere alla definizione di un metodo flessibile che possa, infine, prospettare un reale cambiamento per un territorio così bisognoso di un rapido riscatto.

Gli esperimenti di codifica dello strumento di un disegno tematico saranno necessari per operare le scelte preliminari di selezione delle porzioni delle paesaggi individuate, tarare, impiegare e verificare le supposte tecniche di selezione degli elementi, controllare rispondenze dimensionali e relazionali, rappresentare significati e connessioni spazio-temporali, esplicitare le potenzialità ed i nessi tra le singole parti e tra le parti ed il tutto, tenere assieme scale diverse al fine di creare quadri di sintesi immediati, diretti ed univoci che siano, allo stesso tempo, il materiale di base su cui sperimentare il progetto.

Su tali basi, in altra sede si potranno elaborare le più opportune strategie di cambiamento, capaci di operare alla scala ibrida compresa tra la pianificazione territoriale ed il progetto di architettura a partire dalla lettura-proiezione operata attraverso un disegno progettato ed espressione chiara di intenti meta-progettuali.

Dal quadro sin qui delineato emergono già alcuni temi su cui verificare le ipotesi avanzate: da un lato il lavoro sulle infrastrutture della mobilità, per le quali si possono immaginare nuove configurazioni che superino il concetto di infrastruttura-nastro, ripensando gli elementi di intersezione come nuovi collegamenti.

L'autostrada, da rileggere come parkway (che, estendendosi ad aree già demaniali attraverso la riqualificazione di nodi e svincoli, può divenire punto di contatto col territorio ed accesso all'area di valenza paesaggistica), la strada statale, che può essere pensata come nuova strada interna metropolitana (su cui l'edificato, esistente o da integrarsi, possa avere destinazione prevalentemente commerciali o artigia-



nale-produttive) e la ferrovia, da intendersi come collegamento rapido che, alla scala territoriale, possa servire direttamente nuovi distretti produttivo-culturali (tra cui in potenza, la “Tifeo” ed il CIAP) e siti di interesse naturalistico-archeologico, resi immediatamente fruibili anche grazie ad un nuovo sistema di mobilità dolce ad essa connesso.

Dall’altro il progetto dei parchi delle aste fluviali, spazi ritrovati nel paesaggio con valenza ecologico-ambientale, per i quali vengono individuati criticità, vincoli e obiettivi con lo scopo di prospettare delle idee di spazi che facciano da sfondo realistico ad auspicabili successivi ragionamenti sugli strumenti attuativi ed economici da impiegarsi.

Il modello di riferimento è quello della Ruhr, in cui la produzione si integra con nuovi prototipi di insediamenti residenziali e del settore terziario, all’interno di una cornice complessiva che mira a pervenire ad un ritrovato equilibrio ecologico.

Nel caso specifico, la riconversione operata attraverso l’agricoltura per risolvere i problemi ambientali di bonifica di aria, acqua e terreni, può al contempo costituire la base per un processo di rinnovamento produttivo fondato sullo sfruttamento, a chilometro zero e da parte di filiere complesse, della materia prima impiegata per la riqualificazione paesaggistica (ad esempio nell’utilizzazione della canapa per i prodotti dell’edilizia, del design, ecc.)

Laddove si verifici l’efficacia delle soluzioni prospettate, potrebbero farsi seguire ipotesi di riqualificazione urbana con la ristrutturazione-costruzione di quartieri e servizi urbani o, addirittura, la più profonda ridefinizione delle tipologie insediative dei poli produttivo-culturali.

Il tema della sostenibilità e della mitigazione dei rischi diverrebbe, così, motivo di profonda riqualificazione del paesaggio e del costruito.

\* \* \*

fig. 30 - nella pagina a fianco: R. Collovà, Masterplan per la strada di costa, Palermo. Immagine tratta da “Identità dell’architettura italiana”, Edizioni Siabasis, Parma 2017pp. 56-57

/ 01

**TRASFORMAZIONI DEL  
PAESAGGIO:  
UNA LETTURA STORICA**

## / 1.0 - TRASFORMAZIONI DEL PAESAGGIO: UNA LETTURA STORICA

Il territorio che si estende tra le città di Siracusa ed Augusta ha oggi una caratterizzazione al contempo urbana e industriale: è un palinsesto complesso, esito della stratificazione fisica e temporale di eventi tra loro eterogenei che hanno comportato modificazioni fisiche del territorio, lasciando tracce più o meno evidenti, a volte oscurate dalla sovrapposizioni di funzioni tra loro poco compatibili e dalla scala mastodontica dell'agglomerato produttivo che, oggi, costituisce la sua componente più appariscente.

Si tratta di un territorio esteso per circa 47.000 ettari, che occupa oltre trenta chilometri di fascia costiera, caratterizzata da appendici peninsulari, anse naturali ed artificiali, la cui morfologia frastagliata dà forma ad un paesaggio singolare che, degradando dall'altipiano dei Monti Climiti, si bagna nel mar Ionio affacciandosi, infine, verso l'Europa Orientale e l'Africa Settentrionale.

Tra le città di Siracusa ed Augusta si affastellano centri urbani, aree industriali e produttive in attività, dismesse o in via di dismissione, centri minori, reperti archeologici di grande importanza ed emergenze paesaggistiche di riconosciuto pregio, oggi sottoposte a tutela.

Ne emerge il quadro di un insediamento di scala territoriale, che struttura in un *unicum* nuclei abitati, siti di rilievo culturale e naturalistico, aree agricole ed attività produttive di notevole impatto ambientale.

Tuttavia, le più recenti trasformazioni del paesaggio di questa porzione dell'isola hanno fatto sì che si perdesse quell'immagine riconoscibile che, per secoli, ne ha connotato la memoria collettiva.

La Sicilia e la sua costa orientale sono state oggetto di numerose colonizzazioni e dominazioni, crogiolo di culture ed espressioni artistiche ed architettoniche, avamposto al centro del mediterraneo delle tante culture dominanti che si sono succedute nel corso del tempo. Paolo Orsi<sup>1</sup> definiva questo territorio come un

---

1 Archeologo italiano (Rovereto 1859 - ivi 1935), dapprima nell'amministrazione delle biblioteche, poi in quella dei musei. Destinato a Siracusa, si dedicò all'esplorazione e all'illustrazione archeologica della Sicilia; studiò il periodo preellenico attraverso gli scavi delle necropoli di Pantalica, Caltagirone, Plemmirio, Tapso; il periodo greco con lo scavo e lo studio della città e delle necropoli di Siracusa, Gela, Camarina Centuripe, estendendo anche le ricerche alle catacombe cristiane e giudaiche e alle antichità bizantine. Soprintendente alle antichità della Calabria e Basilicata (1907-25), scavò fra l'altro a Locri e a Rosarno (antic. Medma). Diresse il *Bullettino di paleontologia italiana* e l'Archivio storico della Calabria e Lucania; fu socio nazionale dei Lincei (1914) e (dal 1924) senatore del Regno. Voce dell'enciclopedia Treccani

«suolo di meravigliosa fertilità e ricchezza archeologica, dove ad ogni pie' sospinto tracce e reliquie di remota civiltà sicula s'incontrano colle greche, ed i ruderi d'età romana s'alternano colle memorie cristiane e bizantine»<sup>2</sup>.

Anche in seguito, con gli arabi, i normanni, gli spagnoli, sino all'epoca moderna, per arrivare, infine, all'industrializzazione a noi più prossima, continuarono a susseguirsi modificazioni del paesaggio e della morfologia dell'abitato che testimoniano la sedimentazione dell'opera dell'uomo sulla forma unica di quel territorio.

\* \* \*

---

2 P. ORSI, Priolo. *La catacomba di Manomozza* in «Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei», volume III, 1906, p. 185 e segg.

## / 1.1 - L'ARCHITETTURA SCAVATA E GLI INSEDIAMENTI NELLA PREISTORIA

Le caratteristiche orografiche e morfologiche delle coste, degli altipiani e delle aree montane e collinari interne della fascia litoranea, hanno fatto sì che si insediassero popolazioni sin dalla preistoria, che si costruissero porti e città fortificate, torri e manufatti difensivi, le cui vicende rendono atto dell'importanza che, nel corso dei secoli, questa porzione di mondo ha rivestito nell'immaginario collettivo e nelle vicende della storia dell'uomo.

Già sul finire dell'Ottocento veniva messa in luce la presenza di tracce di insediamenti costieri molto antichi, tra cui quello della stazione neolitica di **Stentinello**<sup>3</sup>, presso Siracusa risalente alla metà VI - V millennio a.C.

«Il villaggio esisteva in immediata prossimità al mare, in luogo piano non dominante, ma ovunque dominato da alture [...] e consisteva in un complesso di abitazioni [...] sopra un terrazzo di roccia tufacea, che con varia altezza si eleva da due sino a cinque metri sopra il livello del mare»<sup>4</sup>. Si trattava dell'abitato di una società con una «sviluppatissima ed eccellente arte ceramica», che prediligeva «l'impiego di forme esclusivamente geometriche combinate con molta varietà e ricchezza, per la produzione di vasi [...] decorati col mezzo meccanico di stampi, i cui cavi riempiva poi di calcare terroso bianco che cuoceva ed induriva al fuoco col vaso stesso»<sup>5</sup>.

Orsi affermava che l'uomo di Stentinello, «senza dubbio anteriore al popolo delle grotte artificiali, doveva necessariamente abitare in capanne sopraterra»<sup>6</sup> che costituivano un «villaggio trincerato» (di cui sono stati rinvenuti in seguito i solchi sul suolo per il fissaggio dei pali lignei delle strutture verticali - Tiné, 1961), circondato da un fossato di forma ellittica con funzione di *limen* per la difesa, di drenaggio per

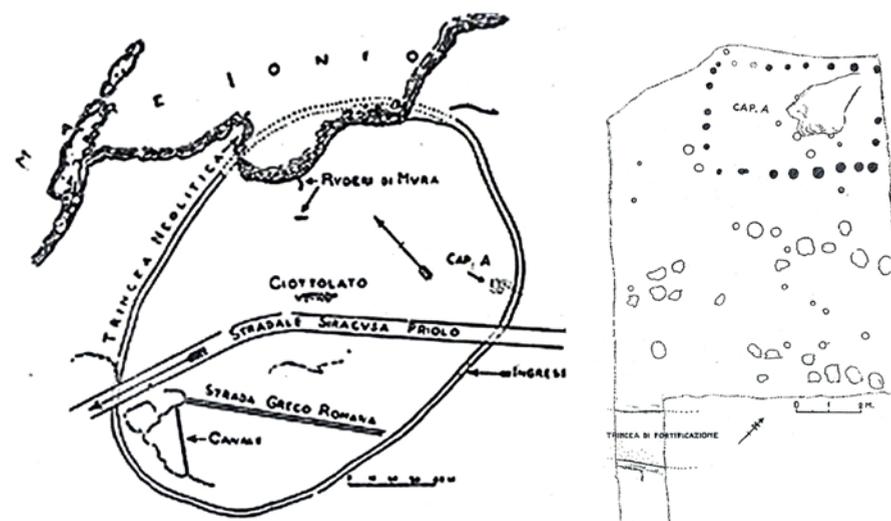
il terreno e di protezione per il bestiame<sup>7</sup>.

Oggi, purtroppo, le tracce di quell'antico insediamento, seppur oggetto di numerosi studi e di recenti scavi archeologici, non sono accessibili né valorizzate. Il sito, soffocato dalla presenza degli edifici produttivi e commerciali della frazione di Targia, è solcato da una strada carrabile senza importanza, mentre l'esistenza dei segni fisici di quell'importantissima cultura del Mediterraneo sono del tutto celati agli occhi di chi non si occupi di studi specialistici, né risultano integrati in alcun percorso di visita che ne permetta la fruizione e comprensione.

L'insediamento sul mare, nell'ansa ridossata a nord dalla penisola di Magnisi e, a sud, dalla balza siracusana, era protetto dalle lontane alture dei Climiti, ad ovest, e si giovava della prossimità del corso d'acqua che scorreva nell'odierno vallone Picci. La felice condizione morfologica ed il ricorso all'elemento del recinto costituirono la condizione sufficiente per il fiorire di una civiltà dalla raffinata sensibilità artistica, dagli usi e costumi senza pari rispetto a quelli delle coeve civiltà isolate preelleni-

7 Le ipotesi dell'archeologo vennero in seguito confermate dal ritrovamento di solchi scavati nel terreno per l'infusione dei pali lignei che costituivano la struttura delle capanne. Si veda per questo in S. TINÉ, *Notizie preliminari su recenti scavi nel villaggio neolitico di Stentinello*, Archivio Storico Siracusano, 1961

fig. 1 - insediamento di Stentinello. Planimetria generale dell'insediamento e dettaglio della capanna A. Immagini tratte da Tusa (1994), come riportate in Servizio Museo Archeologico Regionale "Paolo Orsi" - Progetto Scuola-Museo - n.2. Il Neolitico e la provincia di Siracusa



3 P. Orsi, *Stazione neolitica di Stentinello (Siracusa)* in «*Bullettino di Paleontologia Italiana*» n. 12, anno XVI - dicembre 1890 (consultabile sul catalogo online della fondazione Museo Civico di Rovereto).

L'archeologo ricostruisce le vicende della comunità sicula grazie ai ritrovamenti di oggetti di vita quotidiana, suppellettili e stoviglie rinvenuti all'interno di due fossi, inizialmente identificati come discarica, con cui vennero infine identificate alcune porzioni del fossato perimetrale scoperto più di recente da Voza.

4 Ibidem

5 Ivi, p. xxx

6 P. Orsi, *Stazione neolitica di Stentinello ...*, op. cit.

che, d'importanza tale da prestare il nome alla caratteristica cultura del neolitico medio, diffusa in Sicilia e Calabria<sup>8</sup>.

L'orografia della costa che, ora come allora, dava luogo ai «magnifici porti naturali di Siracusa e di Augusta, comunicanti colle montagne per le arterie idriche», rappresentava il motivo per cui «si erano stabiliti in buon numero i Siculi della seconda età, attrattivi dalla bellezza dei siti e dalla facilità di commerci con genti transmarine»<sup>9</sup>.

Poco più a nord, infatti, la vantaggiosa condizione topografica offerta della penisola di Thapsos<sup>10</sup> (il cui toponimo significa proprio "posto sicuro") fece sì che quella lingua di terra sul mare venisse abitata sin dal XV sec. a.C. (nell'età del bronzo medio) e che divenisse presto un centro florido, ricco emporio che, sulla costa orientale della Sicilia, raccoglieva le fila delle più importanti reti commerciali del Mediterraneo.

8 Anche il sito che sarà scelto per la fondazione della colonia greca di Megara Hyblaea ospiterà un villaggio del Neolitico (rintracciato da Paolo Orsi nei pressi dell'area dove sorgeva un tempio greco) che presenta molte analogie con quello di Stentinello, dal quale dista una decina di chilometri.

Entrambi si impostano su terreni pianeggianti (uno a diretto contatto con il mare, l'altro vicino) e sono entrambi dotati di fossato. Nel caso del villaggio di Megara la trincea, larga 3 m, era addirittura rivestita con due paramenti murari ai lati che Orsi definì «il più antico documento della tettonica dell'isola». Orsi riconosceva, inoltre, a Stentinello ed a Megara «le forme in germe o primordiali, di quello che fu poi il villaggio palafittico per gli Italic, la polis per i Greci, la urbs dei Latini». Mentre erano ormai ben noti i sepolcri specificamente siculi delle tre fasi di quella civiltà, non vi sono certezze sulle necropoli dei villaggi neolitici Stentinello e Megara, in quest'ultimo caso anche per via delle successive profonde trasformazioni apportate dalla fondazione della città greca). Orsi riconosce, però, alle ricerche condotte dai fratelli Cafici il merito di aver chiarito che «gli Stentinellesi non conoscessero la tomba a forno, ma inumassero i loro morti in cassette di pietra calate nella nuda terra; e che appunto per la forma sepolcrale, oltre che per la ceramica, essi si differenziassero dai Siculi».

Si veda in P.ORSI, *Megara Hyblaea 1917-1921. Villaggio neolitico e tempio greco arcaico* in «*Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia Nazionale dei Lincei*», Hoepli 1921, vol. 27, Puntata 1. pp. 109 - 180

9 P.ORSI, *Molinello presso Augusta* in «*Atti della R. Accademia dei Lincei. Memorie della Classe di scienze morali, storiche e filologiche*», 1902 - p. 411

10 I primi scavi archeologici nella penisola di Thapsos furono eseguiti intorno al 1880 da Francesco Saverio Cavallari che identificò circa 300 tombe. Fu, poi, Paolo Orsi a scavare estesamente la necropoli nella zona di nord-est e a pubblicare i risultati delle ricerche in una famosa Memoria dell'Accademia dei Lincei nel 1895 (op. cit.).

Tra la fine degli anni Sessanta e gli inizi degli anni Settanta, prima Luigi Bernabò Brea e poi Giuseppe Voza ad identificare inequivocabilmente l'area della città di Thapsos.

I villaggi dell'età del Bronzo continuavano ad essere caratterizzati da capanne<sup>11</sup> — di cui, per ovvie ragioni, poco è rimasto se non le tracce di sedime al suolo —, mentre l'architettura dei morti assumeva una straordinaria importanza nelle vicende che, di qui in avanti si succederanno, con la sperimentazione sulle cosiddette tombe "a camera". La cultura thapsiana ne rappresenta la maggiore testimonianza assieme ai più antichi insediamenti della civiltà cosiddetta di Castelluccio (2100 a.c.), diffusi prevalentemente nelle aree collinari e montuose della porzione sud-orientale della

11 Le capanne erano realizzate struttura lignea di pali a reggere il colmo del tetto a spioventi, poi completate ai lati con struttura di paletti su cui veniva fissato un paramento di incannucciato rifinito, infine, con un impasto di argilla. La pianta dell'abitazione tipica degli insediamenti siculi preistorici e protostorici variò da rettangolare con i lati corti spesso arrotondati (antica età del rame, poi arricchita con fosse al suolo rifinite in argilla per la conservazione delle granaglie nella media età del rame), a tondeggianti dalle dimensioni più contenute (tarda età del rame). L'unico villaggio della facies di Castelluccio interamente scavato e pubblicato è quello di Manfria, vicino Gela (Orlandini, 1962), in cui l'organizzazione spaziale delle capanne in due distinti gruppi denota la strutturazione di spazi aperti pubblici e privati e la specializzazione delle differenti porzioni dell'edificato (abitazioni, capanne per riunioni, scarichi, ecc.)

fig. 2 - individuazione dei villaggi neolitici (a sinistra) e dei successivi insediamenti castellucciani del bronzo antico (a destra) lungo la fascia costiera tra Siracusa e Augusta - Immagini tratte da Servizio Museo Archeologico Regionale "Paolo Orsi" - Progetto Scuola-Museo - n.2. Il Neolitico e la provincia di Siracusa e OD. Museo - n.4- Insediamenti e territorio nell'antica età del Bronzo negli Iblei meridionali (rielaborazione dell'autore)

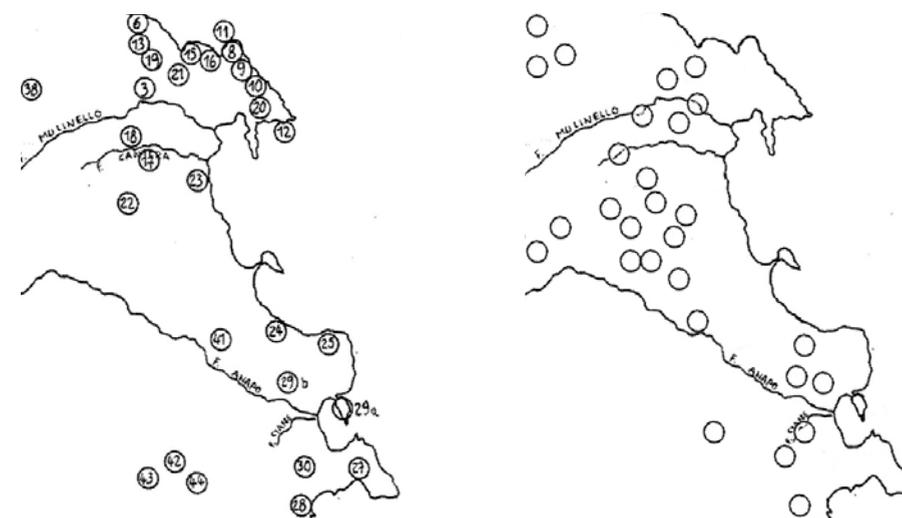




fig. 3 - Veduta di Thapsos dalle colline di Melilli. Immagine tratta da P. Orsi, *Thapsos* in «*Monumenti Antichi* ...», (op.cit.), pp. 90-91

Sicilia<sup>12</sup>.

Mentre sulle creste rocciose dell'entroterra si scavavano sepolture singole e, poi, collettive<sup>13</sup> (probabilmente facenti capo a gruppi familiari allargati), in cui prendeva corpo il processo di monumentalizzazione operato attraverso le forme architettoniche scolpite sulla roccia (con stipiti e pilastri a decorare gli ingressi ai sepolcri), l'insediamento costiero di Thapsos risentiva dell'influenza dell'architettura funeraria micenea, manifesta nelle belle *τόλοι* scavate nel suolo ed accessibili attraverso un *δρομος*<sup>14</sup>.

I continui scambi con Micene, propiziati dal felice approdo del porto naturale della penisola Magnisi<sup>15</sup>, fecero in modo che «si determinasse un progresso tecnologico, un arricchimento della cultura materiale ed artistica, l'affermazione di nuove

12 P. ORSI, *La necropoli sicula di Castelluccio*, *Bullettino di Paleontologia Italiana* n. XVIII, pp. 1-34, 67-84. A differenza della raffinata cultura di Thapsos, l'archeologo riferisce come la civiltà del popolo di Castelluccio (località nei pressi di Noto, la cui cultura si estese sino al Plemmirio di Siracusa) dovesse essere molto bassa, non riscontrandosi nella ceramica grande varietà di forme, molto inferiore a quella dei litoplidi di Stentinello. Orsi parla di un «popolo povero che per commerci traspariti riceve oggetti ed elementi di una civiltà molto più progredita».

13 Le tombe della cultura castellucciana permettono di leggere un processo di monumentalizzazione, diffuso su tutta l'isola e che probabilmente rispecchiava le condizioni socio-economiche del gruppo familiare cui il sepolcro apparteneva: dalla semplice spianatura della parete rocciosa dove si apre la tomba, si passava alla facciata con finti pilastri resi a rilievo, fino a quella con veri pilastri scolpiti, o a quelle, molto rare, in cui il prospetto veniva costruito in muratura. Nella necropoli di Castelluccio sono trovate anche alcune tombe con portelli scolpiti con motivi che dovevano avere valenza magico-religiosa.

14 gli antichi abitanti del sito, così come quelli delle comunità castellucciane, scavavano locali di piccole dimensioni nella roccia, deponendovi i corpi dei defunti, insieme a ricchi corredi funerari e oggetti in ceramica, per richiuderli infine con ampi lastroni

15 Secondo lo storico Amari, il nome Magnisi fu dato dai normanni, derivandolo da Magna Insula (Grande Isola). Si veda in M. AMARI, *Biblioteca Arabo-Sicula*, vol.1, cap.VII

mode nell'abbigliamento, nell'organizzazione della casa, del modo di vivere e, quindi, della struttura sociale, giuridica e politica della società» tali che «possiamo definire Thapsos la prima città che si conosca in tutto l'occidente mediterraneo, la vera e propria capitale della Sicilia nel XIV sec. a.C. e, con Lipari, il massimo emporio del commercio miceneo con l'Occidente»<sup>16</sup>.

«L'accesso da terra difendibile con lieve sforzo, due buoni ancoraggi per piccole navi che danno riparo contro i venti di levante [...] e la prossimità degli Iblei, che proteggono contro il tramontano» furono le caratteristiche che permisero a quel luogo di divenire «assai acconco, di approdo e di appoggio a genti che venivano dal mare e che volevano metter piede sicuro in Sicilia»<sup>17</sup>.

Tale condizione portò allo sviluppo di un abitato che crebbe nel tempo, in cui le forme del costruito testimoniano il processo di miceneizzazione delle tipologie strutturali dell'abitazione indigena, che da capanna monocellulare di forma circolare o subcircolare, ovale o a ferro di cavallo, si trasformò in casa dalle molte stanze di forma rettangolare, disposte intorno ad ampi cortili, dotati di piccoli ambienti di servizio e pozzi, finiti con pavimentazioni in acciottolato di accurata tessitura<sup>18</sup>, che in alcuni casi integrarono le precedenti costruzioni, dando luogo ad un suggestivo sincretismo formale e tipologico (fig. 4).

Alla città dei vivi si accostava quella dei morti che, come a costituire il confine tra terra e acqua, veniva scavata nelle porzioni costiere della penisola. La concentrazione dell'abitato di Thapsos nei pressi dell'istmo e l'ubicazione delle necropoli lungo il perimetro della penisola si spiega con le ragioni della necessità: l'approdo avveniva nell'area ridossata corrispondente alla striscia di terra che collegava la terraferma alla penisola. L'abitato, dunque, fronteggiava le cale e l'unica via di comunicazione

16 Si veda G. VOZA, *L'età del bronzo e la Cultura di Thapsos* in C. CIURCINA (a cura di) *Dalla Grotta al villaggio: dal paleolitico all'età del ferro*, Museo Regionale Paolo Orsi 2008

17 P. ORSI, *Thapsos* in «*Monumenti Antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», v. VI, Hoepli Editore, Milano 1896

18 l'abitato messo in luce dal 1967 da Voza in poi sulla zona pianeggiante in lieve pendio da est a ovest, che si estende per circa 1 km alla radice dell'istmo e che è segnato, dalla parte orientale, da una lieve falesia che proteggeva dai venti del primo e del secondo quadrante. Alle capanne si sostituiscono autentici complessi edilizi, formati da ambienti rettangolari che si dispongono su tre lati attorno ad una corte centrale acciottolata, sovente servita da un pozzo. Inequivocabile, secondo Giuseppe Voza, l'ascendenza al mondo miceneo di questi organismi architettonici centripeti che sono fiancheggiati da strade. L'insediamento sarebbe stato munito di una poderosa struttura muraria, sinora parzialmente individuata, che ha posto non pochi interrogativi sul vero significato di questo particolare nucleo dell'abitato.



figg. 3 - Tombe scavate nella roccia. A sinistra, necropoli di Castelluccio; a destra, tomba nella penisola di Thapsos. Disegni di F. Carta per P.Orsi (1906)

con la terraferma, peraltro naturalmente difesa dagli acquitrini, poi trasformati in saline, e successivamente fortificata dagli ateniesi (che nel 414 a.C. vi ricoverarono le navi per un certo tempo, prima dell'occupazione del porto Grande di Siracusa<sup>19</sup>). Le necropoli, invece, trovavano posto nelle aree periferiche dove, complici gli scavi realizzati sul litorale settentrionale (per farne le vaste cave di pietra con le quali, nei secoli XVI-XVII, si costruirono le colossali fortificazioni di Augusta 20), molti dei sepolcri ipogei risultano oggi sezionati, dando luogo ad un paesaggio ancor più singolare, a cui in epoche recenti si è aggiunta la cinquecentesca torre militare spagnola, il faro Magnisi ed i segni sul suolo lasciati dalle batterie di contraerea utilizzate dagli alleati nella Seconda Guerra Mondiale.

Per via della profonda influenza che ebbe sull'evoluzione della civiltà locale in Sicilia, Thapsos diede il nome alla più famosa cultura della media età del Bronzo nell'isola.

Se da un lato i sicuri porti naturali fornirono il pretesto perchè si sviluppassero delle floride civiltà costiere, dall'altro gli imponenti e scoscesi rilevati poco distanti dal litorale divennero luoghi abitati dalle singolari caratteristiche.

I monti Climiti ed Iblei costituiscono uno «sbarramento frontale fra i due corsi dell'Anapo e del Mulinello nell'agro siracusano che, a chi venga dal mare, si presentano come una muraglia rocciosa di modesta elevazione, conterminata ovunque da asprissime balze che all'altipiano soprastante conferiscono sicurezza e prote-

19 P. ORSI, *Thapsos* in «*Monumenti Antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», v. VI, Hoepli Editore, Milano 1896, p. 93

20 *Ivi*, p. 94

zione contro improvvisi attacchi. Solo al centro del loro margine settentrionale essi si scompongono in una serie di scarpate, frastagliate ed interrotte da una serie di solcature profonde di antichi corsi d'acqua in parte asciutti, per le quali l'accesso dal piano al monte è reso possibile e facile»<sup>21</sup>.

Questa particolare condizione orografica permise che, in concomitanza al fiorire della cultura di Thapsos, la civiltà di Pantalica<sup>22</sup> cominciasse la lenta e straordinaria opera di trasformazione della forma delle montagne dell'entroterra, nel sito che, probabilmente, fu dell'antica Hybla<sup>23</sup>.

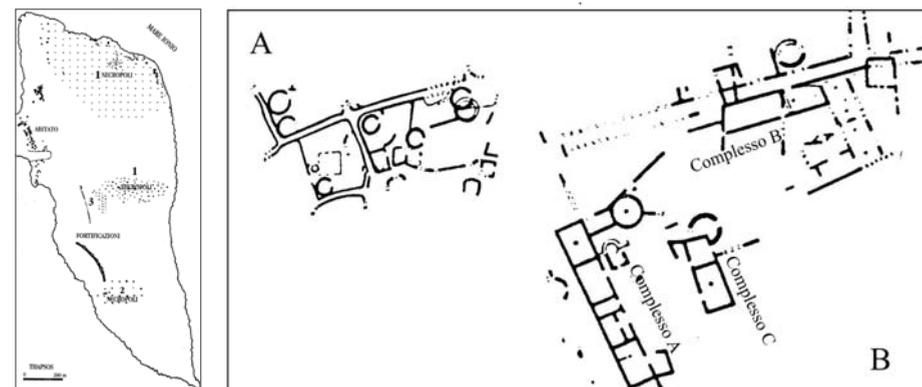
Il paesaggio che ne nacque, oggi patrimonio Unesco assieme al centro storico di Siracusa, veniva così descritto da Paolo Orsi: «mentre delle dimore dei vivi è, qua-

21 P. ORSI, *La necropoli sicula di Melilli (Siracusa)*, «*Bullettino di Paleontologia Italiana*» anno XVIII, s. II t. VII - maggio-luglio 1891, pp. 53-76. *Con le sue circa 4000 stanze sepolcrali, Pantalica è la più vasta necropoli dell'isola.*

22 «*Lo spazio di tempo abbracciato dalle necropoli di Pantalica è di circa un mezzo millennio o poco più. Il grande abitato iniziatosi verso il secolo XV av. Cr. si spegne nell'VIII se non addirittura nei primissimi anni del VII. La grande borgata durò qualche secolo anche dopo l'estinguersi della coltura micenea, ed i suoi ultimi e scarsi abitatori videro sbarcare sulle coste orientali dell'isola i primi coloni greci. Ma di una evoluzione della civiltà sicula in quella greca manca a Pantalica qualsiasi prova*». Si veda in P. ORSI, *La necropoli sicula di Pantalica* in «*Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», volume XXI - 1, Ulrico Hoepli Editore, Milano 1912, p. 345

23 L'ipotesi avanzata da François Villard è che l'altipiano che sovrasta la necropoli di Pantalica si insediassero l'antica Hybla, regno siculo che dal XIII al VIII secolo a.C. si estendeva dalla valle dell'Anapo sino a Siracusa. Le fonti narrano che il re Hyblon concederà ai megaresi di Lamis di stanziarsi in una parte del suo territorio e di fondarvi Megara Hyblaea (728 a. C.) - ΤΟΥΡΙΔΕ, *Guerra del Peloponneso*, Libro VI, cap. IV, 1-2

fig. 4 - planimetria della penisola di Thapsos (da G. Voza, *L'età del bronzo e la cultura di Thapsos*, in Servizio Museo Archeologico Regionale "Paolo Orsi" - Progetto Scuola-Museo n.5) e piante della stratigrafia dell'abitato (da Voza, come rielaborato da Alberti G., *Rivista di Scienze Preistoriche - LVII - 2007, 363-376*)



si per amara ironia, scomparso ogni segno<sup>24</sup>, parlano efficacemente le centinaia di celle sepolcrali, che cingono di una funebre corona il monte e che a seconda della loro ubicazione vanno distribuite in vari gruppi distinti, rispondenti ai grandi quartieri della primitiva città. [...]. Dalle cellule minuscole dove un individuo sta a disagio, fino agli ampi cameroni, dove oggi ancora una intera famiglia potrebbe agevolmente sedersi a banchetto, e tutta una serie di tipi tracciati in vario modo, dipendenti in parte dal grado sociale e dalla condizione dell'individuo o della famiglia cui il sepolcro era destinato: di forma circolare ed ellittica [...] o rettangolare, nel caso dei cameroni destinati alle famiglie dei capi, come rettangolare era il palazzo del principe e gli ambienti in cui venne suddiviso»<sup>25</sup>.

La tradizione sicula dei sepolcri intagliati nella viva roccia assunse qui un'estensione imponente<sup>26</sup>.

La morfologia delle "cave" di Pantalica, al contempo naturale e artificiale, eserci-

24 fatta eccezione per il palazzo del principe sull'altura, detto *Anaktoron*, di cui sono visibili ancora oggi le murature di fondazione

25 P. ORSI, *Pantalica in «Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei»*, volume IX, Ulrico Hoepli Editore, Milano 1899, pp.

26 si tratta della più estesa necropoli d'Europa

fig. 5 - Incisione di J.C.R. de Saint Non, "Voyage Pittoresque ou description des Royaumes de Naples et de Sicile" (op. cit.)



terà un enorme fascino sugli studiosi che, all'epoca del Grand Tour, avrebbero fatto tappa in Sicilia, restituendo la forza di un simile paesaggio, trasformato a colpi di piccone sin dal neolitico, nelle pregevoli rappresentazioni quali quella che il Saint-Non realizzò nel 1785.

Le necropoli incise nelle scoscese pareti calcaree costellano, dunque, gran parte della fascia costiera compresa tra le città di Augusta e Siracusa. Ancora Orsi, che come pochi altro si dedicò allo studio ed alla riscoperta delle tracce del passato nell'agro siracusano, raccontava di aver rintracciato sul cozzo Mulinello<sup>27</sup> «sepolcri siculi di almeno un millennio a. Cr. [...] che denotavano ricchezza e benessere nelle famiglie che vi lasciarono i loro morti»<sup>28</sup> o ancora «in mezzo ai profondi ed insidiosi avvallamenti del Cantera» nei pressi di Melilli, dove «piccoli gruppi di casali e villaggi collocati sulle terrazze aprivano sui fianchi delle "cave" i loro sepolcreti»<sup>29</sup>. Architetture inusuali nelle montagne, attraverso le quali «lentamente furono trasformate quelle balze e cinte della loro funebre corona [...], in cui anelli ed intaccature nelle sporgenze rocciose [...] servivano a tumularvi i morti, i quali vi arrivavano, calati o elevati, avvolti in stuoie e legati da funi; macabro spettacolo visto da lungi e dalle opposte pendici»<sup>30</sup>.

L'opera di modificazione della forma delle montagne non si limitava alla realizzazione delle "finestre" d'accesso e delle tombe a forno<sup>31</sup>, ma veniva operata anche

27 Si tratta di un'altura ritagliata da uno stretto meandro dell'omonimo fiume che sfocia nel porto Xifonio di Augusta che pure ha ospitato un villaggio neolitico databile al bronzo medio e relativo alla cultura di Thapsos. Sulla parte alta del pianoro si trovano le tracce dell'abitato costituito in prevalenza da capanne circolari di cui non rimane quasi nulla se non il perimetro delineato dai solchi di drenaggio e dai numerosi fori di palo. Lungo la balza rocciosa, invece, si aprono le tombe a grotticella della necropoli alcune di particolare fattura e molto ben conservate, queste presentano un largo *dromos* e prospetti monumentalizzati da cornici multiple.

28 P. ORSI, *Molinello presso Augusta in «Atti della R. Accademia dei Lincei. Memorie della Classe di scienze morali, storiche e filologiche»*, - 1902

29 P. ORSI, *La necropoli sicula di Melilli (Siracusa)*, «*Bullettino di Paleontologia Italiana*» anno XVIII, s. II t. VII - maggio-luglio 1891, pp. 53-55. L'archeologo individuava numerosi sepolcri nei pressi di Melilli, lungo il margine destro della Cava della Secchiera, a SE, lungo la Costa delle Finestre, nelle Cave di Canniolo, di Cannatello e dell'Acqua, in località Costa dei Gigli, nel Vallone delle Neve e nei pressi della Cava dei Baratti. Il gruppo più consistente si trova al crocevia delle strade per Melilli-Villasmundo-Augusta, in località Bernardina, il cui villaggio avrebbe dovuto trovarsi sull'altipiano detto Pianazzo.

30 P. ORSI, *Pantalica in «Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei»*, volume IX, Ulrico Hoepli Editore, Milano 1899

31 la mancanza di contatti con le popolazioni della costa (civiltà di Thapsos) e, di conseguenza, con la cultura micenea d'oltremare è testimoniata dalla completa assenza della tipologia a τόλος

per mezzo dello scavo di canali per la defluizione e lo scolo delle acque piovane (in modo che queste non si raccogliessero nei pressi dei sepolcri), messa in opera di un lento e faticoso lavoro di scultura alla scala del paesaggio.

La tipologia delle camere sepolcrali ipogee si trasformò nel corso del tempo, sia per la forma (che da ellittica diviene tondeggiante o rettangolare) che per la disposizione, via via più frequente, di più tombe attorno ad un ingresso a padiglione comune, cosa che si spiega con la «sostituzione di seppellimenti a famiglie od individui subentrati a quelli a masse o generazioni, modificazione corrispondente ad un ingentilimento del sentimento e del culto funebre»<sup>32</sup>.

L'architettura ipogea ha senza dubbio rappresentato uno degli aspetti peculiari nella formazione del paesaggio antropogeografico di questa porzione dell'isola, cosa che viene testimoniata dall'uso che si continuò a fare di questo sistema stereotomico, ottenuto per sottrazione di materia dalla roccia, anche in periodo greco-romano, paleocristiano-bizantino e persino ai giorni nostri, con la realizzazione delle postazioni difensive belliche del secondo conflitto mondiale (sul Monte Tauro, nella penisola di Mangisi, al Plemmirio, ecc.) e delle enormi grotte scavate a Cava Sorciaro (nei pressi di Melilli) per il deposito degli armamenti NATO a servizio del porto militare di Augusta.

\* \* \*

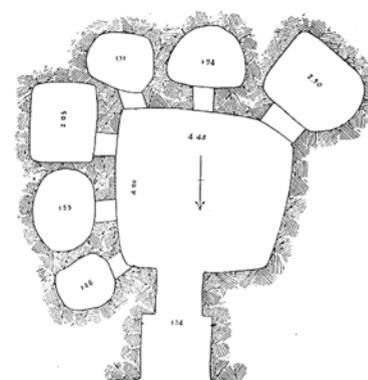
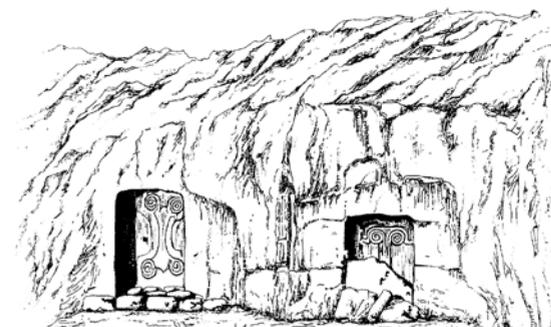
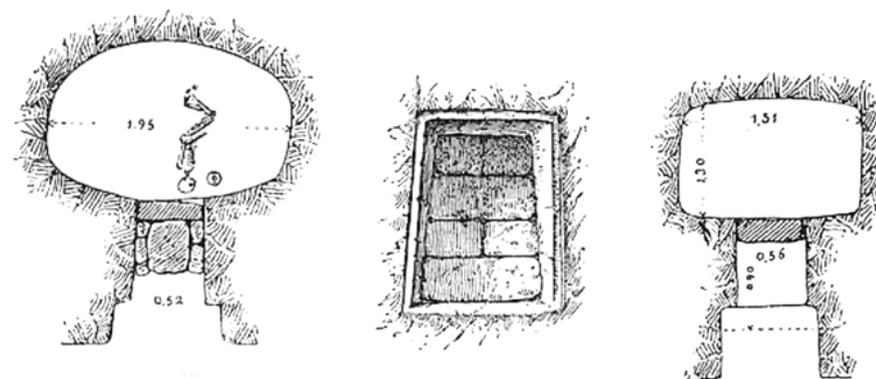


Fig. 12.

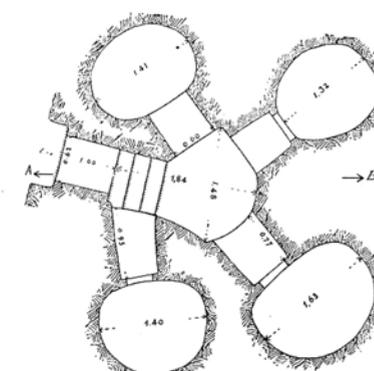


Fig. 25.

fig. 6 - Tipologie di architetture funerarie ipogee delle civiltà di Pantalica e Castelluccio  
Immagini tratte da P. Orsi, Pantalica (op. cit.) e museo Paolo Orsi di Siracusa

32 P. Orsi, Pantalica in «*Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», volume IX, Ulrico Hoepli Editore, Milano 1899, p. 111

## / 1.2 - CITTÀ E CAMPAGNA NEL PERIODO GRECO

Si è visto come le popolazioni sicule della costa e delle alture ebbero intense relazioni, culturali e commerciali, con le quelle d'oltremare; prima coi micenei e, successivamente, coi greci che, a partire dall'VIII secolo, cominciarono a mettere piede stabile nell'isola.

La colonizzazione rappresentò un momento di grande importanza per le trasformazioni del paesaggio, non solo per la costruzione delle nuove città di fondazione (ed, in un secondo momento, delle loro colossali opere difensive), ma soprattutto per la rinnovata relazione tra abitato e campagna che i coloni introdussero in un territorio considerato vergine e non ostile.

A partire dall'VIII secolo a.C. i calcidesi fondarono Naxos (734)<sup>33</sup> e Zancle (733), i corinzi costruirono Siracusa (733) mentre, una ventina di chilometri più a nord, i dorici megaresi fondarono Megara Hyblaea (728/7 o 750<sup>34</sup>). Solo più avanti, gli abitanti di Rodi edificarono la città di Gela (688), affacciata sul mar d'Africa.

La prima colonizzazione, quindi, si ebbe esclusivamente sulle coste orientali della Sicilia e solo successivamente, con la fondazione delle sub-colonie di Selinunte (627/8 o 650<sup>35</sup> - proprio da parte dei Megaresi di Sicilia), di Agrigento (580 - da Gela) e di Himera (580 - da Zancle), i greci si avvicinarono ai territori occidentali occupati

dai cartaginesi<sup>36</sup>.

Si evitò, dunque, di installare stabilimenti coloniali là dove esistevano delle organizzazioni politiche autonome. Nella maggior parte dei casi, invece, i coloni si limitarono ad insediarsi in luoghi in cui le popolazioni locali non erano molto presenti.

Gli abitati, così, crebbero nelle aree costiere, talvolta cercando rapporti commerciali e relazioni pacifiche coi Siculi che abitavano l'entroterra (come nel caso di Megara), o più raramente, sfruttando le popolazioni locali come manodopera per la coltivazione delle pianure (è il caso della politica adottata da Siracusa)<sup>37</sup>.

Nelle colonie tardive dei secoli successivi, la fondazione di nuove città avrebbe messo in atto il principio la "ripartizione primaria" delle terre, cioè la suddivisione del territorio in una zona centrale (comprendente quelle migliori e più prossime alla città, che venivano divise tra i coloni per diventare proprietà privata) ed una zona periferica (le cui aree avrebbero costituito la zona comune di riserva detta *χώρα*)<sup>38</sup>. Ogni colono avrebbe posseduto un lotto in città per costruirvi la propria abitazione ed un terreno per impiantarvi un frutteto e coltivare un orto, della medesima estensione rispetto a quelli che sarebbero toccati agli altri coloni.

Non è del tutto chiaro se sia stato adottato o meno lo stesso criterio nella definizione della proprietà durante il processo di fondazione delle colonie arcaiche di Me-

33 Ai coloni di Naxos si deve la fondazione delle sub-colonie di Leontinoi e Catania (728)

34 Tucidide (storico greco della seconda metà del V sec. a.C.) narra che l'ecista Lamis arrivò alla testa di una colonia proveniente da Megara, installandosi in un luogo chiamato Trotilon. In seguito, i coloni lasciarono il sito alla volta di Lentini, ove coabitavano per un certo periodo coi calcidesi; dopo essere stati cacciati, si installarono a Thapsos dove Lamis trovò la morte. Gli altri megaresi, obbligati a lasciare Thapsos, accettarono l'offerta del re Siculo Hyblon che concederà loro il territorio dove questi fonderanno Megara Hyblaea nel 728/7 a.C. Dopo duecentoquarantacinque anni la città venne distrutta da Gelone (483), solo dopo che i megaresi avessero a loro volta fondato Selinunte (628/7).

Confortati dai risultati degli studi condotti sulle ceramiche protocorinzie ritrovate in sito, gli archeologi della École Française de Rome sostengono che la fondazione di Megara sia avvenuta nel 750 a. C. ed abbia, dunque, preceduto quella di Siracusa (733 a.C.). Si veda in G. VALLET, F. VILLARD, *Les dates de fondation de Megara Hyblaea et de Syracuse*, in *Bulletin de correspondance hellénique*. Volume 76, 1952. pp. 289-346

35 Selinunte venne fondata nell'anno 627 secondo la cronologia di Tucidide (VI, 4,2) o nel 650, secondo quella di Diodoro (XIII, 59,4)

36 G. VALLET, F. VILLARD, P. AUBERSON, *Expériences coloniales en Occident et urbanisme grec: Les fouilles de Mégara Hyblaea* in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 25e année, N. 4, 1970. pp. 1102-1113.

Non è ancora chiaro se la colonizzazione avesse prima di tutto scopi commerciali o si trattasse di colonie di popolamento. Ciò che è certo è che l'occupazione di alcuni luoghi aveva lo scopo di tracciare rotte marittime (come nel caso delle colonie di Zancle e Rhégion, stanziate a presidio dello Stretto di Messina), mentre in altre condizioni, come per le sub-colonie di Lentini, Catania o della colonia Gela, la fondazione di nuove città era dettata dalla volontà di sfruttare le risorse di pianure fertili.

37 Il contatto tra le popolazioni indigene e i greci è dimostrato dal ritrovamento, nei corredi funerari, di gioielli e vasi di importazione greca, a testimonianza di una condizione di benessere che derivava, con tutta probabilità, dagli scambi di materie prime, legname, prodotti della pastorizia e anche di mano d'opera, oltretutto, come è stato più volte affermato, di donne coi coloni appena stanziati.

Si veda in M. FRASCA, *L'età del bronzo finale e l'età del ferro negli Iblei* in *Il Bronzo finale e l'età del Ferro nella Sicilia sud-orientale*, Servizio Museo Archeologico Regionale "Paolo Orsi", Ass. BB. CC. e AA. Sicilia, 2008

38 D. ASHERI, *Distribuzione di terre nell'antica Grecia*. Torino, 1966 le cui conclusioni vengono riportate in G. VALLET, F. VILLARD, P. AUBERSON, *Expériences coloniales en Occident et urbanisme grec [...]*, op. cit., p.1112

gara e Siracusa<sup>39</sup>. È dimostrato, però, come il rapporto col territorio abbia avuto, sin dal principio dell'avventura coloniale, un'importanza rilevante<sup>40</sup>: le nuove città greche di Sicilia, infatti, non si configuravano come elementi isolati inseriti in un paese ostile. Di contro, la pacifica coesistenza con le popolazioni indigene (che come si è detto abitavano prevalentemente l'entroterra) permise di intendere la *χώρα* (territorio) e la *πολις* (città) come un *unicum*, in una sorta di concezione globale secondo la quale l'abitato e la sistemazione del paesaggio risultavano intimamente legati. Fu questo il motivo per il quale la forma delle città, almeno inizialmente, non fu condizionata da necessità difensive. Allo stesso modo, ciò rappresentò la ragione per cui, nei secoli successivi, densi di conflitti, la città-regno di Siracusa avrebbe inglobato la campagna all'interno delle straordinarie architetture difensive che verranno celebrate per molti secoli a venire.

\* \* \*

39 G. VALLET, F. VILLARD, P. AUBERSON. *Mégara Hyblaea. 1. Le quartier de l'agora archaïque. Texte et illustrations*. Roma, École Française de Rome, 1976. pp. 403 ss., dove vengono avanzati dubbi circa la *ισομοιρία* (distribuzione primaria delle terre edificabili e non) per via della differenza dimensionale tra lotti urbani

40 La colonizzazione della Sicilia ha seguito il criterio della scelta del territorio piuttosto che dei singoli siti ove impiantare le città. Ciò era consueto per le fondazioni di abitati che fossero scali lungo rotte commerciali piuttosto che semplici empori di periferia intesi come centri per il commercio con le popolazioni indigene. In questo secondo caso, infatti, la necessità di appropriarsi di un territorio sarebbe sorta solo in una seconda fase, una volta che i centri abitati avessero acquisito una fisionomia urbana, con la conseguente necessità di un sfruttare le risorse dell'entroterra per la sopravvivenza.

Si veda in G. VALLET, *La cité et son territoire dans les colonies grecques d'Occident*, Atti VII Convegno Magna Grecia, 1967, p. xxx

### / 1.3 - LA COLONIA GRECA DI MEGARA HYBLAEA: FORMA E STRUTTURA DI UNA CITTÀ DI PIANURA

Vallet e Villard<sup>41</sup>, sostenendo la probabile anteriorità della fondazione di Megara rispetto a quella di Siracusa<sup>42</sup>, ipotizzano che la scelta di installarsi nella fertile pianura racchiusa tra il mare e le aride falesie dei monti Iblei sia stata preferita alla possibilità di occupare il sito di Ortigia, arido come la terrazza calcarea che lo dominava, ma certamente più sicuro per la popolazione che lo avrebbe abitato<sup>43</sup>.

Del resto, è assodato che le fortificazioni del periodo arcaico di Megara siano successive alla sua nascita (poiché databili fine VIII-metà del VII secolo) e che il loro tracciato non presenta relazioni con la trama e l'organizzazione dell'abitato (fatta eccezione, ovviamente, per l'ubicazione delle principali porte urbane al culmine di alcuni degli assi viari)<sup>44</sup>.

La tradizione vuole che la *πολις* sia stata fondata dopo che Hyblon, re della città sicula di Hybla, concesse ai greci megaresi, esuli dalla vicina Leontinoi, una porzione del proprio regno per potersi stanziare. Alla sua nascita, così, il territorio d'influenza della colonia si estendeva dal mare sino alle pendici dei monti Iblei, comprendendo una fascia dell'entroterra larga una ventina di chilometri<sup>45</sup>.

L'abitato era ubicato subito a sud della foce del Cantera (uno dei piccoli fiumi ospitati nei solchi che incidono le colline calcaree dei monti Climiti), luogo cui pare zampillasse la ricca fonte d'acqua che alimentava la fontana, poi dotata di un pontile per l'attracco delle barche<sup>46</sup>, che verrà utilizzata, duemila anni più tardi, come approv-

41 Si tratta di due tra i più attivi archeologi dell'Ecole française de Rome che, sin dagli anni '50 del secolo scorso, è impegnata nello studio sistematico dell'insediamento greco. Ai numerosi scavi ed agli importanti ritrovamenti occorsi si deve la conoscenza della struttura urbana della città di fondazione, i cui resti rappresentano uno dei casi più significativi per comprendere le ragioni dell'urbanistica e dell'architettura della cultura della Grecia antica.

42 supra, nota 34

43 Tucidide i coloni provenienti da Corinto dovettero scacciare i Siculi da Ortigia prima di potersi insediare

44 M. GRAS, H. TRÉZINY, *Megara Hyblaea: Le domande e Le risposte* in *Alle origini della Magna Grecia. Mobilità Migrazioni Fondazioni - Atti del cinquantesimo convegno di studi sulla Magna Grecia*, Taranto 2012

45 Catania, Lentini e Siracusa occupavano territori compresi tra 800 e 900 km<sup>2</sup>; quello di Mégara non si estendeva oltre i 230 km<sup>2</sup>, mentre Selinunte copriva 1.680 km<sup>2</sup>. Si veda in A. HOLM, *Storia della Sicilia nell'antichità, I, 1886-1901* (ristampa anastatica, Roma, 1965), p. 317

46 M. GRAS, *Megara Hyblaea avant Augusta. Une fontaine dans l'Histoire*, in: «Alla Signorina». *Mélanges offerts à Noëlle de La Blanchardière*. Roma, École Française de Rome, 1995. pp. 141-166

vigionamento per gli abitanti della città di Augusta.

Quel luogo, ricco di risorse naturali, era già stato sede, prima della fondazione della colonia greca, di un villaggio neolitico della *facies* di Stentinello, la cui area di impianto venne individuata nel corso delle numerose campagne di scavi condotte da Cavallari e Orsi tra il 1888 e il 1921<sup>47</sup>. La permanenza delle tracce fisiche del fossato ellittico suggerirono ai coloni di ubicare proprio in quel luogo i loro templi che, in tal modo, sarebbero stati circondati da un *themenos* inciso sul suolo e preso a prestito dal precedente insediamento<sup>48</sup>.

Gli studi condotti nel corso di oltre un secolo<sup>49</sup> hanno permesso agli archeologi di confermare la grande importanza del sito, i cui resti testimoniali danno ampia riprova della straordinaria evoluzione dell'abitato e del suo intorno, dall'epoca preistorica alle fasi arcaica ed ellenistica del periodo greco, sino all'insediamento tardivo del periodo romano per arrivare, paradossalmente, all'archeologia industriale a noi più prossima, espressa dalla bella centrale termoelettrica Enel Tifeo progettata da Giuseppe Samonà nel secondo dopoguerra ed oggi dismessa.

Grazie al costante lavoro che l'École Française de Rome vi svolge sin dal 1950<sup>50</sup>, le conoscenze acquisite sulla storia e sulla morfologia della realtà urbana della città di Megara sono oggi vastissime. Tuttavia, l'estensione e la complessità del sedime archeologico che rimane da esplorare<sup>51</sup> implicherà ancora molti sforzi per gli anni

---

47 P. ORSI, *Megara Hyblaea. Storia - topografia - necropoli e anathemata* in «Monumenti antichi» vol. I - Hopeli Editore, Milano 1889, pp. 690-950.

48 Si veda in H. TRÉZINY, *Aux origines de Mégara Hyblaea* in The “dark ages” revisited, Acts of an international symposium in memory of William D. E. Coulson, University of Thessaly, Volos, 14-17 June 2007, pp. 501-502

49 Visitato per la prima volta nel 1864 da Schubring, viaggiatore tedesco, il sito attirò l'attenzione di Cavallari e Orsi che inauguravano una lunga stagione di ricerche proseguite sino ai nostri giorni grazie agli scavi dell'École française de Rome, intrapresi a partire dal 1949 sotto la direzione di François Villard e Georges Vallet e diretti oggi da Henry Tréziny.

50 Gli scavi sistematici cominciarono nel periodo in cui le prime industrie cominciarono ad installarsi nel territorio megarese, proprio nelle zone delle necropoli subito oltre le porte della città antica. Eseguiti in tutta rapidità nel 1952-57 col fine di portare alla luce la fortificazione ellenistica, i primi scavi raggiunsero l'obiettivo di far comprendere l'importanza di quei resti regimentando, così, la crescita dell'industria verso l'area archeologica. A partire dal 1963/65 gli sforzi si concentrarono sull'area dell'agora e sui problemi dell'urbanistica arcaica. Ancora oggi l'EFR lavora incessantemente sugli scavi.

51 Sebbene l'area racchiusa dalla fortificazione ellenistica sia stata scavata per intero e studiata approfonditamente, l'estensione dell'abitato era di molto maggiore. Dovrà ancora essere scavata l'intera area compresa tra la fortificazione ellenistica e la cinta muraria di periodo arcaico, di cui le prospezioni geofisiche di recente esecuzione hanno solo parzialmente svelato l'impianto urbano (cfr fig. xxx).

a venire, per i quali sono però attesi risultati di straordinaria importanza circa la conoscenza delle ragioni e delle forme dell'architettura delle città greche di fondazione.

In questo quadro, Megara rappresenta un caso unico e di prima importanza: «a Siracusa, ad Agrigento, a Gela, a Catania, a Messina, a Reggio, a Crotona, a Taranto, la città moderna impedisce e impedirà sempre di avere una visione ampia delle caratteristiche dell'urbanistica greca. A Sibari l'acqua complica le cose. A Poseidonia gli isolati romani non aiutano. Rimangono, certamente, Naxos (in parte), Himera, Camarina e, ovviamente e soprattutto, Selinunte, [...] “figlia” di Mégara»<sup>52</sup>.

L'obiettivo a lungo termine è, per gli studiosi, quello di «rintracciare un modello megarese che un giorno sarà possibile confrontare con un modello eubeico-calcedese (Naxos e Zancle), con un modello corinzio (Siracusa), con un modello acheo (Sibari, Crotona, Metaponto, Poseidonia) e con un modello laconico (Taranto)»<sup>53</sup>. La città di Megara, dunque, un tempo estesa ben oltre il sito dove oggi sono visibili le rovine dell'abitato racchiuso dalle mura erette in epoca ellenistica, costituisce un patrimonio di inestimabile valore proprio perchè racconta, in un carotaggio storico di straordinaria ricchezza, le ragioni della trasformazione fisica di quella porzione del paesaggio rappresentando, in via più generale, una significativa chiave di lettura per comprendere le logiche insediative dell'urbanistica greca e, di conseguenza, le forme della sua architettura.

La morfologia della *πολις* arcaica, che nel 650-600 a.C. presentava già la sua massima estensione<sup>54</sup>, fu caratterizzata da un sistema di strade che si intersecavano a configurare degli isolati quasi rettangolari (di larghezza pari a circa 22-25 m e lunghezza compresa tra gli 80 e i 160 m) mentre, fuori dell'abitato propriamente inteso, i coloni si spartivano appezzamenti di terra di identica superficie (*γῆπεδα*)<sup>55</sup>,

---

52 M. GRAS, H. TRÉZINY, *Megara Hyblaea: Le domande e Le risposte* in Alle origini della Magna Grecia. Mobilità Migrazioni Fondazioni - Atti del cinquantesimo convegno di studi sulla Magna Grecia, Taranto 2012 - p. 1142

53 Ibidem

54 Il primo nucleo della città pare potersi rintracciare sul cosiddetto plateau sud, successivamente esteso verso il plateau nord, oltre l'arenella.

55 G. VALLET, F. VILLARD, P. AUBERSON, *Expériences coloniales en Occident et urbanisme grec* [...], *op. cit.* e H. TRÉZINY, *Aux origines de Mégara Hyblaea* in The “dark ages” revisited, Acts of an international symposium in memory of William D. E. Coulson, University of Thessaly, Volos, 14-17 June 2007

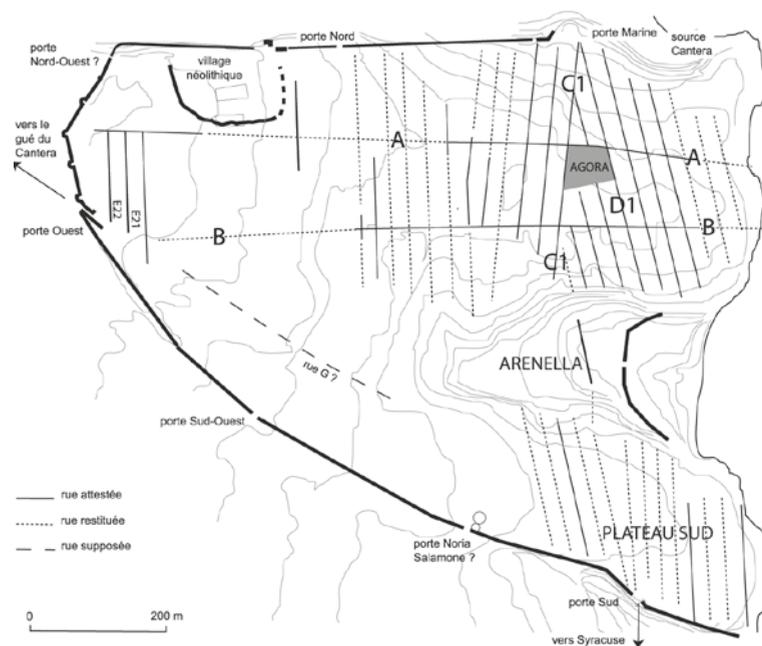


fig. 7 - Impianto arcaico della colonia di Megara Hyblaea (da H. Treziny - Megara 5 - 2006, (op. cit.)

fig. 8 - Stato attuale degli scavi con, in evidenza, la città murata d'età ellenistica (da H. Treziny - Megara 5 (op. cit.)



ubicati al di là delle necropoli site tutt'attorno il perimetro dell'abitato<sup>56</sup>.

Gli isolati nascevano come filari di lotti (οἰκόπεδα), allineati sul fronte strada e accostati lungo le pareti posteriori. Detti isolati si presentavano così come cortine edificate, chiuse lungo il perimetro dalle mura delle stanze delle case (οἰκοί) e da quelle dei patii interni, spesso adibiti a giardini privati, su cui le case a pastas si affacciavano<sup>57</sup>.

L'unità modulare per l'organizzazione della città non fu dunque l'isolato, quanto piuttosto la larghezza del singolo lotto. L'applicazione di quel principio rese ammissibili le differenze nella lunghezza complessiva degli stessi isolati<sup>58</sup>.

Vi fu, sin dall'inizio, una chiara distinzione tra spazi privati (lotti) e spazi pubblici (agora, strade, bordi e spazi interstiziali). Al di là delle leggere rotazioni che assecondavano la topografia, le gerarchie urbane risultano chiare: l'agora<sup>59</sup>, spazio chiuso ed autonomo che anticipa lo schema di quelle greche di epoca classica, era ubicata in posizione di cerniera tra i principali orientamenti dell'edificato, dettati dagli assi divergenti orientati in direzione nord-sud che intersecavano le due strade principali est-ovest. Vi prospettavano numerosi monumenti ed edifici dal

56 Le necropoli della città arcaica si trovavano nel sito occupato negli anni '50 dalla RASIOM (sono molti i sarcofagi e le tombe rinvenute nei pressi delle mura arcaiche, che probabilmente provenivano dagli scavi dell'industria), ad ovest (scavate da Orsi assieme alle mura) e nel sito della cementificio e della stazione. Si veda in P. Orsi, *Megara Hyblaea. Storia - topografia - necropoli e anathemata* in «Monumenti antichi» vol. I - Hoepli Editore, Milano 1889, pp. 690-950

57 Ad ogni colono toccò un lotto di dimensione media pari a 100/120 m2 che venne inizialmente occupato da delle case costituite da una sola stanza, rettangolare o quadrata, estesa non più di 15/20 m2 ed aperta sulla corte privata.

È nel corso del VII secolo che, a fianco di questa prima stanza, se ne costruirà una seconda e, spesso, una terza per giungere, così, allo schema ricorrente nella città arcaica delle tre piccole stanze accostate aperte sulla corte a sud. Si veda in VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P. *Megara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983. p. 146

58 il concetto di isolato è improprio; non è un caso se il vocabolario greco di Omero e di Esiodo non contempla una parola per designare l'isolato, e se tutti gli specialisti di urbanistica, da Lavedan a Castagnoli e Martin, ricorrono per questo scopo al latino strigas. Il modulo base dell'urbanistica megarese è rappresentata dal lotto, l'oikopedon. Gli isolati non ne sono che una conseguenza, trasformandosi in elemento strutturale probabilmente solo in un secondo momento (a Selinunte, ad esempio, il cui fenomeno urbano va dunque letto come conseguenza dell'esperienza urbana di Megara).

L'oikos è invece presente da sempre e l'oikopedon è attestato in un'iscrizione da Himera del VI secolo. I filari di lotti allineati lungo le strade, pertanto, lasciano costituiscono l'isolato come aggregato.

59 la forma e la funzione dell'agora non cambiarono mai sino alla prima distruzione della città, nel 483 a.C. In età ellenistica venne ridimensionata per far posto a case di grandi dimensioni, a nuovi santuari ed alle terme.

carattere civico e religioso (santuari, portici, ecc. costruiti a partire dalla seconda metà del VII secolo).

La rete di strade, disegnata su regole fisse (5 m per le due strade principali est-ovest e 3 m per le altre), configurava un progetto d'insieme, coerente e concettualmente unitario, la cui maglia veniva deformata per adattarsi all'orografia del sito, alle preesistenze ed ai collegamenti viari già presenti sul territorio<sup>60</sup>.

Nel corso del tempo, per far fronte alle esigenze difensive che si presentarono<sup>61</sup>, venne eretta in più fasi la possente muraglia che cingeva la città arcaica (lunga più di tre chilometri, larga da nove a dieci metri e preceduta da un fossato) che venne, poi, dotata delle cinque torri semicircolari più antiche del mondo greco (costruite intorno al 500 a.C. e rintracciate da Orsi sul finire del 1800)<sup>62</sup>.

Il tracciato del recinto fortificato che ne nacque, a forma di arco di cerchio, deve essere inteso come segno di definizione dello spazio urbano poiché separa lo spazio abitato e lottizzato, anche se in modo discontinuo, da quello suburbano, consacrato alle necropoli<sup>63</sup> e, ancora oltre, da quello concepito come estensione della città produttiva nel paesaggio, ormai addomesticato.

La fortificazione permise ai Megaresi di resistere a lungo alle armate di Gelone<sup>64</sup>, fino a che il tiranno di Siracusa non riuscì ad espugnare la città e distruggerla nel

60 I diversi orientamenti delle strade in direzione nord-sud hanno fatto supporre che, come per i cinque *komai* (villaggi) della Megara di Grecia, anche qui la città sia nata per lo sviluppo contemporaneo di cinque quartieri della città. Si veda in VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P., *Mégara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983, pp. 145-146.

I due assi principali (le strade A e B), orientati in direzione est-ovest, nacquero con tutta probabilità come assi di circolazione durante la fase degli accampamenti, anteriore alla messa in opera del piano di urbanizzazione. La strada A lambisce a Sud l'antico fossato neolitico, che corrisponde al limite meridionale del santuario di Nord-Ovest. La strada B s'infiltra leggermente verso Sud-Est per raggiungere la «strada preistorica» a Sud dell'abitato dell'età del Bronzo. Qui verrà posizionata, in seguito, la porta Ovest della cinta arcaica.

Si veda in H. TRÉZINY, *Aux origines de Mégara Hyblaea in The "dark ages" revisited*, Acts of an international symposium in memory of William D. E. Coulson, University of Thessaly, Volos, 14-17 June 2007, pp. 501-202

61 tra cui un conflitto con Leontinoi nel VII sec. dovuto a problemi di confini

62 G. VALLET, F. VILLARD, P. AUBERSON. *Mégara Hyblaea. 1. Le quartier de l'agora archaïque. Texte et illustrations*. Roma, École Française de Rome, 1976. p. 425

63 H. TRÉZINY. *Les fortifications grecques en Occident à l'époque classique (491-322 av. J.-C.)*. In: «*Pallas*», 51/1999. *Guerres et sociétés dans les mondes grecs à l'époque classique*. pp. 243-244

64 dal momento in cui Gelone riuscì a sottomettere Siracusa smise di regnare su Gela, che affidò al fratello Ierone

483 a. C., «disarmando quei cittadini ed obbligando i più ricchi a trasferirsi in Siracusa»<sup>65</sup>, così come aveva fatto con gli abitanti delle altre città sottomesse.

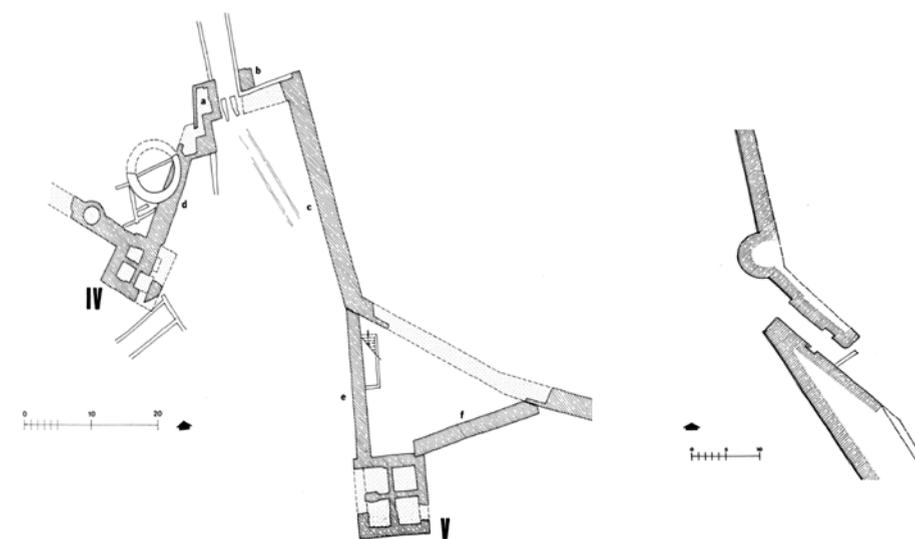
Seppur disabitata, Megara tornò nelle cronache all'epoca della spedizione degli ateniesi (415 a.C.) incrociando, una volta ancora, la propria storia a quella della vicina Siracusa.

Dapprima gli ateniesi vi ormeggiarono le navi nell'attesa di poter mettere in atto l'assedio alla città aretusea<sup>66</sup>; poco dopo Megara venne trasformata in un avamposto dai Siracusani (*phrourion*) attraverso la costruzione delle due torri circolari di fortificazione di cui si sono rinvenute le tracce subito all'interno del perimetro del-

65 F. S. CAVALLARI, *Sulla topografia di talune città greche di Sicilia e dei loro monumenti*, Palermo 1879 - p. 35

66 contemporaneamente, sbarcati a Sud di Siracusa, gli ateniesi installeranno un campo difeso nei pressi del tempio di Zeus olimpico, preparando l'attacco da una parte e dall'altra della città con la costruzione di due punti fortificati, a Nord e Sud della città aretusea. Si veda in VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P., *Mégara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983. pp. 115 e ss. ove si ripercorrono i principali avvenimenti raccontati da Tucudide nella *Guerra del Peloponneso*

fig. 9 - Porta sud della cinta ellenistica e porta Ovest della cinta arcaica. Immagini da Vallet, Villard, Auberson - Megara 3 (op. cit.)



le mura arcaiche<sup>67</sup> e che lasciano supporre il parziale riutilizzo della cinta difensiva a scopo di controllo avanzato del territorio durante il conflitto con la città-stato dell'Attica.

Dopo la disfatta degli ateniesi nel 413 a.C. seguito al lungo assedio di Siracusa, non si hanno più notizie di Megara. Essa rimase a lungo disabitata sino a che, nell'anno 340 a.C., in epoca ellenistica, l'abitato venne rifondato sul cosiddetto *plateau nord*, protetto da nuove mura le cui tracce fisiche più imponenti sono rintracciabili nel sedime della grande porta fortificata, a sud, e della porta a guardia del porto canale sul Cantera, a nord<sup>68</sup>.

Accadde, così, che la città, seppur preservata nella sua struttura urbana d'insieme, si trasformasse nel ricorso a tipi edilizi differenti: alle piccole case del periodo arcaico si sovrapposero le gradi abitazioni di periodo ellenistico che, in alcuni casi occuparono addirittura interi isolati.

Il tracciato di alcune strade venne interrotto per consentire il passaggio di condotte che servivano le terme costruite nei pressi dell'agorá, notevolmente ridotta in periodo ellenistico<sup>69</sup>.

Le strutture, le dimensioni e le tecniche di costruzione variarono. Tuttavia, guardando il palinsesto dell'abitato corrispondente alle differenti fasi storiche della città, si riscontra una sostanziale continuità dei tracciati principali nonché della natura della residenza, sempre legata allo sfruttamento agricolo del territorio<sup>70</sup>.

Dopo un lungo periodo di silenzio, la città riapparve nelle cronache di storia del-

le fonti che narrano l'assedio cartaginese a Siracusa e, soprattutto, al momento dell'assedio della città aretusea per mano dei romani guidati dal generale Marcello, durante la seconda guerra punica svoltasi a partire dal 214 a.C..

Nel corso di quegli eventi, la città-fortezza ellenistica di Megara sarà nuovamente e definitivamente distrutta (213 a.C.) allo scopo di dare una dimostrazione di forza a Siracusa<sup>71</sup>, la cui conquista verrà, infine, celebrata dal monumento eretto nei pressi di Thapsos (la cosiddetta "guglia di Marcello", rappresentata in più occasioni dai viaggiatori del Grand Tour e di cui oggi rimangono le vestigia).

Dal II al VI secolo d.C. il sito ha, infine, ospitato una piccola comunità tardiva ellenistico-romana. Tuttavia, dopo la distruzione operata da Marcello, esso è rimasto perlopiù disabitato e, via via, spoliato degli ultimi resti della passata grandezza.

La condizione imposta a Megara dallo svolgersi della storia ha fatto sì che, a meno di venti chilometri di distanza da Ortigia, l'aver riportato in luce le geometrie della città abbandonata ci offra, con tutta probabilità, un'immagine molto fedele della prima configurazione della stessa Siracusa.

La presenza di una testimonianza tanto importante degli usi, dei costumi e della morfologia del paesaggio antropizzato dei coloni greci, impone dunque di immaginare nuove prospettive per il futuro del territorio costiero della provincia aretusea, oggi così tristemente deturpato ma ancora pregno di significati e forme da riscoprire.

\* \* \*

---

67 VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P.. *Mégara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983. pp. 12 e 96 sgg. e H. TREZINY. *Les fortifications grecques en Occident à l'époque classique (491-322 av. J.-C.)*. In: «Pallas», 51/1999. *Guerres et sociétés dans les mondes grecs à l'époque classique*. p. 262.

Gli archeologi hanno ipotizzato che nel 415/4, sul sito disabitato di Megara, i Siracusani ne fecero un avamposto fortificato (*phourion*) attraverso la costruzione di due torri circolari difensive ed una porzione di cinta fortificata. Assieme all'avamposto eretto nei pressi dell'Olympieion, sul porto grande della città, si assicurava così, da Nord e da Sud, la difesa di Siracusa nei luoghi in cui gli ateniesi avevano stanziato degli accampamenti per preparare l'assedio della città siciliana.

68 VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P.. *Mégara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983. pp. 1

69 VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P.. *Mégara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983. p. 101

70 VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P.. *Mégara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983. pp. 13-20

---

71 il ritrovamento di alcune monete battute a Siracusa all'interno di una tomba ritrovata nei pressi della cinta fortificata ha fatto supporre che, in realtà, la città sia stata distrutta perché abitata da un gran numero di mercenari al servizio di Siracusa e che, addirittura, siano stati gli stessi soldati a costruire la fortezza per fare di Megara una piazzaforte sulla costa

## / 1.4 - SIRACUSA GRECA: LE RAGIONI DELLA NASCITA E DELLO SVILUPPO DI UNA CITTÀ-FORTEZZA

La città aretusea costituisce oggi il polo meridionale di quello che può essere inteso come l'insediamento lineare urbano-industriale della costa orientale siciliana: un territorio denso di cose e di usi, il cui secondo polo, a nord, è costituito da Augusta, nata solo nel 1232 d.C. ed oggi connessa a Siracusa da una fitta maglia infrastrutturale.

Al tempo dei greci, invece, la città gemella della colonia corinzia era proprio Megara. I due abitati erano collegati da un tracciato il cui sedime è ancora inciso nella roccia. «La ferrovia non ha fatto altro, nel 1868, che seguire, quasi raddoppiare, la strada greca, la cui carreggiata, con i solchi che portano traccia del passaggio dei carri, risale verso nord, passava vicino alla neolitica Stentinello e alla micenea Thapsos, [...] attraversava poi la necropoli meridionale di Megara Hyblaea e i suoi monumenti funerari [...] per proseguire all'interno della città attraversando la [...] "porta di Siracusa"».<sup>72</sup>

Le affinità tra i due centri di fondazione dovevano essere moltissime, tanto che Gras afferma che «Megara consente a Siracusa di guardarsi nello specchio della storia»<sup>73</sup>.

In effetti, «non ci sono altri esempi così chiari di un binomio di città dove l'una, quella morta, rinvia all'altra, quella viva, l'immagine precisa delle sue origini»<sup>74</sup>. E questa condizione risulta particolarmente importante per Siracusa che, a differenza di quanto avvenne per Megara (la cui storia si spegne lentamente dopo il III secolo a.C.), è oggi il capoluogo della terza provincia più popolosa dell'isola e una delle più importanti mete turistiche d'Europa.

Sebbene la città possa vantare una storia millenaria (la cui importanza viene eguagliata solo da pochi altri centri nel contesto del Mediterraneo<sup>75</sup>), la sovrapposizione della città moderna all'impianto del nucleo greco ne complica enormemente la

---

72 M. GRAS, La colonizzazione greca e la Sicilia. Megara Hyblaea e la nascita dell'urbanistica in Sicilia orientale, Museo Regionale Paolo Orsi, 2006

73 Ibidem

74 Ibidem

75 nel periodo della sua massima espansione, sotto il tiranno Dionigi I, la zona di dominio siracusana comprendeva tutta la Sicilia orientale e grandi parti della Calabria, giungendo addirittura fino all'area adriatica. Si veda in D. MERTENS, *Siracusa e l'architettura del potere. Uno schizzo*, in «*Sicilia Antiqua. An International Journal of Archaeology*», Fabrizio Serra editore, Pisa - Roma, 2006

lettura.

Ed è questo il motivo per il quale Megara viene considerata un'importantissimo riferimento per colmare le lacune nella conoscenza dell'urbanistica di Siracusa.

La penisola di Ortigia fu colonizzata dai greci di Corinto nel 733 a.C. (stando a quanto narra Tucidide). Attrattivi dalla morfologia delle sue coste, che ben si prestavano ad essere difese, e dalla gran ricchezza d'acqua, dovuta alla presenza — tra le altre — della fonte Aretusa, poco importò ai coloni di dover scacciare con la forza la comunità sicula che vi risiedeva.

La morfologia del territorio rappresentò l'elemento determinante per la scelta del sito<sup>76</sup>. Le escursioni del livello del mare (nel corso delle ere geologiche) ed il persistere della linea di riva a determinate quote avevano già allora dato forma agli strapiombi calcarei della balza siracusana, inavvicinabili in nave ed impossibili da scalare.

Quella condizione fortunata si univa ai vantaggi offerti dall'orografia dell'immediato entroterra (la cui altimetria consentiva un eccellente controllo del territorio verso Nord, dalle Epipole, e da Sud, grazie alla terrazza della penisola della Maddalena) nonché alla presenza della grandiosa insenatura naturale del Porto Grande (la cui bocca veniva chiusa dalla stessa punta della penisola di Ortigia).

Le paludi ubicate a Sud-Ovest, la Lysimelia (alla foce del fiume Ciane<sup>77</sup>) e la Sykaro (che occupava l'area dell'odierna Borgata S. Lucia), ugualmente controllabili dallo sperone roccioso dell'altura delle Epipole, rendeva infine estremamente difficoltoso raggiungere la città dall'entroterra, per via delle oggettive difficoltà ad attraversare gli acquitrini malsani.

Tali circostanze rendevano il sito prescelto per l'insediamento un'eccellente fortezza naturale, impostata su quell'enorme falesia che rappresentò, in epoca classi-

---

76 lo stesso etimo del nome Siracusa deriva dal greco Suraka che significa "abbondanza d'acqua", da cui proviene pure il termine Syrakos, nome del fiume che attraversava la pianura alluvionale della città fino a sfociare nel Porto Piccolo.

77 si tratta degli odierni Pantanelli, la cui estensione venne ad essere molto ridimensionata grazie alle bonifiche operate nel periodo fascista e che venne, in parte, convertita all'uso di salina, oggi dismessa. Attualmente il sito è stato elevato a riserva naturale protetta.

Per la ricostruzione paleogeografica di Siracusa e dei suoi porti si veda L. POLACCO, R. MIRISOLA, *Contributi alla paleogeografia di Siracusa e del territorio siracusano (VIII-V sec. a.C.)*, in «*Memorie Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti*», LXVI - 1996



fig. 10 - Rete viaria di Ortigia greca secondo Di Vita (1996) e Voza (1998). tratto da H. Tréziny, *De Mégara Hyblaea à Sélinonte* (op.cit.)

ca, il cardine della strategia difensiva della *πολις*<sup>78</sup>, premiando la scelta dei Siracusani rispetto a quella della vicina e più sfortunata Megara.

La città nacque, dunque, nella penisola di Ortigia, dove gli scavi effettuati nel corso dello scorso secolo<sup>79</sup> hanno messo in luce l'esistenza di una griglia di strade che configurava isolati di circa 25 m di larghezza<sup>80</sup>.

La somiglianza alla struttura urbana di primo impianto con la forma della sorel-

78 Per una panoramica della geomorfologia di Siracusa si veda in V. CABIANCA, A. LAVACA, S. V. ROSCIOLI, *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20, settembre 1956, anno XXVI, pp. 104-105

79 per mano, tra gli altri, di Voza, Pelegatti, Basile e Gentili che continuarono il lavoro intrapreso da Cavallari-Holm sul finire del diciannovesimo secolo

80 per un rendiconto degli scavi effettuati, che hanno permesso di individuare le 22 *stenópoi* si veda in H. TRÉZINY, *De Mégara Hyblaea à Sélinonte, de Syracuse à Camarina. Le paysage urbani des colonies et de leurs sous-colonies* in M. LOMBARDO, F. FRISONE (a cura di) *Colonie di colonie. Le fondazioni sub-coloniali greche tra colonizzazione e colonialismo. Atti del Convegno Internazionale (Lecce, 22-24 giugno 2006)*, Congedo Editore, pp.166-178

la Megara Hyblaea è evidente e, seppur coperta dalle edificazioni succedutesi nel corso del tempo, rimane ancora visibile nella morfologia odierna: le vie medievali di Ortigia riprendono il percorso delle *stenopoi* (est-ovest) e delle *plateiai* (nord/ovest-sud/est) dell'insediamento greco, testimoni della persistenza delle forme strutturanti la città nel corso di ben 28 secoli.

Le strade principali, inclinate rispetto a quelle secondarie, conducevano all'agora situata presso l'odierna piazza Duomo ed avevano origine nel settore centrale del piano, corrispondente alla zona in cui venne eretto il tempio di Apollo<sup>81</sup> (che, insieme a quello di Artemide a Corfù, rappresenta il più antico periptero della Grecia interamente edificato in pietra<sup>82</sup>).

Come avveniva per Megara Hyblaea, per la quale si è evidenziato lo rapporto stretto tra abitato e pianura circostante, anche a Siracusa il territorio circostante assumeva un ruolo di prima importanza. «Immediatamente dopo il tempio di Apollo, infatti, veniva costruito nella chora un edificio quasi identico [...], il tempio di Zeus, posto su un marcato sperone che domina il margine meridionale della fertile pianura ad ovest del Porto Grande. Veniva così sottolineata [...] la bipolarità delle componenti della polis greca, quella particolare unione della città edificata racchiusa tra le proprie mura e la chora che la sostiene economicamente»<sup>83</sup>.

Il tracciato delle *plateiai* venne successivamente esteso oltre l'istmo per assecondare, nei secoli seguenti, l'espansione della prima città greca sulla terraferma, dando così origine all'esteso impianto urbano che alimentò la leggenda delle cinque città (la cosiddetta "pentapoli") su cui, durante il periodo di dominazione spagnola, si elaborarono fantasiose congetture circa una vastissima "metropoli delle cinque città"<sup>84</sup>.

Fino al XIX secolo, infatti, si sono succedute numerose ricostruzioni utopistiche

81 H. TRÉZINY, *De Mégara Hyblaea à Sélinonte, de Syracuse à Camarina. Le paysage urbani des colonies et de leurs sous-colonies* in M. LOMBARDO, F. FRISONE (a cura di) *Colonie di colonie. Le fondazioni sub-coloniali greche tra colonizzazione e colonialismo. Atti del Convegno Internazionale (Lecce, 22-24 giugno 2006)*, Congedo Editore, pp.166-178

82 D. MERTENS, *Siracusa e l'architettura del potere. Uno schizzo*, in «*Sicilia Antiqua. An International Journal of Archaeology*», Fabrizio Serra editore, Pisa - Roma, 2006, p. 29

83 Ibidem

84 tra le varie ricostruzioni, l'immagine che Don Vincenzo Mirabella e Alagona (1570-1624) ne diede nel 1613 (attraverso le tavole a corredo del volume «Le Dichiarazioni della Pianta dell'Antiche Siracuse [...]») rimane certamente la più suggestiva, seppur si tratti di un insieme di elementi reali e fantastici, tale da non poter essere considerata una rappresentazione cartografica coerente, quanto piuttosto come frutto della fama della città, la cui grandezza veniva decantata da secoli di letteratura

che, partendo dalle descrizioni di Cicerone (dei quattro quartieri) e poi di Strabone (che incluse il sito «Epopolai» nella «pentapolis»), erano arrivate ad ipotizzare una città di 2 milioni di abitanti, estesa dal mare sino al castello Eurialo, di cui la più suggestiva rappresentazione ci viene fornita dalle rappresentazioni del Mirabella nel 1613<sup>85</sup>.

È vero, però, che l'incremento di popolazione che si ebbe nel corso del primo quarto del V secolo a.C., espressione costruita dell'ambizione di Gelone, concretizzò il grandioso progetto urbanistico che fece della città-regno di Siracusa un polo di prima importanza nel contesto politico ed economico del Mediterraneo.

Dopo aver soppresso alcune delle più importanti colonie greche della Sicilia orientale (tra cui proprio la vicina Megara, nel 483), il tiranno costrinse quelle popolazioni a trasferirsi nella città aretusea. Fu così che, accanto alla costruzione del tempio di Minerva nell'agora, nacque il quartiere residenziale di Acradina, chiuso da mura e dotato di una propria agora, che avrebbe costituito il baricentro della nuova porzione di edificato affacciato sul porto grande.

La città crebbe ulteriormente, poi, con le borgate *extra moenia* di Neapolis e Tyche (la separazione fisica era probabilmente segnata dalla via per Catania<sup>86</sup>) e si dotò, col passare del tempo, di un grandioso apparato difensivo per la difesa delle Epipole, porzione strategica di territorio la cui perdita aveva costretto i Siracusani a subire il pesante assedio ateniese del 416-15 a.C.<sup>87</sup>.

Le ipotesi di ricostruzione della forma di piano della città hanno chiarito che i diversi quartieri cresciuti sulla terraferma (forse per alloggiarvi le popolazioni provenienti da Gela, Megara Hiblaea e Kamarina, deportate da Gelone) seguivano giaciture differenti rispetto a quelle imposte dalla topografia di Ortigia; la traccia più evidente va senz'altro riconosciuta nella direzione dell'asse della *plateia* principale della Neapolis-Tyche, ruotata di oltre 90 gradi rispetto a quello del primo nucleo di fondazione e che persiste nella maglia del quartiere ottocentesco della Borgata. Prima che Ortigia venisse separata fisicamente dalla terra ferma (col taglio dell'istmo a scopi difensivi, voluto dalla dominazione spagnola nel ... e messo in atto su

85 Si veda in V. CABIANCA, A. LAVACA, S. V. ROSCIOLI, *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20, settembre 1956, anno XXVI, pp. xxx. Per una ricostruzione della storia della rappresentazione della città, con particolare riferimento alla morfologia delle mura di Dionigi, si veda in D. MERTENS, *Siracusa. Le mura Dionigiane e la città* in «Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura», Dipartimento di Storia dell'architettura, restauro e conservazione dei beni architettonici, fasc. 55-56, 2010-2011

86 V. CABIANCA, A. LAVACA, S. V. ROSCIOLI, *Siracusa*, op. cit., p. xxx

87 V. CABIANCA, A. LAVACA, S. V. ROSCIOLI, *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20, settembre 1956, anno XXVI, pp. 104-105

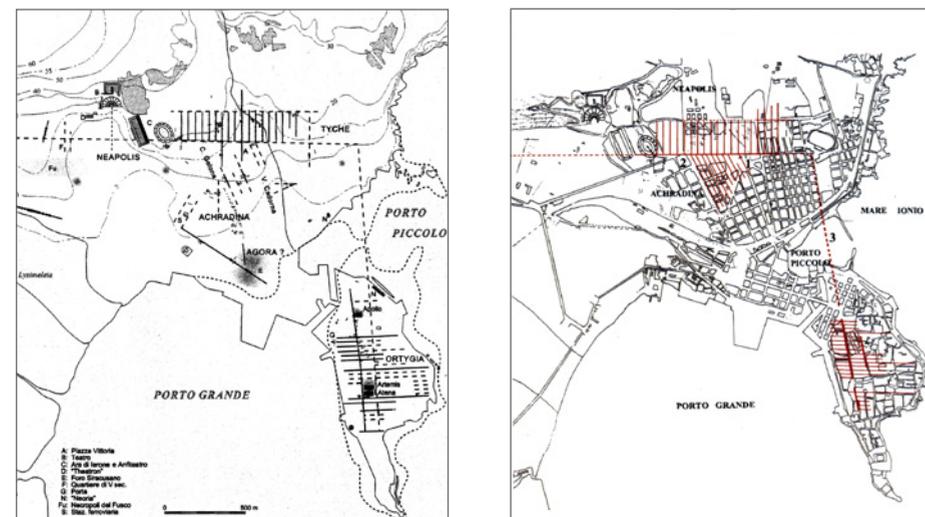


fig. 11 - assetto urbanistico di Siracusa greca secondo Mertens (2006) e Voza (1980). Immagini tratte H. Tréziny, *De Mégara Hyblaea à Sélinonte* (op.cit.) e B. Basile, *L'urbanistica greca di Siracusa...* (op. cit.)

progetto dall'ingegnere militare Carlos De Grunenberg), quell'arteria viaria correva sulla lingua di terra, ubicata più ad Est, che collegava la penisola alla terraferma<sup>88</sup>. Le visioni concordi di Voza e Mertens giustificano, dunque, la struttura dell'impianto urbano greco permettendoci di comprendere, al tempo stesso, quanto diverso dovesse apparire il profilo della città visto dal mare prima della realizzazione della cinta bastionata spagnola<sup>89</sup>.

Una sola ampia strada continua<sup>90</sup> orientata in direzione Est-Ovest strutturava, invece, l'edificato dei nuovi quartieri, proseguendo oltre l'odierno parco archeologico, verso il colle Temenite e la necropoli del Fusco. Su di essa si attestavano fitte traverse, a nord e a sud, contraddistinte da dimensioni e orientamenti differenti: più ampie e perpendicolari alla strada le *stenopoi* settentrionali, più strette ed orienta-

88 Sia Cicerone e Strabone parlano di un ponte che ai loro tempi (nel 70 a.C. l'uno, sul finire dello stesso secolo l'altro) congiungeva l'isola alla terraferma. Strabone aggiunge che «prima invece (esisteva) un terrapieno, come dice Ilico, di pietra scelta». Si veda in B. BASILE, *L'urbanistica di siracusa greca. Nuovi dati, vecchi problemi* in: «Archivio Storico Siracusano» IV-IV, Società Siracusana di Storia Patria, 2012

89 Anche il cosiddetto "porto Marmoreo", l'antico Lakkios, descritto da moltissime delle fonti scritte che raccontano il territorio costiero, venne rimpicciolito moltissimo, probabilmente per ragioni difensive, poiché risultava un approdo difficile da difendere.

90 Le cui tracce sono state rinvenute nell'area degli scavi di piazza della Vittoria e che, con tutta probabilità, corrisponde alla *via lata perpetua* descritta da Cicerone

te in direzione N.O./S.E. quelle meridionali di Acradina.

Parallela alla strada principale, una seconda arteria costituiva il limite settentrionale dell'abitato, oltre cui verranno successivamente ubicate le catacombe ed una serie di ipogei tardi.

Sin dalle origini la città aveva stabilito i limiti del proprio ampio territorio attraverso la fondazione di sub-colonie, come nel caso delle città di Héloros (fine VIII s.) e Camarina (inizio VI sec.) o di veri e propri insediamenti militari che controllavano le strade verso l'interno dell'isola (come nel caso di Akrai e Casménai, fondati al VII sec.)<sup>91</sup>.

Tuttavia, a seguito del lungo assedio subito nel corso della cosiddetta spedizione ateniese e di quello successivamente messo in atto dai Cartaginesi<sup>92</sup> (dai quale Siracusa uscì vittoriosa solo dopo aver patito grandi pene), Dionigi I sentì la necessità di dover provvedere alla difesa della città attraverso l'edificazione della colossale

91 H. TREZINY, *Les fortifications grecques en Occident à l'époque classique (491-322 av. J.-C.)*. In: «Pallas», 51/1999. *Guerres et sociétés dans les mondes grecs à l'époque classique*. pp. 261-262

92 alla fine del V sec., all'assedio di Siracusa da parte degli ateniesi farà seguito lo sbarco in Sicilia dei Cartaginesi che presero e distrussero in via definitiva le città di Selinunte, Agrigento, Gela, Camarina e Himera. Gli invasori Costingeranno Siracusa a subire un lungo assedio

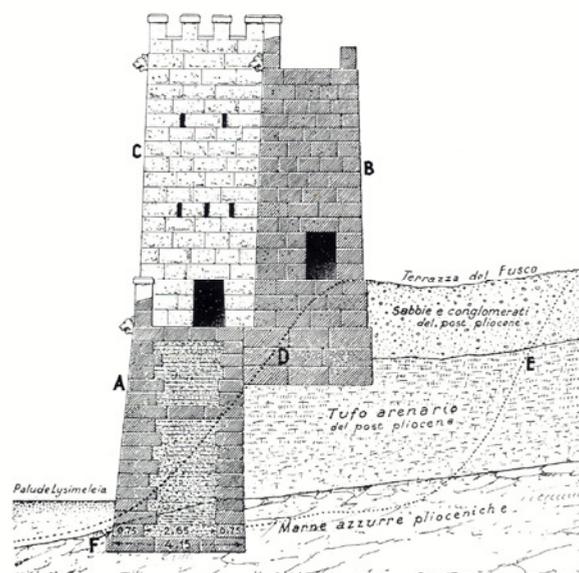


fig. 12 - L. Mauceri, sezione congetturale della grande muraglia turrita costruita sul bordo meridionale della terrazza del Fusco col collegamento del sottostante muro d'argine per la difesa della Neapolis, secondo i piani di Dionisio. Immagine tratta da L. Mauceri, *Il Castello Eurialo*, op. cit.

cinta muraria (estesissima ed aperta sulla campagna circostante attraverso porte fortificate) di cui ancora oggi rimangono le vestigia<sup>93</sup> e su cui effettivamente si infranse l'assedio punico del 396 a.C.

Lo scopo della poderosa fortificazione (lunga addirittura 34 km, secondo Strabone, o 27 km, a detta di Diodoro<sup>94</sup>), «paragonabile solo alle lunghe mura di Temistocle ad Atene ed alle mura aureliane di Roma»<sup>95</sup>, era quello di integrare nella città il grande pianoro delle Epopoli che le precedenti mura erette a protezione dell'Acradina lasciavano fuori dal sistema difensivo.

Si trattava della «più vasta cinta che possedesse una città greca [...], guarnita di torri numerose e alte»<sup>96</sup>, costruita con la tecnica dell'*emplecton* per ottenere spessori colossali, tali da poter resistere al meglio all'artiglieria nemica, rallentare efficacemente l'avanzata di degli invasori verso la città e servire da rifugio per la popolazione della *chora*, «grandioso monumento all'unità tra città edificata e territorio agricolo, tra *ásty* e *chora*, che insieme costituivano l'essenza della polis greca»<sup>97</sup>. Le mura che «seguivano perfettamente l'andamento degli spigoli rocciosi, con tutte le irregolarità, potenziando il precipizio naturale» costituivano un «dispositivo praticamente inespugnabile per grandi tratti» per difendere il quale «doveva essere sufficiente un numero relativamente esiguo di uomini per garantire la guardia e intervenire in caso di necessità»<sup>98</sup>.

Il progetto complessivo di Dionigi riguardava pure la penisola di Ortigia, di cui sfruttava appieno la morfologia dell'istmo e del Porto Piccolo per costruire il cuore dell'intero sistema delle difese (adibendola ad uso proprio e delle milizie mercenarie). Il tiranno «separò (l'isola) dal resto della città con un muro di gran costo; costruì nel muro torri alte e numerose e, davanti all'Isola, botteghe e portici, in grado

93 D. MERTENS, *Siracusa e l'architettura del potere. Uno schizzo*, in «Sicilia Antiqua. An International Journal of Archaeology», Fabrizio Serra editore, Pisa - Roma, 2006, p. 31

94 Si veda in D. MERTENS, *Le lunghe mura di Dionigi a Siracusa* in N. BONACASA, L. BRACCESI, E. DE MIRO (a cura di), *La Sicilia dei Due Dionisi*. Atti della settimana di studio, Agrigento 24-28 febbraio 1999, L'Erma di Bretschneider 1999, p.243 sgg. e L. MAUCERI, *Il castello Eurialo nella storia e nell'arte*, Edizioni Dafni, Catania 1980, p. 10

95 D. MERTENS, *Le lunghe mura di Dionigi*, op. cit. p.243

96 (Diodoro, 15, 13, 5 e 14, 18, 7)

97 D. MERTENS, *Le lunghe mura di Dionigi*, (op. cit.), p.247

98 lvi, p.246

ne e trincee, dotato della colossale porta “a tenaglia” che costituisce la più illustre testimonianza in occidente di quel tipo di architettura militare.

La fortezza «fu innalzata nel punto di convergenza delle due grandi muraglie (nord e sud) che chiudevano la terrazza di Epipole, ed a cavaliere di una strada che serviva [...] a mettere in comunicazione Siracusa coi campi e coi luoghi interni dell’isola; un’opera militare che mirava a proteggere il vettovagliamento della pentagoni ed a formare base di operazione forte e sicura contro il nemico che tentasse di cingerla d’assedio»<sup>101</sup>.

Col Castello Eurialo si rivoluzionò il sistema antico delle difese aventi semplici cortine e torri<sup>102</sup> dando vita alla «più grande e complessa opera del suo genere in tutto il mondo greco»<sup>103</sup> attraverso cui «alla difesa statica, quale era quella che si faceva con semplici torri, più alte delle cortine, destinate a respingere gli assalti, si sostituì il sistema delle fortificazioni poggiate sopra balze inaccessibili alle macchine, ovvero protette da opere avanzate e postierle, che permettessero la difesa attiva e mobile, per attaccare gli assalitori per vie sotterranee, senza aprire le porte della città»<sup>104</sup>. Siracusa, così, trasformava la forma del paesaggio aggiungendovi grandi masse monumentali, tracciando segni sul terreno che divenivano strade ed isolati, la cui forza generatrice di forme persiste sino ad oggi nel disegno della città contemporanea.

Allo stesso tempo, in continuità ideale con la grandiosa opera di trasformazione della morfologia rocciosa dell’entroterra (che, come si è detto, ospita la più grande necropoli d’Europa), anche la città siceliota dava forma ad enormi e suggestivi spazi ipogei: le cosiddette latomie<sup>105</sup>, vastissime cave di pietra che servirono ad erigere la città costruita e le fortificazioni a sua difesa, spazi in negativo che definivano il limite settentrionale dell’agglomerato urbano con profonde faglie nelle balze di tufo calcareo (figg. 14 e 15).

101 L. MAUCERI, *Il castello Eurialo*, op. cit., p. 10

102 La ricostruzione più recente del sistema delle mura dionigiane è quella effettuata dall’Istituto Archeologico Germanico di Roma, i cui rilievi hanno accertato l’esistenza, oltre alle già note “trypilon” e “porta di Dionisio” presso il castello Eurialo (ed alla “hexapylon”, di cui narrano le fonti), di almeno altre sei porte sul lato settentrionale e meridionale della cinta muraria. Si veda in D. MERTENS, *Le lunghe mura di Dionigi*, op. cit. p.247

103 D. MERTENS, *Siracusa. Le mura Dionigiane e la città*. In: *Quaderni dell’Istituto di Storia dell’Architettura*, Bonsignori Editore, Roma 2012, p. 24

104 L. MAUCERI, *Il castello Eurialo*, op. cit., p. 60

105 Le latomie dei Cappuccini, di Balza Gargallo, della Monica, di Santa Venera, di Intagliatella e del Paradiso si susseguono lungo una direttrice orientata in direzione est-ovet in contiguità c

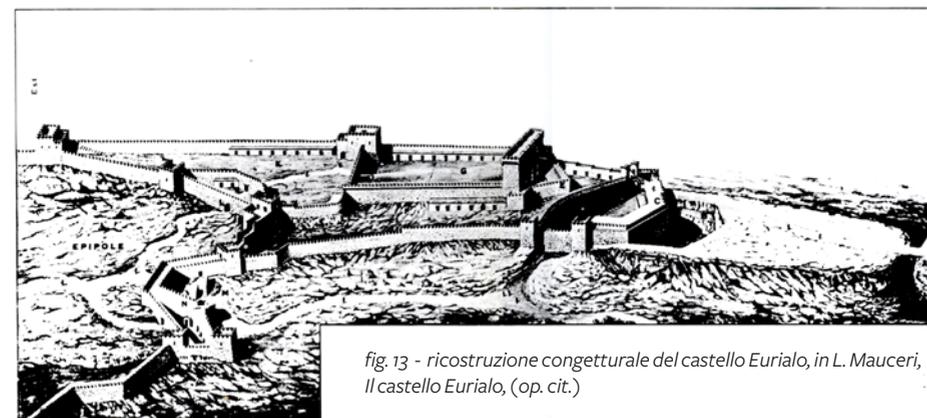


fig. 13 - ricostruzione congetturale del castello Eurialo, in L. Mauceri, *Il castello Eurialo*, (op. cit.)

Gli eruditi del seicento, confortati dai racconti ciceroniani, vi videro principalmente le prigioni<sup>106</sup> in cui i tiranni di Siracusa custodivano i reclusi delle altre città siciliane. È vero, in effetti, che a seguito della vittoria sugli ateniesi che assediavano la città, Dionigi vi rinchiuso i soldati usciti sconfitti; tuttavia, le latomie nacquero come cave «per edificare la grande Muraglia che, allacciandosi a quella che cingeva Ortigia, si svolgeva lungo la spiaggia fino a tutto il lato nord di Acradina, contribuendo alla sicurezza di quest’ultima»<sup>107</sup>.

In età ellenistica, poi, «durante il regno di Ierone II [...], l’espansione della città raggiunse il suo punto massimo, superando a nord la balza del teatro, dove si estendevano aree fino a pochi decenni prima utilizzate come necropoli, e occupando le prime alture che costituiscono il margine dell’altopiano»<sup>108</sup>.

Così, nel corso del III sec. a. C., mentre nel resto della Sicilia il costante conflitto tra le *poleis* greche e Cartagine non consentiva nuove spinte edilizie, a Siracusa e nei centri sotto il suo controllo continuava un florido processo di urbanizzazione.

Proprio al tiranno si devono, infatti, i lavori di ristrutturazione ed ampliamento del teatro (con la creazione del diazoma e il raddoppio dei seggi della *proedria*), la costruzione dell’edificio scenico e la realizzazione delle retrostanti *stoa* a forma di L e di U (con quest’ultima che inglobava due templi, entrambe poste sulla sommità del

106 Il Mirabella identificò nella grotta appellata *Orecchio di Dionisio* da Caravaggio, la *Prigione di Dionigi*, riconoscendo nella forma della stanza di raccolta dell’acqua piovana il canale che portava all’orecchio del custode la voce dei prigionieri ivi rinchiusi. Si veda in L. MAUCERI, *Il castello Eurialo*, op. cit., pp. 80-81

107 L. MAUCERI, *Il castello Eurialo*, op. cit., pp. 77-78

108 B. BASILE, *L’urbanistica di Siracusa greca. Nuovi dati, vecchi problemi* In: «Archivio Storico Siracusano» IV-IV, Società Siracusana di Storia Patria, 2012, p. 216

di ospitare gran quantità di gente. Costruì sull'isola, senza badare a spese, una cittadella fortificata, perché servisse da rifugio in caso di eventi improvvisi; cinse con il muro della cittadella gli arsenali vicini al porto piccolo, chiamato Lacchio [...] (e) costruiva un secondo muro intorno all'acropoli [...]»<sup>99</sup>.

Facendo quindi perno su Ortigia, circondata da proprie mura, la cinta si allargava a ventaglio, prima con quella a protezione di Achradina e, poi, proprio con le mura che fortificavano l'altopiano di Epipole, sistema avanzato di difesa funzionale al territorio immediatamente circostante la città ed i sobborghi disseminati sulle alture.

Dopo la metà del IV secolo venne, infine, edificato il Castello Eurialo<sup>100</sup>, ampliando il bastione di Dionigi per trasformarlo in un enorme complesso fortificato con batterie da artiglieria, fossati di protezio-

99 Diodoro XIV 7,1-4 e XIV 10,4 da B. BASILE, *L'urbanistica di siracusa greca. Nuovi dati, vecchi problemi* In: «Archivio Storico Siracusano» IV-IV, Società Siracusana di Storia Patria, 2012

100 A. Holm ritiene che sia eretto dal 402 al 396 a.C.



fig. 15 - nelle pagine affiancate:  
Cartografia d'insieme della "Topografia archeologica di Siracusa"  
Collage delle tavole da I a VIII del volume di Cavallari-Holmes, 1883

fig. 16 - in basso a sinistra:  
Latomie dei Cappuccini, Siracusa.  
da D. Cuciniello, *Viaggio pittorico nel regno delle due Sicilie*, Napoli 1833



colle Temenite <sup>109</sup>).

Voza spiega la monumentalizzazione dell'area con una «nuova e organica concezione dello spazio urbano che, nel III sec. a.C., permette a Siracusa di potersi assimilare agli impianti più rilevanti dell'area mediterranea» <sup>110</sup> e ponendosi, così, al pari delle grandi capitali ellenistiche.

L'ambizione di Ierone II e della città siceliota è testimoniata dalla costruzione un grande altare, dedicato a Zeus Eleutherios, del quale è oggi visibile l'immenso basamento lapideo (198 x 22,80 m circa).

Sarà solo a partire dal 212 a.C., anno della conquista romana da parte delle truppe guidate da Marcello — e di cui si è detto nel narrare le sfortunate vicende occorse alla vicina Megara — che la grandezza politica di Siracusa si vedrà ridimensionata.

Pur rimanendo capitale della provincia di Sicilia, con l'annessione dell'isola ai possedimenti dell'impero romano ed il governo di pretori dell'Urbe, la città aretusea non vivrà più i fasti delle tirannidi greche. Tuttavia, la sua sfera di influenza sulla cultura del Mediterraneo rimarrà immutata, mentre la morfologia della città si arricchirà di ulteriori forme e tipi edilizi legati al comparire di nuovi usi e costumi, nei quali, tuttavia non è difficile rintracciare una certa continuità tipologica e formale con le sperimentazioni del passato vicino e lontano.

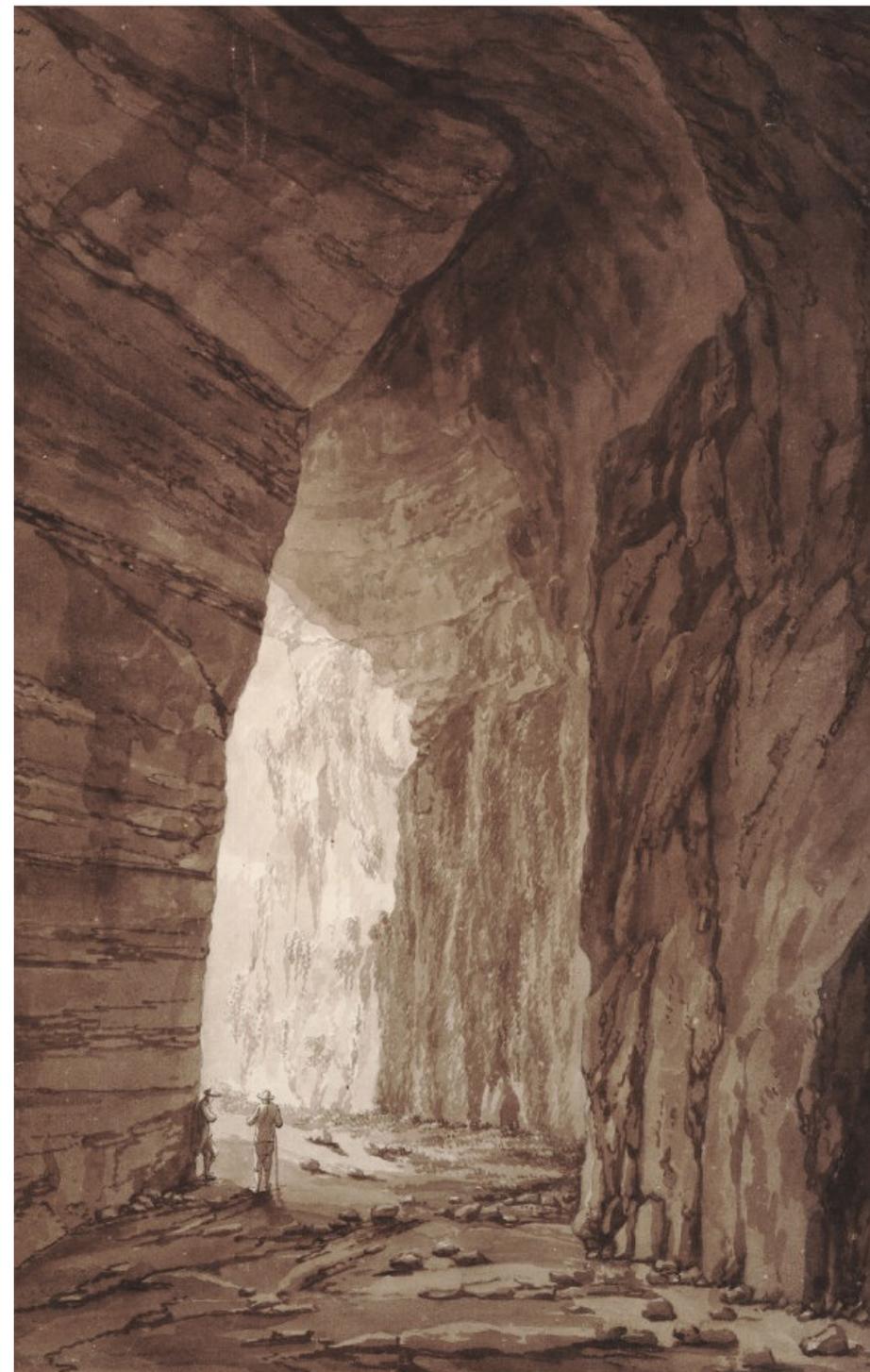
\* \* \*

---

109 Le strutture basamentali, individuate in più punti, permisero di ricostruire la planimetria di un edificio di 110 x 90 m, aperto verso Sud.

110 Si veda in G. Voza, *La città antica e la città moderna in Siracusa. Identità e storia 1861 – 1915*. Atti del Convegno di Studi (Siracusa 1996), Siracusa 1998, pp. 249 – 260.

fig. 17 - Philipp Jakob Hackert - Interior of a cave, the 'Ear of Dionysius' at Syracuse; with two figures standing by the entrance. 1777. British Museum, Londra (nella pagina a fianco)



## / 1.5 - LA RISCOPERTA DELL'ARCHITETTURA IPOGEA IN EPOCA ROMANA E PALEOCRISTIANA

Nonostante la presenza fissa delle istituzioni di Roma in Sicilia già dal 227 a.C.<sup>111</sup>, l'iniziale riduzione di Siracusa alla stregua di regno cliente e la successiva sottomissione militare della città (con la sua trasformazione a sede del secondo *praetor* della provincia di Sicilia), non si registrarono evidenti cambiamenti all'assetto urbano della città, specchio di una realtà politica, economica e sociale ancora fortemente strutturata e intimamente legata al mondo greco.

Non si trattava, infatti, di una semplice città conquistata, ma della capitale di un regno ellenistico che, come dimostra la monumentalizzazione di centri quali Eloro, Akrai e Morgantina, nell'avanzato III sec. a.C. aveva ancora un radicale controllo sul territorio<sup>112</sup>.

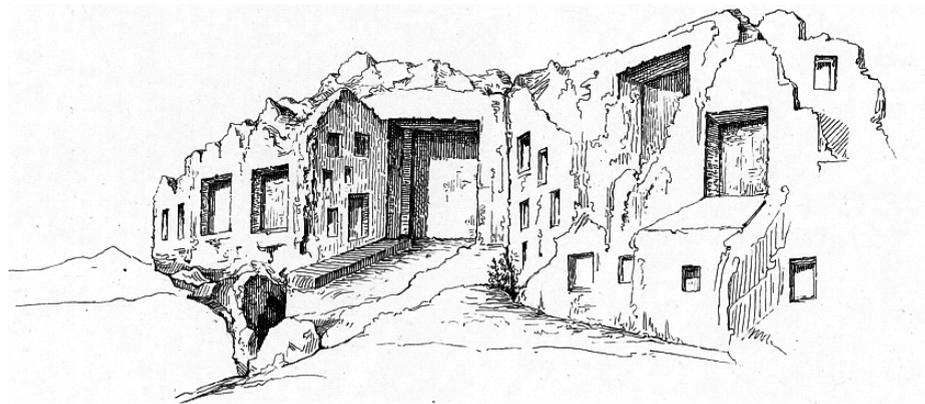
Mentre i più significativi cambiamenti nel paesaggio antropogeografico della fascia costiera furono dovuti alla distruzione di Megara, all'erezione di alcuni monumenti trionfali (tra cui la già citata "guglia di Marcello") ed alla nascita dei latifondi (come proprietà pubblica di Roma e privata dei nobili dell'epoca<sup>113</sup>), nella città di Siracusa si riscoprivano le potenzialità dell'architettura scavata.

111 con Lilibeo, nella porzione occidentale dell'isola di Sicilia, già allora sede del *praetor*

112 nonostante l'erezione di *bouleuteria* a Morgantina e Akrai suggeriscano una parziale autonomia politica di tali città

113 I latifondi che vennero a costituire il "granaio d'Italia", tanto noto nella storia dell'Urbe, rimasero proprietà dei romani e di nobili di alte parti d'Italia sino al settimo secolo, dissolvendosi solo dopo la conquista musulmana dell'isola. Si veda in M. AMARI, *Storia dei musulmani di Sicilia*, vol. 1, Le Monnier, Firenze 1854, p. 4

fig. 18 - La parete nord-est della latomia di Santa Venera, nei cui incassi si suppone fossero collocate statue votive. Dalla XII dell'appendice a Cavallari-Holm, *Topografia archeologica* [op. cit.]



Fino al III-II sec. a.C. le principali necropoli della città (necropoli del Fusco, di Tor di Conte, di Canalicchio e di Contrada Targia) si estendevano al di fuori del circuito murario di età dionigiana<sup>114</sup>; in età romana tardo-repubblicana ed imperiale, invece, le necropoli di Grotticelle, San Giuliano e del Casale tornarono ad occupare zone immediatamente limitrofe all'aggregato urbano, dunque all'interno della cinta difensiva.

La causa va rintracciata, probabilmente, nel fenomeno di contrazione della città che si verificò a seguito della conquista di Marcello (con le guerre servili e, poi, con quella tra Sesto Pompeo e Augusto), per via della quale Siracusa tornò ad occupare unicamente gli antichi quartieri di Ortigia e Akradina.

Fu così che, nei pressi dell'area monumentale del teatro, si realizzarono straordinarie architetture sepolcrali ipogee che, in continuità con l'opera di modellazione della roccia compiuta dagli antichi siculi e, successivamente, ereditata negli usi votivi dei greci, diede dignità di monumento a delle sepolture patrizie dei nuovi abitanti della città.

La latomia di Santa Venera<sup>115</sup>, grande cava di pietra usata nei secoli precedenti per la costruzione della città e delle sue mura, venne scolpita dai greci con rincassi rettangolari, disposti nei pressi di alcune camere mortuarie ivi scavate, per ricavarvi

114 dalla metà del IV sec. a.C. numerosi quartieri abitativi occupano zone sepolcrali di età arcaica come Giardino Spagna, Piazza della Vittoria o Viale Paolo Orsi.

115 Nella tavola XII dell'appendice alla *Topografia archeologica* [op. cit.] rappresenta la parete nord-est della latomia di Santa Venera, nei cui incassi si suppone fossero collocate statue votive

fig. 19 - La tomba di Archimede presso la necropoli Grotticelle in una rappresentazione di Pietrasanta tratta da *Antichità di Sicilia* (op. cit.)



edicole votive dedicate al culto degli eroi.

Poco tempo dopo, in periodo romano, la necropoli Grotticelle<sup>116</sup> si espandeva proprio come conseguenza del regredire dell'abitato, registrando l'evoluzione dell'apparato decorativo sino all'impiego di veri e propri elementi architettonici ottenuti per sottrazione di materia.

È il caso della cosiddetta “tomba di Archimede”, rappresentata da molti dei viaggiatori del XVIII secolo, tra il cui Pietrasanta (fig. 19) e l'Houriel, il cui ingresso scolpito sulla roccia emula un pronao di semicolonne doriche che sorreggono il timpano di un tempio.

Il caso emblematico delle **stanze mortuarie** incavate nella roccia in contrada le Grotte<sup>117</sup> permette di rintracciare una continuità nei tipi architettonici delle architetture funebri ipogee e, allo stesso tempo, la mutazione degli apparati decorativi siculi (rispetto, ad esempio, ai già citati sepolcri castellucciani) attraverso l'aggiunta di motivi e forme proprie dell'architettura greca, dando così vita ad un sincretismo unico al quale, nei secoli a seguire, altre ragioni di necessità imporranno ulteriori variazioni.

Al periodo romano di Siracusa si deve pure la costruzione dell'**anfiteatro della Neapolis** (II secolo), edificato nei pressi del teatro greco e dell'ara di Giove, nonché del

cosiddetto “ginnasio” risalente al I secolo.

Nel 21 a.C., sotto l'impero di Augusto, dopo aver conservato a lungo lo speciale *status* di la capitale della provincia di Sicilia, Siracusa divenne colonia romana: l'imperatore inviò nella città un numero ingente di veterani, allo scopo di ripopolarla, e fece costruire l'arco onorario bugnato ad un fornice<sup>118</sup> di cui oggi non rimangono che le basi dei piedritti.

L'asse della Neapolis, inquadrato dall'arco, divenne l'ingresso principale della città, continuando a reggere l'espansione urbanistica iniziata in età ellenistica<sup>119</sup>.

Poco tempo dopo, con l'affermarsi del Cristianesimo, Siracusa diverrà un importante centro religioso. Si cominciarono, così, a scavare nel sottosuolo «le catacom-

118 G.V. GENTILI, *Siracusa. Scoperte nelle due nuove arterie stradali, la via di Circonvallazione, ora Viale Paolo Orsi, e la Via Archeologica, ora Viale Francesco Saverio Cavallari* in NSA 1951, pp. 261-360.

119 che disegnava la città con isolati lunghi da 37,50 m a 39 m, separati da strade aventi la larghezza di 4 m, con orientamento N-S

fig. 20 - L'area archeologica della Neapolis di Siracusa, tratta da Cavallari-Holm, *Topografia archeologica* (op. cit.)



116 Cavallari descrive la necropoli come «un gruppo speciale di sepolcri, ricavate da massi di tufo isolati e talvolta scavati nella fronte di una grande collina la quale, forse per l'esistenza dei numerosi sepolcri sotterranei, prese il nome di Le Grotte». L'archeologo descriveva così il sepolcro chiamato di Archimede: «È una stanza mortuaria quadrangolare con i lati molto irregolari, con una grande nicchia a destra di chi entra con arco soleo, dentro la quale vedessi incavato nella roccia un grande loculo che doveva essere coperto da lastra disposta a piano inclinato [...]. la parte esterna di questo sepolcro è decorata da due colonne doriche scanalate coi rispettivi capitelli, l'intera trabeazione con triglifi nel fregio, da una cornice con un frontespizio a due pioventi; questa decorazione è scolpita nella roccia [...] Vi si trovarono n. 7 incavi rettangolari [...] che servivano da ossari». Egli rilevava che «la forma adottata dai Cristiani nelle catacombe è la stesa di quelli [dei romani], ma differiscono nella distribuzione e nell'uso». Si veda in *Topografia archeologica* [op. cit.], pp. 359 e ss.

117 L'archeologo individuava diversi gruppi di sepolcri (dal Fusco sino a Tremilia, in contrada Le Grotte, nella terrazza a nord di Siracusa che sovrasta il seno megarese e nella penisola della Madalena). Esaminando la loro disposizione topografica concludeva che si trattasse delle necropoli di altrettanti villaggi formati a seguito dell'arrivo dei Corinzi ad Ortigia.

Rilevava, infine, la sostanziale differenza coi loculi greci, scavati nella roccia ma anche appositamente costruiti con lastre di tufo, oppure con lastre o sarcofagi di terracotta o marmo. Quelli scavati, come nel caso della necropoli Grotticelle, «sono staziosi e terrangolari, con uno o più loculi incavati nella rupe e con grandi ingressi per i quali si può penetrare all'interno di ognuno». Si veda in F.S. CAVALLARI, A. HOLM, *Topografia archeologica di Siracusa*, Palermo 1883, p. 337 e ss.

be più vaste e meglio conservate al mondo»<sup>120</sup>, paragonabili a quelle della stessa Roma.

Le architetture ipogee dei primi cristiani riprendevano la morfologia del tipo della sepoltura ipogea romana, in cui «la forma dei loculi è la stessa di quella delle catacombe che si comprendono, invece, in una vasta necropoli divisa in tante sezioni quante sono le strade sepolcrali interne, dalle quali si entra nelle stanze mortuarie che servivano non solo per accogliere i sarcofagi di un gruppo o di una confraternita di fedeli, ma contemporaneamente servivano da Cappelle per esercitarvi il culto divino Cristiano [...], per la maggior parte rotonde e sormontate da una cupola conica ricavata nella rupe con un lucernario cilindrico [...] ad illuminare la tomba di qualche martire che serviva da altare»<sup>121</sup>.

Le grandiose catacombe di San Giovanni, studiate e rilevate dal Fürher<sup>122</sup> alla fine dell'Ottocento, venivano messe da Cavallari in diretta relazione con le forme e le particolarità dei sepolcri greci e romani, a loro volta evoluzione di quelli siculi.

Orsi spiegava il grande sviluppo delle architetture ipogee aretusee sostenendo che l'apparizione del cristianesimo a Siracusa e nella Sicilia orientale dovesse essere molto remota. La città «era e rimase sotto l'impero il grande emporio aperto all'oriente greco, e greca durò essa stessa sino ai tempi normanni, malgrado la so-

120 Giovanni Battista Rampoldi, in *Corografia dell'Italia*, vol. 3, 1834, p. 1034, le definisce più vaste di quelle romane:

«[...] e finalmente le più vaste catacombe che si conoscano al mondo, dagli antichi chiamate Antrum Pelopis». In questi termini si esprime anche l'opera dell'archeologo Quatremère de Quincy, *Dizionario storico di architettura*, vol. 1, 1842, p. 390, dove vengono definite come le più vaste e le meglio conservate. Medesimi termini utilizzati anche dagli storici moderni Santi Correnti, in *Storia della Sicilia*, 1999, p. 89, Nicolò Bucaria, in *Sicilia judaica*, 1996, p. 125 — che le definisce come il «più esteso complesso cimiteriale sotterraneo del mondo antico» — e ancora G. Cucinotta in *Ieri e oggi Sicilia*, 1996, p. 46.

121 F. S. CAVALLARI, A. HOLM, *Topografia archeologica di Siracusa*, Palermo 1883, p. 336-337,

122 J. FÜRHER, *Zur Sicilia Sotterranea*, Verlag der k. Akademie, Monaco 1897

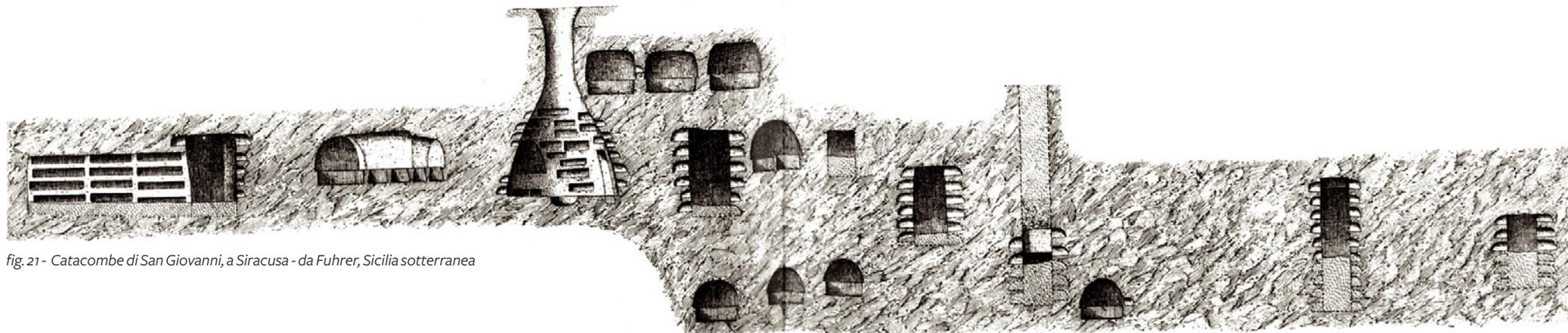


fig. 21 - Catacombe di San Giovanni, a Siracusa - da Fuhrer, *Sicilia sotterranea*

vrapposizione di cospicui elementi romani. Tutto ciò induce a credere che ben per tempo il cristianesimo vi sia pervenuto dall'Oriente, mentre nelle parti meridionali, occidentali e settentrionali dell'isola solo più tardi si diffuse»<sup>123</sup>.

In concomitanza con la mirabile opera di modellazione del sottosuolo che in periodo tardo-romano arricchiva di nuove forme ipogee il già ricco palinsesto della città siciliana, si riprese a scavare la roccia delle alture del paesaggio costiero che si stagliava da fuori le mura di Siracusa sino al sito dove sorgerà la futura città di Augusta, aggiornando così la tradizione formale delle necropoli sicule preistoriche con nuovi usi varianti tipologiche di indiscusso pregio.

Ne danno ampia testimonianza la cosiddetta «grotta del Monaco»<sup>124</sup>, cataomba del III-IV secolo d.C. ubicata sul cozzo del Mulinello e quella di Riuzzo<sup>125</sup>, nei pressi di Priolo, agglomerato urbano che, al tempo di Orsi si presentava come «una povera borgata di agricoltori (ubicata) a breve distanza dalla costa ionica [...], sorta ai primi

123 P. ORSI, *Priolo. La cataomba di Manomozza* in «Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei», volume III, 1906, p. 185 e segg.

124 P. ORSI, *Molinello presso Augusta* in «Atti della R. Accademia dei Lincei. Memorie della Classe di scienze morali, storiche e filologiche», - 1902. La cataomba rinvenuta dall'archeologo di Rovereto è costituita da due corpi distinti, uno settentrionale, con arteria centrale da est ad ovest, l'altra meridionale con gallerie e cubicoli di sviluppo assai irregolare, uniti mediante un corridoio che va da nord a sud. Per via dei notevoli dislivelli tra le parti, Orsi ipotizzò che si trattasse di due nuclei originari precostantiniani, inizialmente indipendenti l'uno dall'altro, collegati fra loro successivamente.

125 P. ORSI, *Priolo. Le catacombe di Riuzzo* in «Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei», volume III, 1906, p. 218 e segg. Ivi si legge: «chiamasi Riuzzo un rigagnolo asciutto gran parte dell'anno, ma rabbioso nelle grandi piogge autunnali, il quale uscendo dal Vallone della Neve, scorre un 2 km. a settentrione di Priolo e dopo breve percorso mette foce al mare, o meglio si perde presso Torre Girotta. [...] Esistono due catacombe, con tre minori ipogei cristiani, una piccola necropoli con fosse campanate. [...] In questo sito, a meno di 50 m. l'una dall'altra, si aprono le bocche delle due catacombe principali volte a mezzogiorno».

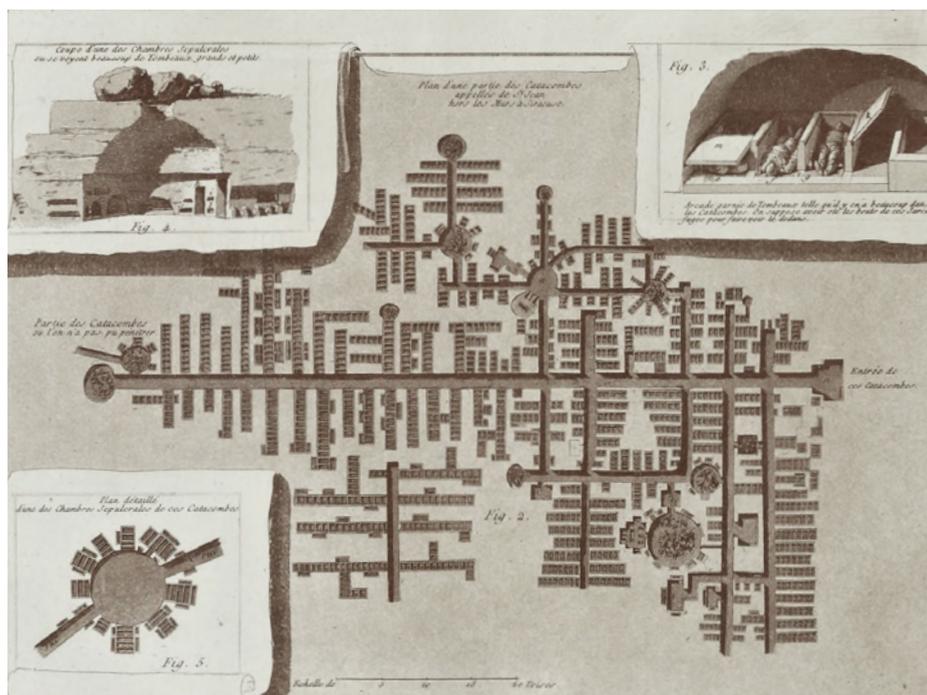


fig. 21 - le catacombe di San Giovanni, a Siracusa - J. Houel, Voyage pittoresque (op. cit)

dell'ottocento per opera della casa Gargallo»<sup>126</sup>.

L'archeologo riferiva che «la sola provincia di Siracusa annovera non meno di un centinaio tra grandi e piccoli cimiteri [...]» e che «possiede i più antichi e grandiosi cimiteri di tutta l'isola [...], distribuiti in taluni centri che sopravvissero alla scomparsa della civiltà greca od in altri che di sana pianta sorsero in età romana»<sup>127</sup>.

Lo studioso rilevava come «i caratteri tettonici dei cimiteri rurali fossero completamente diversi da quelli dei nuclei antichi di Siracusa città» per via della mancanza delle lunghe, anguste ed alte gallerie a loculi con la prevalenza, piuttosto, di «cameroni e cubicoli che si svolgono attorno uno o più sarcofagi grandiosi a mensa, sormontati quasi sempre da baldacchini o “tegoria” ricavati nella viva roccia», questi ultimi del tutto assenti nei cimiteri urbani<sup>128</sup>.

Nei primi anni del '900, veniva portata alla luce la suggestiva catacomba di Mano-

126 Ibidem

127 P. ORSI, Priolo. La catacomba di Manomozza in «Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei», volume III, 1906, p. 185 e segg.

128 Ibidem

mozza<sup>129</sup>, scavata in un banco calcareo in lieve declivio. Vi si aveva accesso attraverso una porta rettangolare ed una gradinata che immetteva in un ampio vestibolo rettangolare, circondato da arcosoli e con fosse campanate, talune delle quali capaci di ospitare intere famiglie.

Al centro del vestibolo, così come avveniva per la gran parte delle architetture ipogee cristiane realizzate in territorio rurale, un imponente pilastro rettangolare veniva bucato da aperture simili a finestre arcuate, mentre sul soffitto, in prossimità della porta d'accesso, un grande foro zenitale (poi chiuso da lastroni saldati con malta) serviva come pozzo per l'estrazione del materiale eroso durante lo scavo o, più probabilmente, come ingresso segreto al cimitero quando, in tempi poco sicuri, non era ancora stata aperta la porta d'accesso alla catacomba<sup>130</sup>.

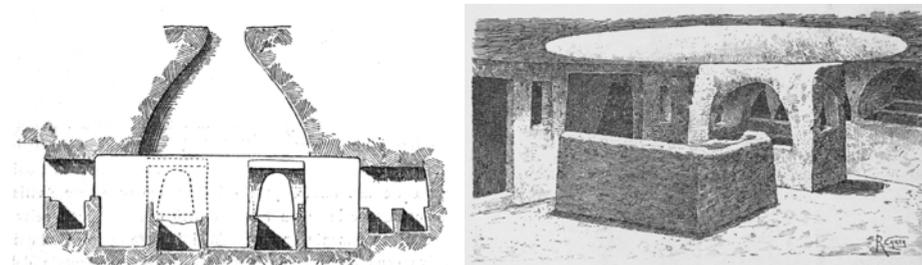
La spiegazione del fiorire di cimiteri cristiani ipogei va ricercata nella presenza di una influente comunità religiosa, installatasi a Siracusa e diretta da vescovi, ai quali Costantino riconobbe la supremazia ed il primato su tutta l'isola<sup>131</sup>. Le architetture funebri di epoca paleocristiana rappresentano, per estensione e peculiarità tipolo-

129 Scavata a partire dal 1902, è formata da un nucleo primitivo e precostantiniano caratterizzato da un ampio vestibolo d'ingresso circondato da arcosoli che, attraverso una piccola galleria, consentiva l'accesso ad un cubicolo con arcosoli anch'esso e con un pozzo rettangolare da cui prendeva aria e luce.

Successivamente, al nucleo originario si aggiunsero altre gallerie ed una piccola regione con due cubicoli, uno dei quali è occupato quasi per intero da grandi sarcofagi, sepolcri a tegurium, sopra cui venne aperta una cupola conica con luminare al vertice. Si veda in P. ORSI, Priolo. La catacomba di Manomozza in «Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei», volume III, 1906, p. 185 e segg.

131 P. ORSI, Priolo. Le catacombe di Riuzzo in «Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei», volume III, 1906, p. 218 e segg.

fig. 22 - catacomba di Manomozza presso Priolo, disegni di R. Carta da P. Orsi

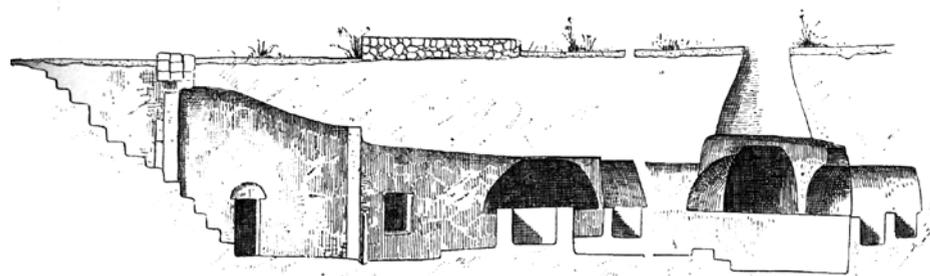


giche, elementi di grande interesse che contribuiscono ad arricchire ulteriormente il paesaggio costiero. È evidente, di contro, che nell'odierno contesto urbano-industriale esse appaiono valorizzate poco o nulla ed, in alcuni casi, addirittura soffocate dagli usi del suolo legati ai più recenti insediamenti industriali.

La ricchezza e l'unicità delle forme disseminate nel paesaggio della fascia costiera della provincia di Siracusa, la straordinaria continuità storica rintracciabile nell'usanza di addomesticare il sottosuolo con architetture invisibili, ma estremamente complesse, rende questa porzione di paesaggio un caso tanto emblematico quanto singolare. L'importanza culturale e testimoniale di questo paesaggio litoraneo è stata sinora riconosciuta solo in parte (con la grande attenzione rivolta alle necropoli di Pantalica); tuttavia, è ancora molto sottostimato il contributo che la storia dell'architettura ha regalato a quel territorio, nel corso dei secoli a seguire, con le catacombe cristiane e, ancora, con i quartieri residenziali e le architetture votive che, in epoca bizantina, reinterpretano la tradizione dei sepolcri rupestri degli antenati.

\* \* \*

fig. 23 - catacomba di Riuzzo presso Priolo, disegni di R. Carta da P. Orsi



## / 1.6 - SCRIGNI D'ACQUA: VASCHE E ACQUEDOTTI DI SIRACUSA SICELIOTA E BIZANTINA

Nello stesso periodo in cui proliferavano le catacombe, la più antica comunità a di Sicilia si integrava alla popolazione di Siracusa (tra il I e il III secolo d.C.) premurosamente, nei secoli seguenti, di scavare sotto gli isolati del quartiere Giudecca dei *miqwè*<sup>132</sup> di mirabile fattura, che sfruttavano l'abbondanza d'acqua del sottostrato geologico di Ortigia per i fini rituali tipici del culto giudaico<sup>133</sup>.

Siracusa, infatti, ospita il più importante e suggestivo bagno ebraico d'Europa, la cui costruzione, risalente al periodo bizantino (data del VII sec. circa) si è resa possibile grazie alla ricchezza idrologica della città.

Si tratta di un vano ipogeico ricavato nel vivo della roccia, posto a quasi 20 metri di profondità, a cui si accede grazie ad una scala rettilinea di 52 gradini a 3 rampe coperta con volte a botte.

Le sue tre vasche di purificazione, disposte a forma di trifoglio e alimentate da una fonte naturale di acqua dolce, si trovano all'interno di una sala sotterranea di forma quadrata (di 5 m per lato), il cui soffitto è costituito da una volta a crociera scolpita nella roccia e sostenuta da quattro pilastri quadrangolari. Ai lati dell'ambiente principale, quattro corridoi perimetrali (dotati di sedili addossati alle pareti) corrono lungo i lati della stanza, coperti da volte a botte di viva roccia.

Le tre vasche principali, profonde circa 1,40 m e con una capacità di 250 litri ciascuna, erano munite di 6 gradini che facilitavano l'immersione rituale. Altre due vasche, precedute da corridoi, furono ricavate forse successivamente in due recessi laterali, ad oriente ed occidente.

Il lavoro per realizzare un terzo ambiente venne interrotto probabilmente per via della presenza di un pozzo greco ancora in uso.

In prossimità della scala d'accesso, trovavano posto la pozza lavapièdi (prima tappa del percorso rituale di purificazione) ed una vasca circolare nella quale, dall'alto,

132 bagni purificatori legati al culto giudaico

133 Sul Berakhot (Trattato delle Benedizioni) del Talmud Babilonico, ultimato nel 501 d.C. circa, si legge: "Il bagno rituale deve contenere 240 qab d'acqua" e la sua efficacia "è legata al fatto che si tratta di acqua sorgiva, acqua viva e questa non può essere scaldata". Le fonti di purificazione di Siracusa sono tre: una è posta sotto la chiesa di san Filippo Apostolo, ove si pensa sorgesse la sinagoga; gli altri *miqwè*, quello a forma di trifoglio, detto "della Casa Bianca", e quello ubicato in via Alagona, si trovano attualmente al di sotto di abitazioni private

attraverso un pozzo appositamente scavato, gli ebrei potevano calare le stoviglie acquistate dai gentili, che dovevano essere purificate per immersione.

Anche in questo caso, si deve ricondurre la presenza di tali singolari architetture alle felici caratteristiche orografiche del territorio aretuseo e della penisola di Ortigia. Sebbene risultino immediatamente evidenti i soli elementi di superficie, costituiti dai fiumi Anapo e Ciane<sup>134</sup>, il sottostrato geologico siracusano comprende, infatti, un vasto sistema sotterraneo di collegamento idraulico (tra il Monte Lauro, l'alta Valle dell'Anapo e Ortigia) tale che, a partire dalla Porta Marina fino al Castello Maniace, punta estrema dell'isola, vi sia un susseguirsi di sorgenti e fonti naturali che fuoriescono al di sotto o in corrispondenza del livello medio del mare. Si tratta delle polle di acqua dolce che hanno fatto la fortuna della città ed incentivato la sua colonizzazione sin dal periodo greco. La fonte Aretusa, ad esempio, nasceva all'interno di una grotta<sup>135</sup> che venne solo successivamente ad assumere la configurazione attuale, integrata all'interno della cinta difensiva spagnola che, a sua volta, fu in seguito ampiamente rimaneggiata durante il periodo postunitario<sup>136</sup>.

La cosiddetta Vasca della Regina, ancora, è una sorgente sita nelle viscere del Castello Maniace, posta al di sotto del livello del mare e, con tutta probabilità, utilizzata come bagno dai regnanti d'epoca sveva a cui si deve l'edificazione della bella fortezza siracusana.

Ma guardando ancora una volta indietro nel tempo, è doveroso far cenno alla colossale opera messa in atto dai coloni greci sicelioti che costruirono un'estesissima rete di adduzione delle acque del fiume Anapo sin nel cuore della città di Siracusa, messo in atto attraverso un complesso e ramificato sistema di acquedotti in gran parte scavati nella viva roccia.

L'acquedotto Galermi giunge immediatamente al di sopra della cavea del Teatro Greco (a 57 m slm), dopo aver percorso nelle viscere della terra cunicoli vecchi di 25 secoli. Con uno sviluppo di quasi 30 km, esso capta le acque in prossimità della *Grotta delle Meraviglie* (sita tra Sortino e Pantalica, ad una quota di circa 190 m slm)

<sup>134</sup> I due corsi d'acqua nascono dalle pendici del Monte Lauro, scorrono nel territorio di Floridia e nella pianura siracusana, sino a sfociare nel Porto Grande della città

<sup>135</sup> così la rappresentavano, infatti, Houel, Saint-Non e molti altri viaggiatori del Grand Tour ed eruditi Siracusani che si occuparono di rilevare e descrivere i monumenti antichi della città

<sup>136</sup> L'emicloio dell'odierna vasca è stato eseguito nel 1862, epoca in cui si tagliarono gli orli naturali della roccia con le sei sorgive esistenti, che riversavano le loro acque nel mare. Si veda in F.S.CAVALLARI, A. HOLM, *Topografia archeologica...*, op. cit., p. 137

ed è costituito da una galleria scavata nella roccia calcarea bianca (da cui, appunto, l'etimologia del nome gala=bianco e ermia=sorgente).

L'infrastruttura antica costeggia a lungo il percorso del fiume Anapo per poi dividere le acque sin lì condotte, in prossimità della località Belvedere, attraverso il canale nord, costruito col fine di irrigare le campagne di Targia, e quello sud, che serviva la *chora* delle odierne località Carancino e Tremilia, sino ad arrivare, infine, coi rami del Ninfeo e dell'acquedotto del Paradiso, a rifornire d'acqua i quartieri di Neapolis, Tyche e Akradine (coi relativi mulini, ubicati nei pressi del teatro) e le campagne estese oltre l'edificato urbano<sup>137</sup>.

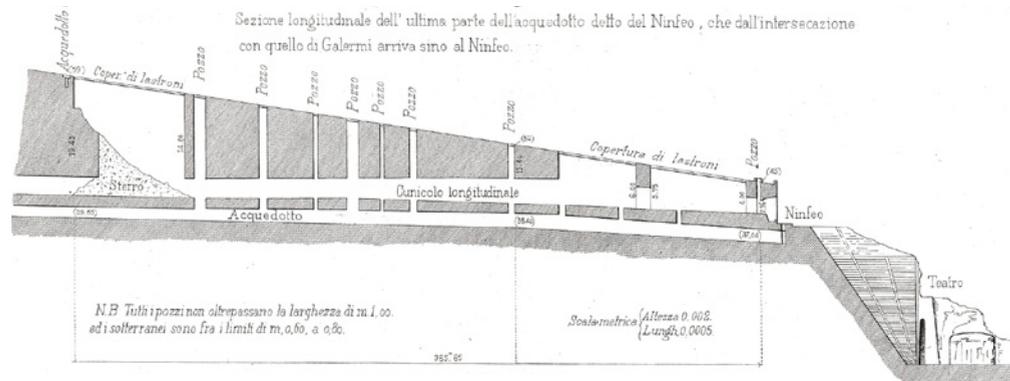
La Galleria Tremilia, in particolare, è ben rappresentata nel rilievo archeologico redatto da Cavallari-Holm allegato alla prima appendice alla *Topografia archeologica di Siracusa*. Lunga circa 815 m, è intagliata nella roccia e costituita da un cunicolo inferiore, in cui scorre l'acqua, ed uno superiore, utile per la ventilazione e la manutenzione.

Il sistema costruttivo descritto dall'archeologo è comune alla maggior parte dei

<sup>137</sup> Cavallari specifica che gli acquedotti di Tremilia e del Ninfeo non sono alimentati direttamente dal Galermi, ma formano un sistema a parte

fig. 24 - L. DuCrois - La Fonte Aretusa, *Rjiskmuesum* - Amsterdam, 1778

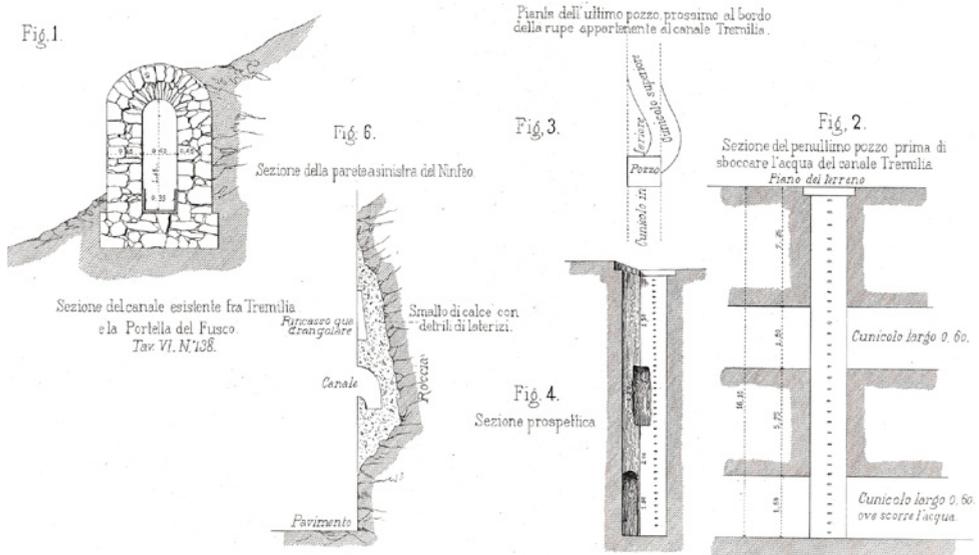




tratti del sistema di adduzione idrico di età greca: «i pozzi servivano ad un tempo a dare la direzione dell'acquedotto, e determinare la pendenza delle acque, facilitare l'estrazione del materiale scavato ed aumentare i cantieri di escavazione per il celere compimento; e con i pozzi inclinati, davasi comodo e facile accesso agli operai»<sup>138</sup>.

L'acquedotto Galermi, al contrario, «fu scavato quasi tutto a cielo aperto e ricoperto con lastroni di pietra ed in parte con volte, eseguite di muratura ad opera incerta ed armille di conci»<sup>139</sup>. Allo stesso modo, il ramo che serve la Targia «fu parimenti fatto a cielo aperto, laddove si eseguirono le murature, e in quella parte che ne è priva fu scavato sottoterra». Tuttavia, mentre, il Galermi trasportava l'acqua dei Climiti, gli altri «furono eseguiti col solo scopo di andare rintracciando le acque latenti o vene acquee che si trovano sotto lo strato del tufo calcareo [...]. Le acque degli acquedotti di Tremilia, del Ninfeo e del Paradiso scorrono in un piano molto inferiore a quelle dell'acquedotto Galermi, [...] tanto che non esiste nessuna traccia di opere che possano far nascere il sospetto che siano alimentate da esso».

\* \* \*



138 F.S.CAVALLARI, A. HOLM, *Topografia archeologica di Siracusa*, Palermo 1883, p. 116 sgg.

139 Ivi, p. 120-126

fig.25 - Tav. A da Appendice alla *Topografia archeologica di Siracusa*, Cavallari-Holm, 1883

## / 1.7 - LA MONTAGNA SCOLPITA: DALLE NECROPOLI ALLE CITTÀ SOSPESE DEL MEDIOEVO

Mentre in periodo tardo-romano gli insediamenti costieri si modificavano ed i territori a mezza costa di riempivano di spazi ipogei asserviti ai riti sacri dei nuovi cristiani, «nell'interno sotto Greci, Romani, ed anche dopo, i Siculi viventi fuori dalle rare città, nella campagna, rimasero attaccati alle loro rupi, alle cave. [...] Col progresso del tempo essi, anziché le dimore dei morti, aprirono nel fianco dei monti quelle dei vivi»<sup>140</sup>.

La città aretusea rimase un centro di prima importanza sino a che, nel 476 d.C., l'Impero Romano vacillò sotto i colpi dei barbari e Siracusa divenne possesso delle popolazioni germaniche (Vandali, Goti e Ostrogoti). Solo nel 549 d.C. l'imperatore Giustiniano riuscì a sconfiggere definitivamente i Goti, portando così Siracusa e l'intera Sicilia sotto il dominio di Costantinopoli.

L'isola non fece parte dell'Esarcato d'Italia, ma venne inquadrata in una provincia a sé stante, posta alle dipendenze dirette di Costantinopoli. Siracusa ne rappresentava la città principale, nella quale risiedettero, in un primo momento, il *patrizio* ed il *dux*, sostituiti in seguito dalla figura dello *strategós* che controllava la vita militare e politica della provincia imperiale.

Dal 663 al 668 l'imperatore bizantino Costante II dichiarò Siracusa capitale dell'Impero d'Oriente e nello stesso periodo il vescovo Cosimo trasferì la Cattedrale nell'antico tempio di Atena in Ortigia; la città tornava, così, a godere di un periodo di relativa prosperità che sarebbe durato circa tre secoli.

Dopo quegli eventi cominciò, tuttavia, un periodo di decadenza che, sebbene non vide mai messo in discussione il ruolo di capitale culturale della Sicilia, vide affievolirsi il controllo sul territorio *extra-moenia*: la conseguenza fu che allo stato di relativa calma che aveva accompagnato lo scorrere della vita in età greco-ellenistica e romano-bizantina, succedettero secoli di insicurezza e grande pericolo per gli abitanti delle campagne.

<sup>140</sup> P. Orsi, *Molinello presso Augusta* in «Atti della R. Accademia dei Lincei. Memorie della Classe di scienze morali, storiche e filologiche», - 1903

Jean Houel, nel suo *Voyage Pittoresque des îles de Sicile ... (op. cit.)* descriveva le grotte della timpa Ddieri fornendo suggestive restituzioni grafiche delle architetture ipogee incontrate nel corso del suo viaggio in Sicilia, scavate sui fianchi di pareti rocciose strapiombanti ed «*abitate delle api*», poiché «capaci di ricoverare nei fianchi perforati delle montagne [...] villaggi che servissero di asilo alla popolazione rusticana nei tristi momenti delle invasioni vandaliche ed arabe»<sup>141</sup>.

Paolo Orsi, nel 1903, studiava «*molte decine di grotte artificiali di abitazione*» ubicate lungo il corso del fiume Molinello e del torrente Porcaria «tra mezzo alle quali si riesce qua e là ad afferrare col binocolo qualche tomba sicula a forno». Si trattava di spazi domestici a cui si accedeva per mezzo di «segreti viottolini [...] tracciati da punta a punta, ed interrotti da tratti a picco scavalcati da ponticelli mobili di legno, di cui restano oggi solo le intaccature nella rupe per fissarvi i puntelli di sostegno; levati i quali, in momenti di pericolo, tutta la parete alta era affatto inaccessibile [...]».

Tali ambienti avevano forma di «camerini rettangolari od ellittici, di grandi dimensioni, pochi di piccole, con nicchie, loculi quadri per armadi e ripostigli, conche d'acqua nelle quali, mediante canaculi, si raccoglievano le acque piovane e gli stillicidi delle roccie»<sup>142</sup>.

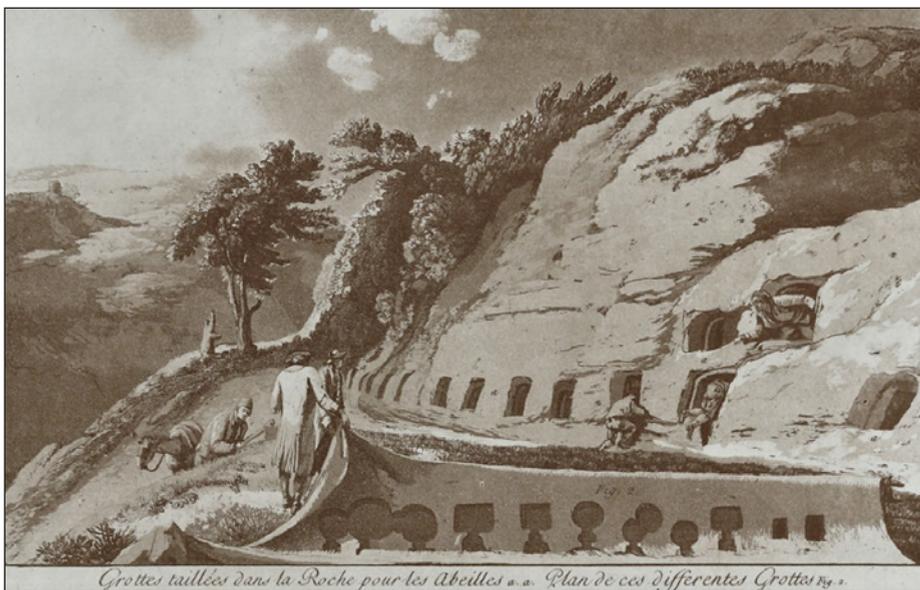
Si trattava, dunque, di luoghi vissuti, costruiti ancora una volta per sottrazione di materia dai fianchi delle rupi, in cui «le comunicazioni da un'abitazione all'altra si effettuavano sull'orlo dei cigli intagliati e muniti di passamano nei punti più difficili e precipitosi, oppure con scalette e pedarole intaccate nella roccia»<sup>143</sup>.

Sebbene risulti evidente l'ispirazione tratta dai sepolcri rupestri degli antichi, le nuove architetture d'epoca bizantine risultavano «assolutamente diverse da quel-

<sup>141</sup> P. Orsi, *Molinello presso Augusta* in «Atti della R. Accademia dei Lincei. Memorie della Classe di scienze morali, storiche e filologiche», - 1902

<sup>142</sup> Ibidem

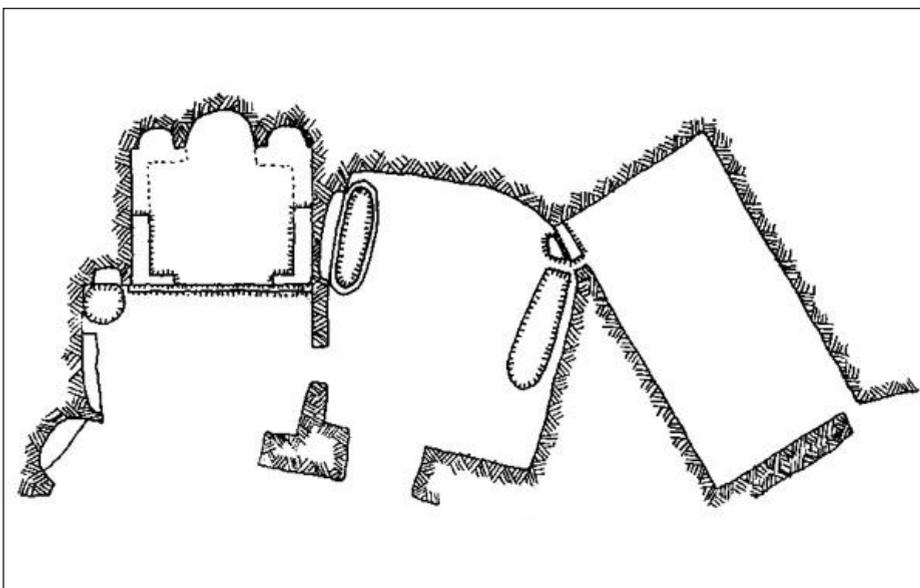
<sup>143</sup> Ibidem



*Grottes taillées dans la Roche pour les abeilles ». ». Plan de ces différentes Grottes 144*

fig. 26 - Grotte scavate nella roccia - J. Houel, Voyage pittoresque (op. cit)

fig. 27 - chiesa rupestre paleocristiana di San Micidiario a Pantalica - rilievo di Paolo Orsi



le sicule [...]» poiché «disposte a gruppi, che sovente comunicano le une colle altre mediante passaggi interni a livello, ed esterni, oppure con passaggi da un piano all'altro, a mezzo di scalette esterne nella roccia o pozzi interni dentro cui si saliva con funi o scale di legno»<sup>144</sup>.

Anche la necropoli di Pantalica si trasformò nel tempo, tanto che dopo «un grande e misterioso avvenimento, forse un disastro guerresco (che) arresta di un tratto, anzi fa scomparire improvvisamente ogni traccia della vita sicula», intorno al secolo VIII d.C. esso divenne luogo abitato «dopo una lacuna di parecchi secoli, in tempi ellenistici e poi nel primo medioevo»<sup>145</sup>.

Anche qui sorsero «gruppi di abitazioni scavate nella roccia, spaziose camere, ed ambienti comunicanti l'un con l'altro, e formanti tre villaggi con altrettante chiesette od oratori trogloditici»<sup>146</sup>, centinaia di architetture nella montagna, grottoni di abitazione di età barbarica e bizantina, che continuavano la tradizione degli antichi Siculi (i quali seppellivano i loro morti nei fianchi delle montagne), arricchendo con gli usi culturali dei cristiani lo straordinario paesaggio di quelle pareti calcaree traforate.

Tre minuscoli oratori rupestri, tra cui la chiesa di San Micidiario, testimoniano l'importante cambiamento nella concezione del paesaggio roccioso, di cui gli abitanti di questa porzione dell'isola si riappropriarono facendone un luogo dell'abitare, con lo scopo di far fronte alle nuove esigenze che lo svolgersi della storia impose alla morfologia degli spazi dell'uomo.

\* \* \*

144 Ibidem

145 P. ORSI, *Pantalica* in «*Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», volume IX, Ulrico Hoepli Editore, Milano 1899, pp.

146 Confuse con le tombe e con le testimonianze protostoriche sono i resti di tre villaggi e di tre chiesette rupestri ad essi legati: il primo si trova a ridosso della necropoli Cavetta e conta circa 70 abitazioni oltre all'oratorio della grotta del Crocifisso. Il secondo villaggio è posto sotto l'Anaktoron, nella necropoli Sud e ha come centro religioso l'oratorio della grotta di S. Nicolicchio, mentre il terzo e più grande di questi agglomerati rupestri è quello posto tra la necropoli Sud e la sella di Filippotto, composto da più di 150 abitazioni a più stanze e dalla grotta di San Micidiario. Si veda in P. Orsi, *Pantalica* (op. cit.)

## / 1.8 - DAI BIZANTINI AGLI ARABI: PERSISTENZA DEL PIANO DI SIRACUSA NELLA CITTÀ SARACENA E TRASFORMAZIONI NEL PAESAGGIO AGRARIO DELLA FASCIA COSTIERA

Superato un primo assedio nel IX secolo, nell'anno 878 si registrava la conquista araba della città aretusea, unico centro urbano di rilievo allora presente lungo il tratto costiero sud-orientale della Sicilia<sup>147</sup>.

La presa di Siracusa da parte dei conquistatori provenienti dalle coste del nord Africa seguì una battaglia violenta che costò molte vite ai siracusani. La maggior parte dei superstiti venne ridotta in schiavitù, la città fu data alle fiamme e venne distrutta ogni sorta di fortificazione esistente.

Il saccheggio della città andò avanti per oltre due mesi e portò agli invasori un bottino che venne definito, negli Annali musulmani, come il più ingente che gli Arabi avessero mai fatto.

A seguito di quegli eventi, per circa mille anni, prima coi normanno-svevi (che sottrarranno la città ai saraceni solo nel 1087), e poi sotto la dominazione spagnola, la città rimase rinchiusa in Ortigia, rimpicciolendosi ulteriormente rispetto a quanto non fosse già avvenuto in periodo romano e bizantino.

Durante l'occupazione saracena si tornò, così, a fortificare l'istmo dell'isola con la costruzione del castello Marieth (detto anche Marquet o Marchetti)<sup>148</sup>, testimoniata sin dal 1271, poi danneggiato dal terremoto del 1542 e definitivamente abbattuto nel 1577 (poiché fatiscente e d'impianto troppo antico per potervi collocare le artiglierie spagnole) per dar posto alle nuove fortificazioni progettate da Scipione Campi.

Si ha contezza della presenza di tale imponente architettura difensiva nell'impianto urbano della città anche grazie alla restituzione di Tiburzio Spannocchi del 1578, in cui l'ingegnere militare riportava alla corona di Spagna la topografia costruita dell'istmo e della cittadella fortificata al cui interno trovava posto il castello.

Si trattava di un'architettura a pianta rettangolare di circa 60x45 metri, rafforzata

147 la fondazione della città di Augusta avverrà per mano di Federico II di Svevia nel 1232 d.C.

148 Sebbene esista ancora il dubbio circa la certa edificazione del castello da parte degli arabi (non è escluso che sia piuttosto da attribuire ai normanni), è certo che in periodo normanno esisteva un fortilizio, in zona imprecisata, rovinato dal terremoto del 1169, che venne ricostruito probabilmente nello stesso luogo verso il 1196. Per la sua ubicazione sull'istmo, doveva trattarsi di un edificio strategico, la chiave della difesa verso la terraferma.

da torri quadrate ad ogni angolo, mentre un'ulteriore torrione si ergeva nel mezzo delle sue cortine, secondo la tipologia medievale ricorrente. Era, dunque, un enorme caseggiato dotato di un'ampia corte interna, costruito ben prima della diffusione delle armi da fuoco, motivo per cui il suo funzionamento difensivo era garantito proprio dalle torri angolari e mediane che, attraverso il tiro radente, assicuravano il controllo delle cortine murarie.

Sebbene in Sicilia e a Siracusa rimanga poco dell'arte e dell'architettura musulmana<sup>149</sup>, la traccia evidente dei caratteri dell'urbanistica araba è ancora oggi percepibile nella forma del tessuto di molti quartieri della città vecchia, la cui struttura greca veniva aggiornata nel corso del medioevo.

Nella rete viaria della Graziella e della Spiriduta, ad esempio, i vicoli (detti *ronchi*) danno accesso agli spazi semi-privati delle corti che sfrangiano le cortine edilizie dell'edificio.

L'impianto urbano dei quartieri è, dunque, tipicamente islamico: dall'elemento viario principale (lo *shari*<sup>150</sup>, interamente percorribile ed identificabile con la via Resalibera) si dipartono strade secondarie (i *durub*) che segnano un passaggio graduale tra lo spazio propriamente pubblico e quello semiprivato o privato dei vicoli ciechi (proprio i cosiddetti *ronchi*, spesso a gomito) e delle corti (le cosiddette *azzikka*) che danno accesso alle abitazioni<sup>151</sup>.

La funzione di questi elementi era quello di limitare "l'afflusso al traffico dal centro all'estremità", con evidenti finalità di difesa dai nemici, ostacolandone l'avanzata e permettendone l'aggressione.

Nel momento in cui gli arabi conquistarono la città di Siracusa ai bizantini, dopo

149 «la scomparsa pressoché totale dell'architettura residenziale e monumentale di epoca musulmana in Sicilia resta ancora a livello di enigma di Sfinge; [...] le reminiscenze musulmane sembrano ridotte al nome». Si veda in I. PERI, *Uomini, città e campagne in Sicilia dall'ix al XIII secolo*, Laterza & Figli, Roma-Bari 1978

150 negli impianti urbani di matrice islamica, sullo *shari* si attestavano i bagni pubblici, il suq e le moschee minori

151 si veda per questo in A. SARRO, *La multiculturalità nella città del Mediterraneo: ricerche e progetti per le città di Tunisi, Kairouan, Tozeur e Nefta*, Grafilm, Palermo 2005

essere tornati a fortificare l'isola di Ortigia attraverso la costruzione del castello Marieth, sul sedime della cittadella edificata dal tiranno Dionigi I in età classica<sup>152</sup>, l'esigenza di difendere la città dal territorio limitrofo e di sorvegliare l'esteso tratto costiero del seno megarese venne assolta grazie alla costruzione, sul rilievo noto come Monte Cavallaro<sup>153</sup>, del cosiddetto **Castello dei Monti Climiti**.

Sebbene si abbiano notizie certificate dell'esistenza della fortezza solo a partire dal 1300, la fortezza venne certamente edificata prima dell'anno mille, rappresentando di fatto il più importante monumento militare dell'Alto Medioevo nella provincia di Siracusa.

Noto anche come "Castelluccio di Priolo" o, erroneamente, come "Castrum Bizantino" (poiché si credette, per un certo tempo, che la sua costruzione risalisse all'epoca tardo romano - bizantina), esso venne edificata dagli arabi, forse su di un preesistente insediamento bizantino, e successivamente ampliato e fortificato a partire dal 1300<sup>154</sup>.

Venne, infine, abbandonato prima del suo crollo avvenuto durante il terremoto del 1693, a cui sopravvissero solo le sue rovine, oggi poco salvaguardate e quasi dimenticate.

Il castello era formato da una doppia cerchia di mura che racchiudeva un grande torrione circolare, utilizzato per controllare la costa che andava da Siracusa all'area dell'odierna città di Augusta, sotto le cui rovine sono stati rinvenuti i resti di una cisterna per l'acqua piovana e dei magazzini ipogei.

Ancora una volta, l'architettura forniva la risposta alle necessità difensive dei nuovi

occupanti cercando nell'orografia le proprie ragioni<sup>155</sup>.

Pure il paesaggio agrario *extra-moenia* subì notevoli modificazioni, legate soprattutto ad una distribuzione della proprietà fondiaria sostanzialmente differente rispetto a quella del grande latifondo messo in atto dalla dominazione romana e bizantina.

Mentre in caso di conversione dei cristiani alla fede dei nuovi dominatori, le terre venivano lasciate in libera proprietà ai possessori locali, «i poderi dei Musulmani, originati da dissodamento o partaggio, dovevano esser molti e non vasti [...]»<sup>156</sup>. Il dissodamento prevedeva, infatti, che «chiunque rendesse

alla vita una terra morta, così esprimeva il dissodare un suolo incolto o fabbricarvi sopra, ne divenisse padrone assoluto»<sup>157</sup>; d'altro canto, invece, il partaggio del terreno predata durante le conquiste in terra straniera, come fu nel caso della Sicilia, prevedeva che «quattro quinte andassero divise ai combattenti e una quinta serbata a utilità pubblica e sussidii a varie classi di persone»<sup>158</sup>.

Avvenne così che gli estesi possedimenti, perlopiù coltivati a grano, che avevano

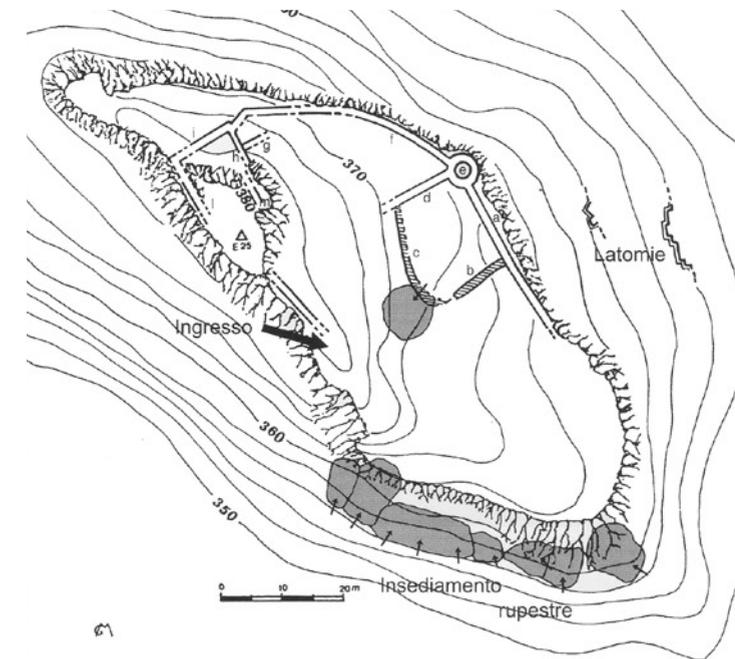


fig. 28 - Planimetria dei resti del Castelluccio dei Climiti (presso Priolo Gargallo). Immagine tratta da F. Caggiaguerra, *Il Castelluccio dei Climiti* (op. cit.)

152 Del castello, poi distrutto dagli spagnoli nel corso del sedicesimo secolo per far posto a fortificazioni più aggiornate, rimane testimonianza nella rappresentazione dell'ingegnere militare Francisco Negro.

153 il nome del massiccio montuoso deriva dalla denominazione di "Masseria Cavallaro", vecchio epiteto di una parte del Feudo di Casino Grande. Il castello, detto anche "Castelluccio dei Climiti", venne eretto nell'area in cui si trova oggi il bacino idroelettrico del Fiume Anapo, in località "Castelluccio" del territorio di Priolo Gargallo

154 per volere del Conte di Augusta Raimondo III Moncada, col fine per controllare l'area a nord di Siracusa durante un periodo di lotta tra fazioni locali e quelle spagnole di cui il conte faceva parte

155 Si veda in F. CAGGIAGUERRA, *Il Castelluccio dei Climiti e la questione dell'incastellamento nell'area Iblea orientale*, in Società degli archeologi medievalisti italiani - VI Congresso Nazionale di Archeologia Medievale, Edizioni All'Insegna del Giglio, Firenze 2012, pp. 425-430

156 M. AMARI, *Storia dei musulmani di Sicilia*, vol. 2, Le Monnier, Firenze, 1858, p. 20, ove si legge pure che «a suddividerli conducea la legge delle successioni, la quale permette i legati infino a un terzo dell'asse ereditario, accorda parti uguali ai figli e metà di parti alle figliuole, e chiama all'eredità gli ascendenti, anche sendovi discendenti, e in mancanza degli uni e degli altri ammette i collaterali»

157 Ivi, p. 12

158 Ivi, p. 13

caratterizzato il paesaggio agricolo della fascia costiera aretusea sotto romani e bizantini, si frammentassero, dando luogo ad una moltitudine di geometrie e colori, frutto delle colture importate e delle ingegnose tecniche di sistemazione dei suoli che la dominazione araba introdusse nel già ricco territorio aretuseo e che segnarono fortemente l'aspetto del paesaggio isolano.

Il *giardino mediterraneo* è l'eredità più diretta della sapienza araba: la trasformazione fisica del suolo, al fine di renderlo adeguato alle colture di essenze arboree pregiate come gli agrumi, consisteva in un complesso sistema di modificazione della morfologia del terreno che fa ricorso a terrazzamenti, muri di contenimento, canali per la distribuzione dell'acqua irrigua, all'impiego di essenze frangivento a protezione di vigneti e dei frutteti, sino a quello di costruire intelaiature lignee che reggessero stuoie impiegate per la protezione delle piante dal sole ardente<sup>159</sup>.

I segni di quella natura antropizzata permarranno sino ai nostri giorni: sebbene siano stati perlopiù cancellati dai grandi lotti dell'industria moderna, le sue geometrie sono tutt'oggi presenti anche nel martoriato paesaggio della fascia costiera ionica della provincia aretusea. L'orografia che la connota, la stessa che nel corso dei millenni ha protetto siculi e bizantini, ha custodito le forme e gli usi di quei suoli dalla brutale trasformazione del paesaggio altrove imposta dagli insediamenti produttivi.

Le "cave", rocciose e rigogliose di vegetazione, sono rimaste indenni, elementi resilienti al mutamento repentino del paesaggio litoraneo e da cui può, forse, ripartire un ulteriore processo di positiva trasformazione.

\* \* \*

---

159 Si veda in A. RENNA, *La costruzione della città e della campagna (stralci)* in L. Pagano, *Agostino Renna. Rimontaggio di un pensiero sulla conoscenza dell'architettura*, Clean Edizioni, Napoli 2012

## / 1.9 - NORMANNI E SVEVI: L'ARCHITETTURA DELLE GRANDI MASSE E LA FONDAZIONE DELLA CITTÀ DI AUGUSTA

Passati due secoli, dopo aver sottratto la Sicilia agli arabi tra il 1061 ed il 1091, Ruggero I<sup>160</sup> diede il via a quel processo che avrebbe fatto dell'isola il fulcro multiculturale della potenza mediterranea della stirpe normanna. Idrisi, cartografo ottomano al servizio dell'imperatore, nel XII secolo la descriveva come «la gemma del secolo per pregi e bellezze, lo splendore della natura [...], un'isola dai fulgidi destini, con vaste regioni, numerosi paesi, infinite bellezze e pregi rilevanti»<sup>161</sup>.

La città di Siracusa veniva dipinta come «celebre metropoli di rinomata fortezza [...], coi suoi due porti, senza pari in tutto il mondo, l'uno - sistemato a sud - più ampio dell'altro che si trova al nord, ma che è più noto. [...] Al pari delle altre maggiori metropoli, [...] fornita di mercati, grandi arterie, caravanserragli, case d'abitazione, terme, superbi edifici e vaste piazze». Idrisi tesseva lodi del suo «contado d'ampiezza considerevole, con poderi e casali, terreni fertili ed opulenti campi da semina: insomma, un vero emporio di viveri e derrate d'ogni genere che le navi caricano e trasportano in altri paesi, [...], con giardini e frutteti in questa contrada in numero incalcolabile, infinito»<sup>162</sup>.

Sebbene la storia avesse via via ridimensionato l'importanza della città-regno greca ed ellenistica, alla metà del XII secolo, Siracusa ed il suo territorio assurgevano

---

160 Ruggero I (Hauteville-la-Guichard, 1031 circa - Mileto, 1101), conte di Sicilia venne in Italia alla metà del XI secolo, quando, verso il 1040, con la disgregazione del dominio arabo, Catania fu sede di una signoria e teatro di scontri tra i vari emiri in lotta per il possesso di tutta l'isola, l'ultimo dei quali, Ibn at-Thumnah, invocò l'intervento dei Normanni (1060).

Il fratello Roberto il Guiscardo aveva già conquistato gran parte dell'Italia Meridionale strappandola ai bizantini.

Ruggero si fece cedere dal fratello metà della Calabria (1062) e perseverò nella conquista della Sicilia, dominio dei musulmani. Dopo la presa di Messina (1061), le battaglie di Cerami (1063), di Mislimeri (1068) e la vittoria di Palermo (che cedette nel 1071), la conquista dell'isola fu completata con la presa di Noto (1091) che gli permise di vedersi riconosciuto dal fratello il dominio dell'isola, ad eccezione della metà di Palermo e Messina.

Alla morte del Guiscardo, Ruggero aiutò più volte il nipote Ruggero di Puglia, facendosi cedere in compenso i territori della Sicilia e della Calabria che mancavano sotto il suo dominio. Dopo aver riportato la religione cattolica in Sicilia, pose a capo delle diocesi vescovi da lui scelti, finché ottenne (1099) da Urbano II la legazia apostolica. Alla morte gli successe il figlio Ruggero II, avuto dalla terza moglie Adelaide degli Aleramici. Informazioni tratte dalla relativa voce dell'Enciclopedia Treccani.

161 "IDRISI, *Il Libro di Ruggero. Il diletto di chi è appassionato per le peregrinazioni attraverso il mondo*, Flaccovio Editore, Palermo 2008

162 Ibidem

nuovamente al ruolo di importante centro del neonato dominio normanno. In virtù della florida economia agricola, rinnovata ed arricchita dal prezioso lavoro degli arabi, per via la grandiosità delle fattezze urbane ed architettoniche e per il significato pratico e simbolico di ponte verso l'oriente bizantino, Siracusa tornava a fregiarsi di una rinnovata importanza che sarà, negli anni a venire, ragione di nuove olossali opere di modificazione dello spazio fisico delle città e del paesaggio costiero.

A Ruggero di Hauteville succedette il figlio, Ruggero II, a cui riuscì di unificare l'isola ai possedimenti normanni dell'Italia meridionale<sup>163</sup>, facendone il centro di un potente stato di investitura papale.

Le anse naturali della costa (in cui abbondava l'acqua che fu utile ai musulmani per coltivare le pianure e le colline sui fianchi delle "cave") venivano rappresentate da Idrisi nella sua Tabula Rogeriana (XII secolo), atlante del mondo allora conosciuto, disegnato per il sovrano normanno, che rimarrà la carta più aggiornata per oltre tre secoli. Qui si riportavano a grande scala i tratti morfologici del paesaggio litoraneo (coi porti naturali che arricchivano quello della provincia ionica) ed i centri urbani più importanti.

Non vi figurava ancora la città di Augusta che sarebbe stata fondata solo successivamente, a partire dal 1232, per volere dell'imperatore Federico II di Svevia, nei pressi del sito dell'antica colonia dorica di Megara Hyblaea, definitivamente distrutta nel 213 a.C. dalle truppe del console romano Marco Claudio Marcello che muovevano verso il vittorioso assedio di Siracusa.

Durante la felice parentesi normanna<sup>164</sup>, le arti e l'architettura della Sicilia diedero vita un evento unico ed irripetibile nella storia della civiltà: il regno divenne assai prospero anche grazie alla tolleranza religiosa e culturale promossa dagli imperatori, attraverso la quale si assistette al conciliarsi della tradizione araba con quella cristiana, bizantina e nordica, dando luogo ad un meticcio fertile e ricco.

Alla dominazione normanna succedette quella della casata sveva, che si protrasse sino al 1250 d.C., prima con Enrico VI e, poi, col lungimirante Federico II (1197-1250).

163 Nel 1130, con la morte di Ruggero I, La "Contea di Sicilia" venne unificata ai possedimenti normanni dell'Italia meridionale ed il sovrano Ruggero II assunse il titolo di Imperatore di Sicilia e di Puglia

164 a Ruggero II succederanno Guglielmo I, Guglielmo II e infine da Tancredi, alla cui morte il potere passò alla dinastia degli svevi

Sotto il suo regno l'isola divenne un modello di Stato assoluto, ben organizzato e centralizzato, altamente tollerante in fatto di rapporti etnici e religiosi.

Alle architetture singolari e di pregevole fattura che arricchirono le città in periodo normanno (soprattutto a Palermo, Cefalù e Monreale, dove la presenza forte della tradizione islamica e la sensibilità dei regnanti verso le arti musive di eredità bizantina incentivarono lo sviluppo di stili inusitati) si contrapposero quelle austere di Siracusa e, più in generale, della costa ionica dell'isola (con Catania e la fondazione di Augusta), che divennero il luogo delle sperimentazioni formali di Federico II, maggiormente legate a quella di tradizione nordica gotico-cistercense<sup>165</sup>.

Ciò si spiega, probabilmente, con gli strascichi che la sanguinosa conquista da parte dei musulmani aveva lasciato nelle memorie dei siracusani, cosa che tenne lontano il sincretismo della Sicilia orientale, aprendo le porte ad una nuova stagione di

165 È pur vero che alcuni studiosi attribuiscono la regolarità geometrica delle piante delle architetture federiciane sia piuttosto attribuibile all'eredità orientale-bizantina, aveva ereditato i principi formali delle costruzioni militari romane (W. Krönig) o dalla tradizione musulmana dei castelli omniadi (S. Bottari, G. Samonà) o addirittura delle moschee (Bonelli, Willemsen). Si veda per questo in M. M. BARES, *Il castello Maniace di Siracusa. Stereotomia e tecniche costruttive nell'architettura del Mediterraneo*, Emanuele Romeo Editore, Siracusa 2011, p. 37-38 con bibliografia

fig. 29 - particolare della Tabula Rogeriana, disegnata dal geografo arabo al Idrisi nel 1154 in cui viene rappresentata la Sicilia (il Nord è in basso)



grande rinnovamento.

Venne, così, edificato il **castello Maniace**<sup>166</sup>, che assieme al Castel del Monte costituisce la più importante testimonianza dell'architettura sveva in Italia.

Come era spesso accaduto nel passato, la roccaforte di Ortigia tornava a quei tempi ad essere arricchita di nuove architetture. Federico II la rafforzò ulteriormente con la costruzione, a partire dal 1233<sup>167</sup>, del più maestoso edificio di cui, ancora oggi, la città può vantarsi: possente maschio difensivo posto a controllo della bocca del porto Grande ed, al contempo, raffinato palazzo civico sede di assemblee e, forse, della stessa residenza dell'imperatore nella Sicilia Orientale<sup>168</sup>.

La difesa dalla terraferma continuava ad essere assicurata dalla mole dello scomparso castello arabo Marieth, situato sull'istmo ed edificato, con tutta probabilità, dai musulmani sulle rovine della cittadella di Dionigi.

Il Maniace, invece, sorge come un'enorme massa di pietra calcarea poggiata sull'estrema propaggine meridionale dell'isola. Si tratta di un edificio dalla chiara caratterizzazione geometrica, com'era peraltro negli usi degli architetti normanni e svevi. Il quadrato di pianta (di 51 m di lato), dotato di torrioni cilindrici posti ai quattro vertici, presenta due fronti (NE e SO) quasi a strapiombo sul mare. Al lato di SE, sporgente sull'ultima lingua di terra della penisola, verranno successivamente addossate, in età moderna, ulteriori opere avanzate<sup>169</sup>, mentre la facciata rivolta verso la città (NO) era isolata grazie ad un profondo fossato.

166 Il castello di Ortigia è così chiamato dal nome del generale bizantino che, verso il 1038, strappò momentaneamente Siracusa ai musulmani. Si veda in F. MAURICI, *Il castel Maniace di Siracusa. Nuova ipotesi di interpretazione di un monumento svevo*. In: *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age*, tome 110, n°2, 1998, pp. 691-700;

167 La costruzione del Maniace inizia verosimilmente verso il 1233, all'indomani della rivolta della città della Sicilia orientale si protrae sino al 1240. Ciò si evince dalle lettere inviate da Lodi (lettere lodigiane) in data 17 novembre 1239 da Federico a Riccardo da Lentini ("praepositus aedifiòrum"), Guglielmo d'Anglone (giustiziere) e Majore de Plancatore (secreto di Messina), che ci forniscono preziose informazioni riguardo al completamento dei lavori al Castello di Siracusa. Nelle lettere del 1239 Federico si preoccupa di "munire" il castello, erogando i fondi necessari, cosa che fa supporre che il castello fosse già stato completato.

168 All'interno della grande sala ipostila erano presenti quattro camini di notevoli dimensioni, piccoli spazi privati a ridosso delle torri angolari, scale che raggiungono un secondo livello, previsto con ogni probabilità fin dal progetto iniziale. Si veda in M. M. BARES, *Il castello Maniace di Siracusa. Stereotomia e tecniche costruttive nell'architettura del Mediterraneo*, Emanuele Romeo Editore, Siracusa 2011, p. 31

169 Si tratta della cosiddetta punta Vignazza, realizzata sotto la dominazione borbonica per alloggiarvi l'artiglieria a difesa del porto

L'interno del piano terreno, secondo la ricostruzione di Giuseppe Agnello<sup>170</sup>, presentava un grandioso salone unico, privo di tramezzature, coperto da ventiquattro crociere costolonate a pianta quadrata (di lato pari a 9,75 m ed altezza di 10,45 m), poggianti su sedici colonne libere ed altrettante semi-colonne addossate a dei muri perimetrali, spessi oltre tre metri.

La venticinquesima campata, posta al centro del quadrato di pianta, ospitava probabilmente il seggio reale (o, secondo altre ipotesi, un impluvio a cielo aperto) ed era enfatizzata, piuttosto che dall'uso di colonne cilindriche di pietra calcarea, dal ricorso a quattro pilastri marmorei a fascio<sup>171</sup>.

Si trattava, dunque, di «un immenso e solennissimo salone (che) occupa tutto il pianterreno, al posto delle quattro ali edilizie dell'Ursino o dei tre corpi laterali del castello di Augusta [...]». Vista la presenza di un forte castello preesistente ed il particolarissimo carattere architettonico del Maniace, gli scopi residenziali e simboli-

170 G. M. AGNELLO, *La Sicilia e Augusta in età sveva*, in ID. E L. TRIGILIA, *La spada e l'altare. Architettura militare e religiosa ad Augusta dall'età sveva al Barocco*, Siracusa, 1994, p. 9-96: p. 31

171 Le basi dei piedritti vennero rinvenute durante i lavori di restauro intorno al 1980. Si veda in P. PAOLINI, *Nuovi aspetti sul Castel Maniace a Siracusa*, in «*Atti del III Congresso di architettura fortificata*», Roma, 1985, p. 215-222

fig. 30 - W. Schellinks. Veduta del castello Maniace, 1664 (da *Viaggio al Sud*, Roma 1983) precedente la sua fortificazione con la realizzazione del bastione Vignazza



co-rappresentativi dovettero essere preminenti fin dalla progettazione. Più ancora che il castello di Augusta e quello di Catania, si volle che il Maniace di Siracusa fosse il segno della presenza dell'imperatore e della immanenza del suo potere»<sup>172</sup>.

Gli stessi Agnello e Maurici attribuiscono al disegno di pianta (progettata da Riccardo da Lentini su diretta indicazione dell'imperatore) la trasposizione della nota miniatura del *Liber ad honorem Augusti* di Pietro da Eboli: le ventiquattro campate rappresenterebbero le provincie dei regni occidentali della *domus* immaginata dal poeta, espressione della Sicilia come fulcro del Mediterraneo, rivolto al contempo verso la parte orientale dei domini imperiali ed i territori settentrionali del Sacro Romano Impero.

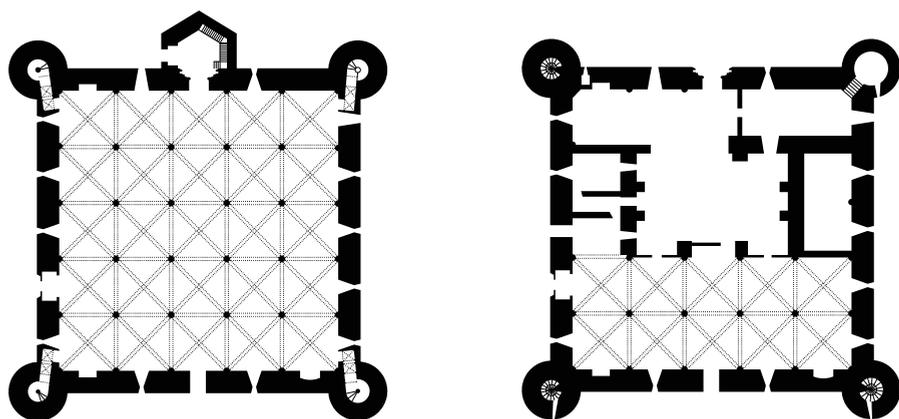
L'attuale configurazione del castello è, invece, frutto degli sfortunati eventi legati allo scoppio di una polveriera, nel 1704, che avrebbe provocato il crollo di alcune campate del piano terra e dell'intero piano superiore, ritratto tra gli altri da Willem Schellinks e, secondo alcune ipotesi, adibito a stanze residenziali dei regnanti.

Per il suo significato e le sue forme, il castello Maniace rimane «uno dei luoghi più pregnanti e carichi di significato di tutto il medioevo»<sup>173</sup>, espressione costruita di un'idea alta di architettura, manifestazione fisica del ricercato simbolismo che l'imperatore del Regno di Sicilia volle lasciare ai posteri, in ricordo del sogno di un mon-

172 F. MAURICI. *Il castel Maniace di Siracusa. Nuova ipotesi di interpretazione di un monumento svevo*. In: *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen-Age*, tome 110, n°2. 1998. p. 695

173 F. MAURICI. *Il castel Maniace di Siracusa... (op.cit.)*, p. 700

fig. 31 - Castello Maniace, Siracusa: ricostruzione della pianta originaria e rilievo dello stato di fatto - ridisegno da G. Agnello "Architettura Sveva in Sicilia", Roma 1935



do unito dalla cultura e dal rispetto delle diversità che aveva nell'isola il suo cuore più autentico.

Contemporaneamente all'edificazione della grande massa castello aretuseo, nelle campagne fra Siracusa, Augusta e Lentini, per volere dell'imperatore Federico II, sorgevano palazzi e *domus sollaciorum*<sup>174</sup>, si imbrigliavano le acque del Cantera e del San Cusmano<sup>175</sup>, si dava forma allo stagno di Lentini per farne una peschiera, si lanciavano una serie di iniziative agricole e pastorali a diretto vantaggio della corona e, soprattutto, veniva fondata la nuova città di Augusta, posta a controllo del grande porto naturale della Rada come casella privilegiata nell'abaco geo-politico dell'illuminato sovrano nordico.

Il centro urbano nasceva nel 1232 sulla penisola di Terravecchia, poi divenuta isola a seguito del taglio dell'istmo operato da De Grunembergh nel 1680 in maniera del tutto simile a quanto avverrà per Ortigia, nell'ambito della revisione delle opere militari delle piazze passate sotto il controllo della corona spagnola.

La scelta del sito del nuovo edificato rispondeva alle regole di fondazione della "bastide", cioè di un punto di appoggio in una zona che ne era priva, utile allo sviluppo di un nuovo polo agricolo e commerciale ed, allo stesso tempo, di un punto forte sulla frontiera naturale<sup>176</sup>.

Si trattò di un atto politico, economico e militare col quale, disegnando un nuovo tessuto urbano protetto da un'imponente architettura, Federico si proponeva di fare di quella porzione del litorale e dell'immediato entroterra un punto di forza dei suoi domini al centro del Mediterraneo.

Con l'edificazione del castello<sup>177</sup> voluto dal sovrano svevo e della cinta muraria a difesa dell'abitato, Augusta assunse, sin dalla nascita, la connotazione di roccaforte difensiva del seno megarese.

174 Lo "Statutum de reparatione castrorum" (1231), rifacendosi alle norme già redatte in epoca normanna, prevedeva la divisione delle strutture castellari in *Castrum* e *Rocca* (che avevano una funzione militare) e *Palatium* e *Domus solaciorum* (case di svago). I *Castra*, preminenti rispetto alle altre tipologie e dal carattere difensivo, venivano edificati quasi sempre nelle città e nei porti più importanti dello stato. Le *domus* che erano fiancheggiate solitamente da una sorta di casale utilizzato per fornire servizi

175 Fazello riferisce della costruzione di un lago destinato alla pesca per mano di Federico II con le pietre dell'antica Megara. Si veda in L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Editori del Sole 2006, p. 87

176 L. DUFOUR, *Augusta, da città imperiale a città militare*, Sellerio Editore, Palermo 1989, p. 21

177 la costruzione dell'opera iniziò con la fondazione della città, nel 1232, mentre l'iscrizione posta sopra il portale meridionale, che ne commemora il compimento, testimonia il suo completamento nell'anno 1242

La città veniva popolata dai cittadini ribelli di Centuripe e Montalbano Elicona, deportati nel nuovo centro per volontà di Federico dopo le mal tollerate rivolte della popolazione. Ciò spiega, probabilmente, la scelta di costruire il castello a ridosso dell'odierno istmo piuttosto che all'estremità in mare della penisola, a differenza di quanto, di contro, sarebbe avvenuto qualche anno più tardi a Siracusa con l'edificazione del Maniace, edificio civile, rappresentativo e fortificato al tempo stesso. La pianta della città venne disegnata a partire da una *crux viarum*, struttura portante costituita da due assi tra loro pressoché perpendicolari, e da strade a questi parallele, a formare isolati di circa 150 metri di lunghezza per 50 m di profondità<sup>178</sup>. La lottizzazione dava luogo a particelle medie di 5 metri di facciata per 25 m di profondità che consentivano di ricavare un cortile con pozzo sul retro della casa fondendo, al contempo, spazio di riserva per eventuali ampliamenti dell'abitazione<sup>179</sup>. La parte meridionale di Augusta, complice la scoscesa orografia, rimaneva destinata a riserva di terreni, isolata dal resto della città dalle mura difensive, costruite alla fine del Duecento, che avrebbero separato Augusta dalla Terravecchia sino alla fine del XIX secolo<sup>180</sup>.

Gli isolati edificati si attestavano a nord, nei pressi del castello che dominava l'entrata della penisola in posizione quasi inespugnabile, protetto dal mare ad oriente e da due muraglie a nord e ad ovest.

Assieme a quelli di Siracusa e Catania, la grande architettura militare augustana conclude la triade di castelli federiciani della costa ionica siciliana. Impiantato su di uno scoglio alto 20 metri, l'imponente architettura ha pianta quadrata di 62 m di lato. Il castello è dotato di un'ampia corte interna (31,40 x 26,30 m) con tre ali, sui lati Nord, Est e Ovest, precedute da portici sormontati da crociere. Un doppio portico, invece, era addossato alla parete sud del cortile. Ai quattro angoli dovevano essere presenti altrettante torri angolari quadrate (ad oggi il vertice Nord-Est ne è privo), mentre sulle mediane dei lati Est ed Ovest erano addossati torrioni rettangolari. Una torre poligonale, infine, era accostata alla fronte Sud, specularmente, stando alla ricostruzione di Agnello, alla quella mediana del lato Nord, oggi non più esistente. La pianta del castello augustano si scosta, dunque, dal principio di simmetria rigorosamente rispettato in tutti gli altri edifici di Federico II.

178 L. DUFOUR, *Augusta, da città imperiale a città militare* (op. cit.), pp. 22-27

179 Ibidem

180 Il muraglione, rappresentato nelle piante cinquecentesche ed in particolare dallo Spannocchi, venne costruito al di sopra del dislivello che caratterizzava la porzione meridionale della penisola

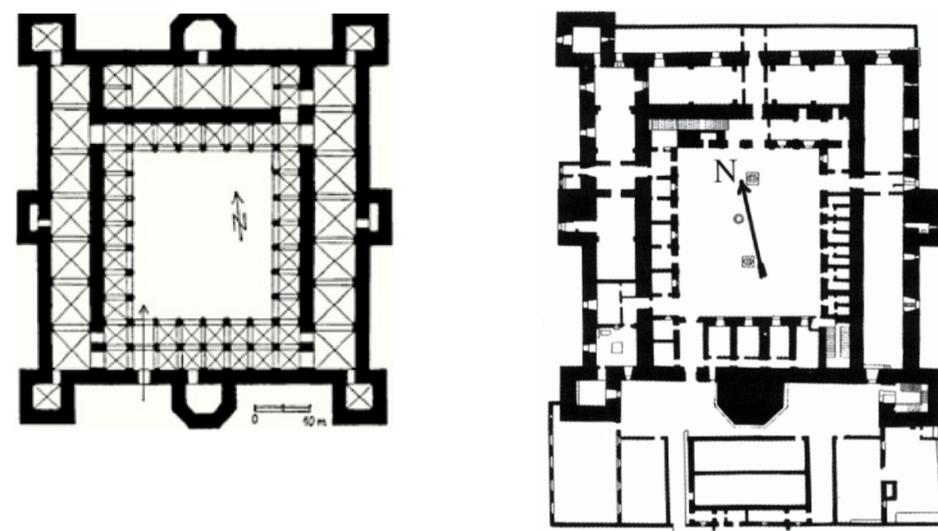


fig. 32 - Castello di Augusta: ricostruzione della pianta originaria e rilievo dello stato di fatto - ridisegno da G. Agnello "Architettura Sveva in Sicilia", Roma 1935

Così come per il Maniace di Siracusa, anche nel castello di Augusta non esistono ambienti a destinazione abitativa: la presenza di un'unica grande camerata lineare (sviluppata sulle tre ali contigue del pian terreno) ha fatto supporre che, anche in questo caso, dovesse esistere un secondo livello, perso a causa delle successive modificazioni della fabbrica<sup>181</sup>.

La particolarità delle forme architettoniche dell'edificio, caratterizzato dalla sequenza di straordinarie volte a crociera<sup>182</sup>, precedute dall'ininterrotta successione delle crociere che formano il loggiato, ha fatto supporre che questo «fosse allestito come grande deposito, una sorta di fondaco fortificato che doveva funzionare in rapporto al movimento merci del porto, uno dei pochi autorizzati ad esportare derrate alimentari fuori del regno»<sup>183</sup>.

In effetti, la dominazione araba aveva lasciato in eredità alla pianura megarese una grande ubertosità, a cui Federico aggiunse l'introduzione di ulteriori colture pre-

181 G. Agnello ha ipotizzato che il secondo piano sia stato abbattuto durante la trasformazione del periodo spagnolo, dovuta alle nuove esigenze belliche determinate dall'introduzione delle artiglierie

182 nelle ali Est ed Ovest si susseguivano 7 crociere di 8,50 x 7,50 m; l'ala Nord, invece, presentava crociere quadrate di 8,65, di lato.

183 A. CADEI, *Architettura. Introduzione in Federico e la Sicilia dalla terra alla corona*, I, Catalogo della mostra, a cura di C.A. Di Stefano e A. Cadei, Siracusa-Palermo 1995, pp. 367-374

giate, quali la canna da zucchero e la vite<sup>184</sup>. I frutteti, il copioso numero di campi coltivati a grano, la produzione di lana e l'industria del sale (che rivestiva una grande importanza nell'economia del territorio per via delle numerose saline sparse tra Siracusa ad Augusta) fornivano, dunque, una gran quantità di prodotti da esportazione, pratica su cui si reggeva la florida economia dell'intera fascia costiera.

In questo quadro, la fondazione della città di Augusta e la costruzione del suo castello assumono un duplice valore: da un lato quello di strumenti per il controllo di un porto comodo ed ampio — la cui difesa appariva necessaria per la sicurezza del territorio ionico del Regno di Sicilia —, dall'altro costituirono quasi certamente il polo economico e produttivo su cui Federico puntò per il sostentamento del suo Impero, anche attraverso i commerci con l'oriente cristiano<sup>185</sup>.

Maurici ipotizza che «all'indomani della crociata, della pace con il papato, delle costituzioni di Melfi e della repressione dei moti cittadini in Sicilia orientale, Federico II abbia concepito l'idea di un grande spazio imperiale nel Levante. Cipro, lo scalo marittimo di Tiro e quindi Gerusalemme avrebbero dovuto esserne i centri in Terrasanta; Siracusa, con la gemella città di Augusta, assunse il ruolo di bastione occidentale, porta di ingresso ai territori europei dell'imperatore per chi provenisse da Oriente e capolinea dei traffici»<sup>186</sup>.

Il volere di Federico fu, dunque, quello di costruire nella celeberrima Siracusa un edificio che la riportasse ai fasti della tradizione greco-ellenistica, degno di ospitare il regnante e tale da proclamare, su uno dei più importanti confini costieri dei territori a lui sottoposti, la gloria e la potenza del nuovo Impero.

«Il Castello Maniace era un manifesto dell'ideologia imperiale, posto all'ingresso del Regnum Siciliae per chi giungeva da sud, via mare, così come lo era la Porta di

184 Lo sfruttamento dei terreni limitrofi la città a tale scopo è documentata in alcune cartografie dell'epoca. Si veda in L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Editori del Sole 2006, p. 73

185 La torre poligonale che domina il prospetto Sud del castello di Augusta, secondo alcuni, potrebbe così essere stata concepita come silos per le granaglie, protetto dal paramento murario bugnato. Si veda in L. CASSATARO, *Siracusa sveva. Guida ai monumenti della città e della provincia*, Erre Produzioni, 2002

186 F. MAURICI, *Il castel Maniace di Siracusa...* (op. cit.), p. 695-696

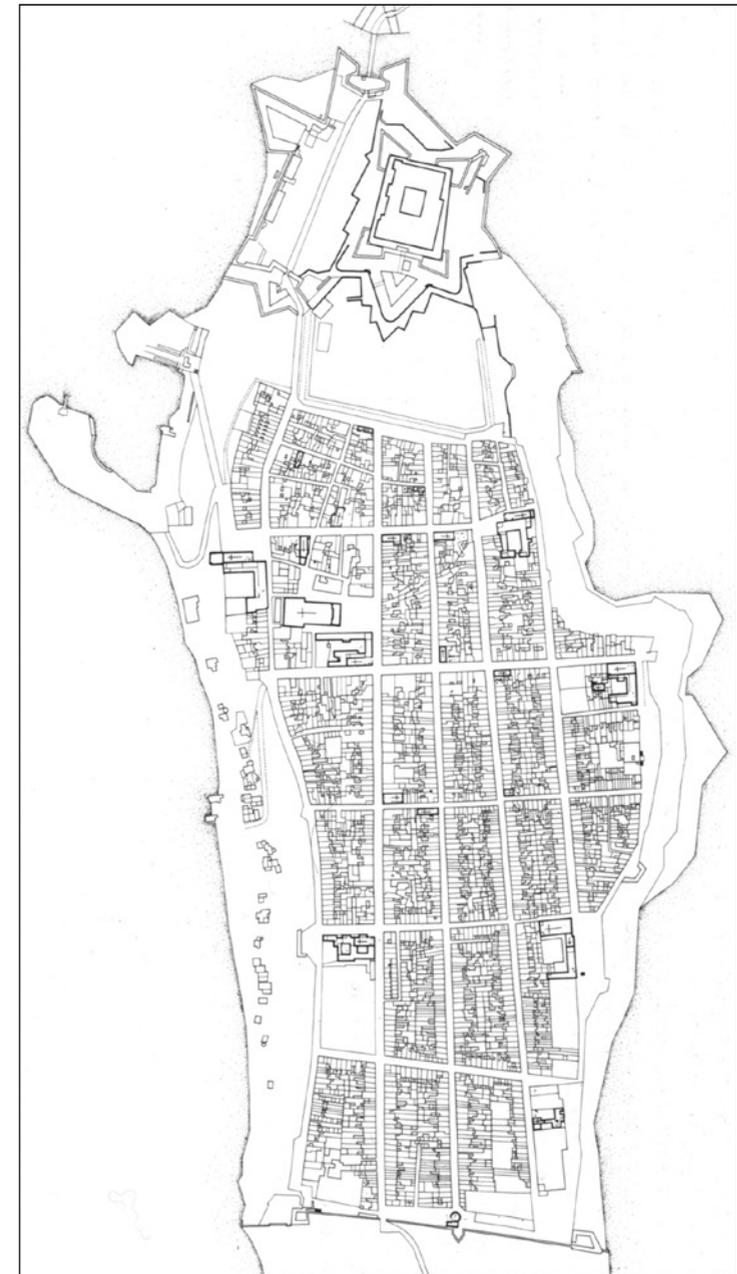


fig. 33 - nella pagina seguente: catasto particellare della città di Augusta alla fine del XIX secolo. Tratta da L. Dufour, *Augusta: da città imperiale a città militare* (op. cit.). In alto il castello svevo con le opere di fortificazione soagnole

Capua per chi vi entrava da nord, via terra»<sup>187</sup>.

Augusta, invece, diveniva polo intermedio (a sud di Catania e a nord della città aretusea) nella difesa della costa ionica<sup>188</sup>, configurandosi, al contempo, come primo porto commerciale del nuovo sistema territoriale, urbano e produttivo, messo in atto dal lungimirante sovrano.

È dunque nell'operato di Federico II che va rintracciata la genesi dell'attuale *facies* del paesaggio antropogeografico costiero: seppur segnato dai significativi cambiamenti che la storia recente ha imposto, la sua vocazione produttiva e la dedizione commerciale del porto Xifonio si pongono in straordinaria continuità con l'illuminato disegno territoriale a cui l'imperatore diede forma durante la stupefacente parentesi del suo operato.

Allo stesso modo, la scala grandiosa delle architetture federiciane costituisce il ponte fisico ed ideale tra quelle, purtroppo in gran parte scomparse, di età greco-ellenistica ed i manufatti più pregevoli che gli usi industriale e militare della costa hanno aggiunto al suo complesso palinsesto architettonico.

\* \* \*

187 G. M. AGNELLO, Il castello Maniace di Siracusa. Funzione e significato. In «Archivio Storico Siracusano» s. IV vol. II, 2010, pp. 193-226

188 Nel porto della città, grazie al suo castello, le milizie e la flotta imperiale avrebbero trovato riparo sicuro in uno scalo fornitissimo di tutto ciò che era utile per l'approvvigionamento delle navi: derrate alimentari ed acqua in quantità, fornita dal profondo pozzo rinvenuto nell'atrio del castello e dalle cisterne protette dalle torri mediane

## / 1.10 - INNESTI E ADDIZIONI: L'ARCHITETTURA MILITARE ARAGONESE, SPAGNOLA E BORBONICA

### / 1.10.1 - IL PERIODO DEI CATALANI E DEGLI ASBURGO

Morti gli eredi di Federico II e dopo la breve parentesi angiona (appoggiata dallo Stato Pontificio, conclusasi coi Vespri del 1262/82 e la successiva pace di Caltabellotta, nel 1302), l'isola di Trinacria passò agli aragonesi del casato di Barcellona che ne mantennero il controllo sino al 1410, anno in cui, alla morte di Martino I, fece seguito la perdita dell'indipendenza conquistata coi Vespri e l'annessione alla Corona d'Aragona<sup>189</sup>.

In quel lasso di tempo Catania fu capitale del Regno di Sicilia e, grazie all'orgoglio indipendentista dei propri nobili, vide la fondazione, nel 1434, della più antica Università dell'isola.

Pure la costa aretusea, con le città di Siracusa ed Augusta, rivestì grande importanza, per via del fasto passato e della loro posizione strategica rispetto al nuovo assetto politico che si andava delineando intorno al Mediterraneo.

L'anno 1442 Alfonso il Magnanimo, succeduto a Ferdinando I (designato dalle "Cortes" ereditario delle vacanti corone d'Aragona e di Sicilia) conquistò il Regno di Napoli agli angioini. Assumendo il titolo di *Rex Utriusque Siciliae*, egli unificava formalmente i due regni<sup>190</sup> che ebbero, infine, due sovrani comuni: Giovanni I e Ferdinando II. Quest'ultimo, sposando Isabella di Castiglia, fece sì che alla sua morte, occorsa nel 1516, la Sicilia passasse sotto la diretta dominazione spagnola degli

189 Con la pace di Caltabellotta il meridione d'Italia, unito sotto Federico II ed i suoi diretti successori, venne scisso in regno di Trinacria, e Regno di Sicilia (corrispondente alla porzione peninsulare). I conflitti con gli angioni, non ancora domi, si placarono solo temporaneamente nel 1347, con la "Pace di Catania", mentre la guerra fra Sicilia e Napoli si sarebbe conclusa solo nel 1372 col Trattato di Avignone, firmato da Giovanna d'Angiò e Federico IV d'Aragona con l'assenso di Papa Gregorio XI.

Guadagnato un periodo di pace, il casato di Barcellona (a cui appartenevano i regnanti d'Aragona) continuò fino al 1410, quando, morto Martino I nel 1409 (che con la moglie Bianca, erede del trono di Navarra, scelse di stabilirsi a Catania assieme alla corte), il trono che passò a suo padre, Martino II, già re di Aragona: la

Tuttavia, a seguito della morte del sovrano senza eredi, la corona d'Aragona e del Regno di Sicilia passò a Ferdinando el de Antequera, detto "il giusto", che proclamò l'unione perpetua della Sicilia alla corona d'Aragona.

A Ferdinando succedette Alfonso il Magnanimo nel 1415.

190 I due regni, tuttavia, vedranno l'unione giuridica solo nel dicembre 1816, con la fondazione dello Stato sovrano borbonico del Regno delle Due Sicilie

Asburgo con l'incoronazione del nipote Carlo V<sup>191</sup>.

Gli eventi geo-politici succedutesi in quegli anni ebbero dunque una straordinaria rilevanza e, come conseguenza, anche la morfologia dei centri urbani e del paesaggio litoraneo siracusano cambiò notevolmente.

La costa tra Siracusa ed Augusta aveva rappresentato il ponte dell'Europa occidentale verso il Mediterraneo dell'Est sin dal periodo della colonizzazione greca. Coi romani e i bizantini continuò a costituire il riferimento per l'Impero d'Oriente e Federico II ne fece la porta d'approdo nel suo Regno che guardava a Gerusalemme. La dominazione araba, a cui i normanni avevano strappato i territori isolani, avevano fatto della Sicilia un grande centro di potere che, per la sua posizione baricentrica rispetto ai possedimenti del crescente Impero Ottomano, tornò naturalmente al centro dei desideri di conquista dei popoli musulmani.

I nuovi regnanti aragonesi e spagnoli si trovarono, dunque, nella condizione di doverla amministrare nel momento in cui la sua struttura difensiva non sembrava più in grado di contenere le incursioni piratesche e le mire del potente impero ottomano. Fu così che si rese necessario mettere in opera strategie utili a difenderne le coste: le possenti strutture militari di età federiciana vennero integrate in un sistema centralizzato, affiancate da ulteriori manufatti che modificarono ancora una volta l'aspetto delle piazzeforti di Siracusa ed Augusta assieme a quello dell'intero territorio costiero, arricchendo il paesaggio di nuovi "fatti urbani".

«La grande paura del Turco, diffusa in tutta l'isola, portò all'abbandono delle molte masserie disperse nei vari feudi litoranei; fondaci, molini e trappeti vennero munuti di torri di avvistamento che potessero fungere anche da rifugio per le popolazioni agricole in caso di pericolo; è il caso di Milocca, della Targia, della Fontana del Fico, di Bondifè e di S. Cusmano»<sup>192</sup>.

Si trattava di alcune delle 23 torri di avvistamento che il re Martino decise di costruire in Sicilia per controllarne gli estesi litorali, a cui si aggiungeranno, oltre un secolo più tardi, quelle commissionate da Carlo V a Camillo Camilliani (dal 1583).

Per la stessa ragione, l'importante porto caricatore di Brucoli venne dotato, a partire dal 1467, di una forte torre maestra (il cosiddetto **castello Reale della Bruca**

o Brucola) a protezione dei magazzini e delle navi che lo frequentavano. Tiburzio Spannocchi<sup>193</sup>, ingegnere militare al servizio della Corona, alla fine del 500 definì quella falesia scavata dallo scorrere millenario del torrente Porcaria come "cosa notevole", mentre Francesco Negro, oltre un secolo più tardi, avrebbe esaltato la pescosità delle acque limitrofe, motivo per il quale, dai primi anni dell'Ottocento, si sarebbe sviluppato un intero villaggio di pescatori proprio ai piedi del castello<sup>194</sup>. La fortezza fu voluta da re Giovanni II di Aragona quale dono alla consorte Giovanna. La regina affidò l'incarico di costruirlo a Giovanni Cabastida, Governatore Generale dell'allora Camera Reginale di Siracusa, che fece erigere il primo nucleo proprio a difesa del porto canale.

Già alla fine del XVI secolo, però, il castello verrà aggiornato mettendo in atto i suggerimenti dall'ingegnere militare bergamasco Camillo Camilliani (a cui Carlo V avrebbe affidato l'incarico di rafforzare le opere di difesa già esistenti in Sicilia o di edificarne di nuove, laddove necessarie), venendo ad assumendo l'odierno aspetto di «una torre quadrata (con) recinzione di 4 cortine con torrioni ad ogni angolo [...] che serve per custodire il canale e non farvi entrare galeotte ed altre piccole navi corsare»<sup>195</sup>.

Durante il periodo aragonese, vennero destinati ingenti somme al miglioramento della condizione difensiva della roccaforte di Ortigia, che venne cinta interamente con mura strapiombanti sul mare di cui, dopo gli interventi post-unitari, oggi non rimangono che dei significativi frammenti.

Con l'ascesa di Carlo V al trono della Spagna, il governo iberico cominciò ad esercitare la propria politica sulla Sicilia attraverso l'azione di Vicerè<sup>196</sup>. Tale decentramento amministrativo comportò una scarsa presenza della Corte per tutto il periodo della dominazione castigliana (eccezion fatta per il soggiorno sull'isola di Carlo V, durato appena tre mesi). Ne seguì un notevole malcontento che, unito alle ingenti tasse imposte dai sovrani di Spagna, rese la vita nei feudi sempre più pesante, al punto che molti contadini preferirono cercare fortuna nelle città.

Il periodo di grande crisi che fece seguito a tali dinamiche spinse i regnanti a pro-

191 la stessa terminò nel 1713 quando, con la Pace di Utrecht, la Sicilia passò ai Savoia

192 G. FORMENTI, *Descrizione dell'isola di Sicilia e delle sue coste*, manoscritto del 1705 conservato presso la Biblioteca Nazionale di Vienna, tradotto da e commentato da L. DUFOR, Ediprint, Siracusa 1991, p. 47

193 T. SPANOCCHI, *Descripcion de las marinad de todo el reino de Sicilia*, manoscritto del 1596 conservato presso la Biblioteca Nazionale di Spagna

194 L. DUFOR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Editori del Sole 2006, pp. 82

195 Ivi, p. 38

196 tra cui Emanuele Filiberto di Savoia, Juan De Vega, Ferrante I Gonzaga

mulgare la “*licentia populandi*” (1610) a favore dei nobili Siciliani. La legge permise loro di avere piena libertà nel popolare un feudo, costruendo nuove strutture (“*privilegium aedificandi*”), dette anche Bagli, sino alla riedificazione di interi villaggi contadini<sup>197</sup>.

Gli spagnoli riuscirono, così, a riattivare a fatica l’economia agricola dell’isola attraverso il processo di colonizzazione interna dei feudi rurali baronali, che venivano trasformati in nuovi centri abitati per la messa a coltura granaria di terreni incolti o impiegati per il pascolo.

Nell’area litoranea di Siracusa si incentivò, al contempo, la lavorazione della seta, la produzione del sale nelle saline<sup>198</sup>, la pesca del tonno<sup>199</sup>, la viticoltura, e le coltivazioni di lino, canapa e canna da zucchero, per la cottura della quale si faceva ricorso alla legna fornita dai boschi dei Monti Climiti<sup>200</sup>.

Se da un lato lo sforzo di Carlo V mirava a far rifiorire l’entroterra, certamente provato dall’instabilità politica dei secoli precedenti, il suo regno, quello del successore Filippo IV e dei sovrani che vennero dopo, furono contraddistinti da costanti conflitti coi Turchi ottomani, per arginare i quali gli spagnoli dovettero far ricorso ad un insieme sistematico di opere di ammodernamento e miglioria delle dotazioni militari dei centri costieri e del litorale aretuseo.

A seguito dell’attacco di una soldatesca turca, che depredò la città di Augusta e ne

197 Essi in genere erano composti principalmente da due punti di riferimento ovvero una Chiesa ed un Palazzo Baronale, attorno ai quali si svilupparono veri e propri villaggi. Nacquero proprio in questo periodo piccoli centri Siciliani come Valguarnera Caropepe, Vittoria, Cinisi, Leonforte, Niscemi ecc..

198 delle saline di Augusta parlava Plinio, riferendosi al sale lì prodotto come al miglior sale che si trovi per insaporire la carne. La produzione aumentò costantemente dal medioevo sino agli anni 50, per poi essere progressivamente abbandonate negli anni ’70 a causa dell’inquinamento del porto e della concorrenza di altri metodi di conservazione

199 Nel 1714 si contavano sei tonnare lungo il litorale tra Siracusa e Augusta: quella della “punta di Lognia”, di Santa Panagia, della penisola di Magnisi, quella abbandonata di S. Croce e quelle di Crucoli e San Calogero”.

La tonnara più longeva è forse stata quella di S. Panagia, di origine medievale, rimasta in funzione fino al 1950. Si veda in L. DuFour, *Città e mare* (op. cit.), pp.93-94

200 L. DuFour, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Editori del Sole 2006, pp. 68 e 72-73, in cui si riporta, tra l’altro, una planimetria del 1715 disegnata da anonimo in cui vengono indicate le zone coltivate a “cannamele” lungo il fiume Marcellino, verso il Molino Pepa, e tra il Marcellino ed il Cantara (con un trappeto detto di Midoro). Alla fine dell’Ottocento le coltivazioni sarebbero quasi del tutto sparite per la concorrenza dello zucchero importato dalle colonie olandesi

bruciò il castello<sup>201</sup>, il viceré Giovanni De Vega fondò la città di Carlentini, nell’anno 1551 ed in onore dell’imperatore Carlo V, con l’obiettivo di farne una roccaforte difensiva arretrata per la stessa piazza della città federiciana.

L’ingegnere militare Giuseppe Formenti, che nel 1705 renderà la sua “*Descrizione dell’isola di Sicilia e delle sue coste marittime*” su commissione della casa spagnola d’Austria, avrebbe descritto il nuovo centro di fondazione come «posto su di un’altura interamente circondato da muraglie, con strade dritte e piane, [...] come Piazzaforte di retroguardia [...], dotata di molti privilegi concessi per attrarre la popolazione di Lentini, città situata ad un miglio, ma in una vallata con aria insalubre»<sup>202</sup>. Sebbene, in termini strategici, sarebbe certamente stato più efficace presidiare ulteriormente la costa, con la fondazione di un’ulteriore nuovo centro militare sulla penisola di Magnisi (rimasta senza forti né torre, almeno fino al primo Ottocento), l’edificazione di una città sul litorale avrebbe richiesto recinzioni bastionate e la protezione militare del porto. «Sarebbe costato moltissimo chiuderla con scogliere, che d’altronde non avrebbero resistito, e ancor meno sarebbe convenuto edificare opere di guardia perché, se eseguite a regola d’arte, sarebbero state molto

201 Ivi, p. 46

202 G. FORMENTI, *Descrizione dell’isola di Sicilia e delle sue coste...* (op. cit.), pp. 44-45

fig. 34 - Louis Ducros, *Vue du Château della Brucca prise de la mer en arrivant* (1778, Rijksmuseum - Amsterdam)



dispendiose e avrebbero richiesto un continuo impegno per la guarnigione, l'artiglieria e tutto il necessario»<sup>203</sup>.

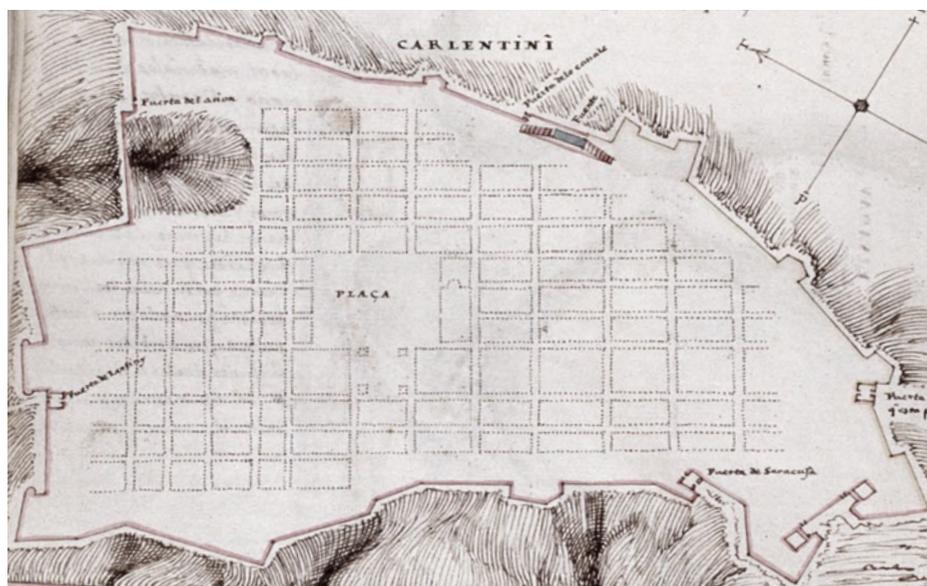
Si trattava, dunque, di investimenti tanto ingenti da scoraggiare qualsiasi feudatario ad edificare sulla costa, suggerendo alla Corona spagnola, oltre cent'anni prima delle valutazioni mosse dal Formenti, di impiantare la nuova "città di Carlo" sulle alture retrostanti il seno megarese<sup>204</sup>.

In ogni caso, l'impiego massiccio dell'artiglieria, a partire dalla fine del XIV secolo, impose il ripensamento dei meccanismi difensivi dei centri costieri che vennero così dotati di imponenti sistemi di bastioni: baluardi e cortine trasformarono le

203 Formenti suggeriva, piuttosto, di «colmare con grosse pietre la parte più riparata di esso», aggiungendo che «se Augusta fosse stata fortificata come si dovrebbe, non avrebbe avuto nulla da temere perché sarebbe stato troppo rischioso per il nemico porsi tra due Piazze vicine, Augusta a 7 miglia e Siracusa a 4». Si veda in G. FORMENTI, *Descrizione dell'isola di Sicilia...* (op. cit.), pp. 44-45

204 La politica dei Vicerè sarà la stessa anche quando dovrà affrontare il problema della riedificazione le città distrutte dal terremoto del 1693: nessuna di esse, infatti, sarà spostata sulla riva del mare proprio per ragioni economiche

fig. 35 - pianta di Carlentini da T. Spannocchi, *Descripcion de las marinad de todo el reino de Sicilia*, 1596



città, gli eserciti venivano dispiegati lungo i territori di frontiera, mentre la flotta di galere di stanza sui mari isolani diventava sempre più nutrita.

La Sicilia costituiva, a quell'epoca, il più importante avamposto per la difesa dell'intero Impero spagnolo dalla minaccia dei Turchi, tanto che il discorso di Carlo V al parlamento siciliano, nel 1535, le assegnava il ruolo di fortezza galleggiante, "baluar-te" nei confronti del nemico ottomano.

Gli approdi delle due città litoranee di Siracusa ed Augusta erano considerati "porti chiave" tra quelli dell'impero spagnolo, dotati di grande valore tattico, in grado di custodire arsenali per le imbarcazioni e la cui disfatta avrebbe comportato la perdita del controllo su ampie porzioni di mare<sup>205</sup>.

Dopo la battaglia di Lepanto (1571) si era, infatti, stabilita una frontiera invisibile tra l'impero spagnolo e quello ottomano (tra l'Italia meridionale e le coste slave, in verticale, e tra Malta e le coste settentrionali dell'Africa, in orizzontale<sup>206</sup>) che bisognava tenere sotto controllo a tutti i costi.

Le ingenti opere di architettura militare messe in atto lungo costa orientale dell'isola si spiegano, dunque, in questi termini. Del resto, l'inadeguatezza del sistema difensivo costiero veniva messo in evidenza dal Viceré Gonzaga che, nel 1537, scriveva: «ho trovato la costa di Catania [...] da Messina a Siracusa esser la parte più debole et più esposta al pericolo. [...] Il porto di Augusta, è capacissimo di ogni grande armata [...] et tale che con le fortezze del castello non si può difendere. Poco più oltre si trova una isola nominata Manghesii [sic], la quale seria luogo sicuro per il numero di cinquanta galere. [...] Siracusa non è del tutto finita di fortificare et ha

205 L'organizzazione del sistema portuale del mediterraneo al tempo dell'impero spagnolo si basava su tre categorie di fortificazioni: quelle dei porti principali, detti "porti chiave" per il controllo dei mari (tra questi Gibilterra, Oran, La Goulette, Roses e specialmente le piccole isole con grandi porti, la cui riconquista sarebbe stata impossibile come nel caso di Ibiza, Mahon, o Valetta); le fortificazioni dei cosiddetti "porti presidio", utile non solo per il proprio utilizzo ma anche per impedirne l'uso alle flotte nemiche (è il caso di Ceuta, Velez, Melilla, Mers-El-Kebir, Oran, Bejaia, Annaba, Bizerte, Goulette, Mahdia, Djierba, Tripoli - molti dei quali vennero persi o abbandonati nel corso della prima metà del XVI secolo); le fortificazioni realizzate per i "porti secondari o commerciali" con lo scopo di preservare la popolazione e la loro attività.

Si veda in F. COBOS-GUERRA, *Technical and systemic keys and context of Hispanic fortifications on Western Mediterranean coast*. «In *Defensive architecture of the Mediterranean XV to XVIII centuries*, Vol. I», Pablo Rodríguez-Navarro, València 2015

206 La situazione si protrarrà fino all'insediamento inglese a Malta per cambiare radicalmente solo dopo l'intervento francese in Algeria (nel 1830), finalizzato alla lotta barbaresca, ma che finirà per sottrarre il Maghreb all'area di influenza ottomana. Ivi, p. 136

quel porto per la bocca del quale [...] si potrai disegnare d'entrar una notte a l'oscuro con una grossa armata, senza pericolo di essere offeso dalla città»<sup>207</sup>.

I timori della corona iberica per i crescenti interessi della “Sublime Porta” verso il territorio costiero della provincia aretusea (esteso, più in generale, a tutta l'isola di Trinacria) travavano conferma, già dal principio del XVI secolo, nelle dettagliate rappresentazioni del litorale allegate al “*libro del mare*”<sup>208</sup> del cartografo ottomano Piri Reis (1525 - fig. 36), in cui veniva riportata la situazione dei porti e dei «luoghi adatti a fare sbarchi sulle coste cristiane».

Qui l'area costiera siracusana veniva rappresentata nel dettaglio attraverso gli elementi che contribuivano a definirne in maniera significativa il paesaggio: la città fortificata di Augusta aperta sulla Rada a Nord, i Monti Climili ed i fiumi Mulinello, Cantera e Marcellino, la penisola di Thapsos Magnisi su cui, pare, insistessero delle opere difensive<sup>209</sup>, la balza acradina di Siracusa e l'isola di Ortigia, chiusa da mura e bastioni ed abbracciata dai suoi porti.

Ben conscia dell'imminente pericolo, la corona spagnola portò avanti un rilievo sistematico della condizione delle opere difensive costiere attraverso le relazioni di Tiburzio Spannocchi (dal 1578), Gianbattista Fresco (1583), dello stesso Camilliani

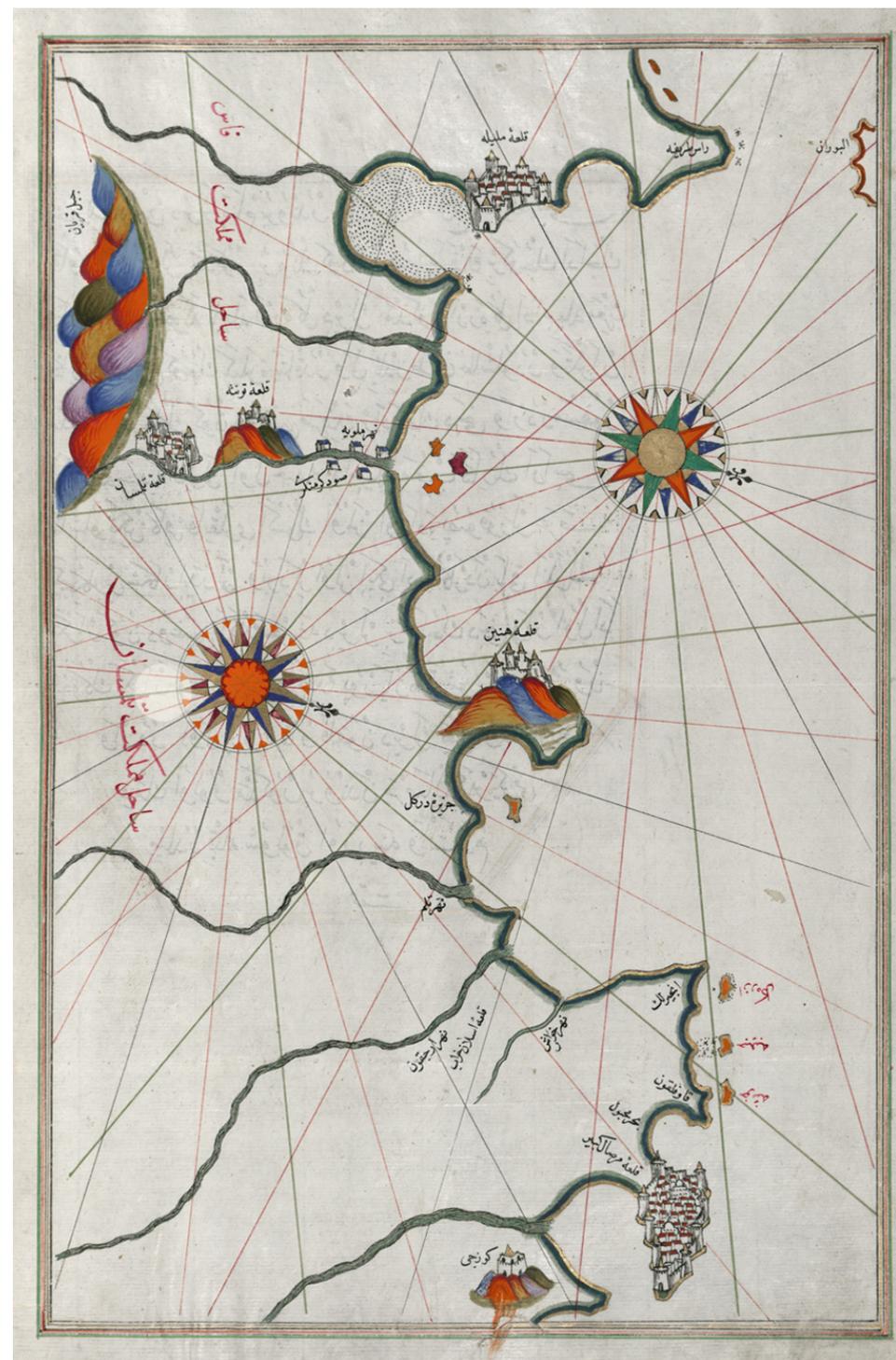
207 Si veda in L. DuFour, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa* (op. cit.), p. 138

208 portolano del Mediterraneo realizzato dall'ammiraglio nel 1525 e dedicato al Sultano Süleyman I (il Magnifico). Il manoscritto contiene circa 240 mappe e portolani tra cui alcune carte che illustrano le coste della Sicilia, in cui il cartografo ha avuto cura di indicare la situazione dei porti e dei “luoghi adatti a fare sbarchi sulle coste cristiane”.

Una copia digitale dell'opera in lingua araba è consultabile nell'archivio digitale del Walkers Art Museum di Baltimora.

209 Sebbene Piri Reis rappresenti delle opere difensive (forse distrutte dagli ottomani prima che dessero alle fiamme la città di Augusta), la torre di Magnisi non compare nel manoscritto di Negro (1640), dove la penisola viene rappresentata come priva di qualsiasi insediamento. Solo a partire nell'ottocento se ne ha testimonianza nelle carte geografiche del Marzolla e nella breve descrizione dello Smith che parla di “a stout martello-tower which completely commands the island, its approachers, and its two small bays”. Tratto da W.E. Smith, p. 162

fig. 36 - nella pagina seguente: portolano della costa siracusana tratto da “Il libro del mare” di Piri Reis (1525)



(1584)<sup>210</sup>, cui fecero seguito interventi migliorativi sulle tre coste isolane, attraverso la realizzazione di numerose torri di guardia, nessuna delle quali, però, riguarderà direttamente il litorale compreso tra Agnone e Siracusa<sup>211</sup>.

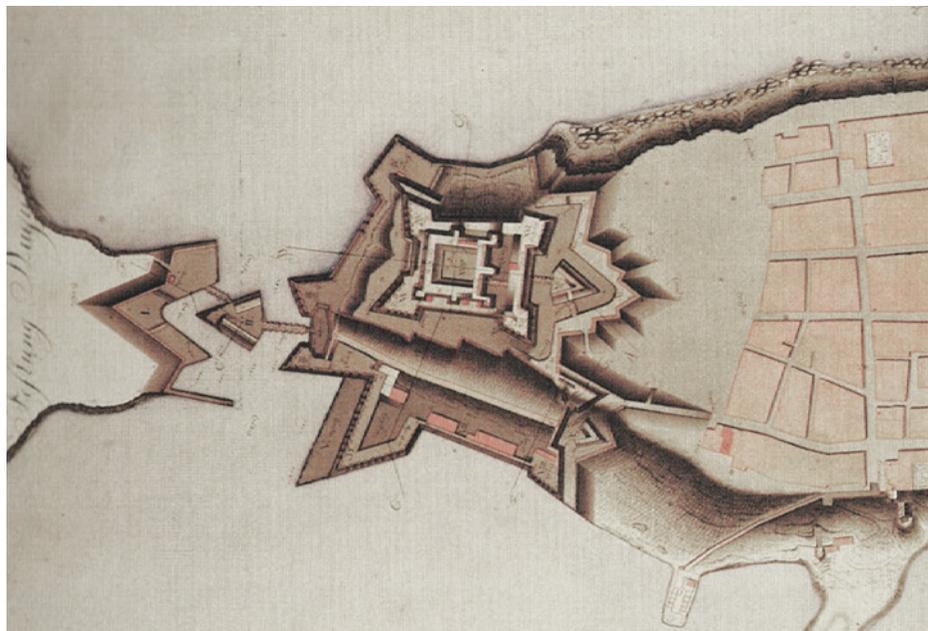
Le ricognizioni del Viceré permisero di individuare sei piazzeforti di prima importanza (tra cui Siracusa ed Augusta) a cui vennero applicate le nuove regole dell'architettura militare proposte da Francesco di Giorgio Martini, sperimentate in Italia dai Sangallo ed introdotte in Sicilia dagli ingegneri militari Ferramolino da Bergamo e Pietro di Prato. Bisognava ridurre l'altezza delle mura, rafforzare la loro base se-

210 «L'attività degli ingegneri militari coordinata da Ferrante Gonzaga o Garcia de Toledo, aveva come obiettivo quello di inventariare tutti i possibili luoghi di sbarco e nascondiglio per le navi nemiche, nonché di reperire la disponibilità di acqua dolce sulla riva, tanto necessaria per l'acquata delle navi. Non meno importante si rivela l'inventario delle ricchezze potenziali del litorale, i luoghi di concentrazione dei prodotti agricoli nei caricatori, nelle grosse masserie, nei molino e trappeti, tutti elementi suscettibili di attrarre i pirati: è questo il senso delle lunghe e particolareggiate descrizioni di Spannocchi, Fresco e Camilliani, oltre a quella del Castelfiere del 1714». Si veda in L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Editori del Sole 2006, pp. 136.

Tra le altre relazioni degne di note si annoverano quelli di Geraci (fine 600), del Formenti (1705) e di Blasco (1813)

211 anche se Camilliani, Spannocchi e Ferraguto elaborarono, ad esempio, dei progetti per la costruzione di un forte alla foce del Cantera

fig. 37 - Le fortificazioni intorno al castello di Augusta in un disegno del 1823 di Mamulla (tratto da L. Dufour, *Augusta. Da città imperiale a città militare* (op. cit.)



condo un piano inclinato e terrapienare le nuove superfici murate per opporre una minore residenza al tiro dei cannoni. Le torri che ritmavano le vecchie cortine murarie, inadatte all'installazione dell'artiglieria, dovevano essere sostituite da bastioni, sulla cui terrazza potevano essere piazzati i cannoni.

La fisionomia della città di Augusta cambiò in funzione delle necessità militari che si andavano presentando. Tra il XVI e il XVIII secolo il **castello federiciano venne dotato di ulteriori opere difensive** che modificarono notevolmente l'assetto originario della penisola.

Gli spagnoli diedero forma ad una vera e propria cittadella fortificata che, nonostante le trasformazioni della città moderne, appaiono ancora del tutto riconoscibili.

Attraverso l'aggiunta di una **duplice cerchia di mura**, l'imponente fabbrica sveva veniva dotata di un ampio spalto destinato a piazza d'armi.

Le limitate risorse finanziarie disponibili non consentirono, sino alla fine del XVII secolo, di realizzare adeguate fortificazioni per la città e per il castello, il cui nucleo di epoca sveva venne difeso a lungo esclusivamente dalla **cortina interna cinquecentesca**, bastionata ai quattro angoli (bastioni di San Filippo, San Bartolomeo, San Giacomo e Vigliena).

Tuttavia, le tecniche ed i mezzi bellici si evolsero rapidamente, così che la mancanza di adeguate opere difensive permise all'armata navale della Francia di Luigi XIV di prendere la città, con estrema facilità, nel corso dell'estate del 1675<sup>212</sup>.

Lo scenario fu quello della Guerra di Messina durante la quale i francesi, impossessatisi del forte Avalos, poterono sbarcare sulla lingua di terra a sud della città, denominata Terravecchia, allora difesa solo da una debole muraglia e del tutto priva di bastioni e artiglierie.

Gli abitanti si rifugiarono precipitosamente nel castello, impedendo di fatto la sua difesa, così che le truppe francesi ebbero facilmente la meglio e la città di Augusta fu interamente presa<sup>213</sup>.

Durante gli anni seguenti, segnati dalla battaglia navale dell'aprile 1676 (che vide fronteggiarsi la flotta francese e quella spagnola-olandese), i corrispondenti transalpini condividevano i giudizi espressi dagli ingegneri militari sull'importanza della

212 Si veda E. MAGNANO DI SAN LIO, M. R. VITALE, F. ALIFFI, S. MACCA, *De Grunenbergs fortifications in Augusta Knowledge and conservation of a neglected heritage* in *Defensive Architecture of the Mediterranean. XV to XVIII centuries / Vol II / Rodríguez-Navarro (Ed.)*, 2015 Editorial Universitat Politècnica de València.

213 Ibidem

città Augusta, considerata «un'entrata al centro e nel miglior territorio della Sicilia»<sup>214</sup>, giustificando dunque le preoccupazioni degli spagnoli che impegnarono ogni mezzo per la rapida riconquista della piazzaforte.

Finita la guerra, col trattato di Nimega, la piazzaforte tornò sotto il dominio della corona di Spagna che, dopo aver rischiato di lasciare l'intera Sicilia in mano francese, decise di ammodernare nuovamente le opere di difesa attorno al castello di Augusta<sup>215</sup>.

Il progetto della rinnovata piazzaforte si deve, come avvenne pure per Siracusa, all'opera dell'ingegnere militare Carlos de Grunenberg, incaricato dal viceré Ligne, mentre la direzione dei lavori fu affidata a Giuseppe Formenti, di origini milanesi.

L'imponente architettura federiciana, nata ad un tempo come presidio e polo economico del seno megarese, venne così inglobata nel poderoso sistema difensivo spagnolo che, circondando il castello con un **nuovo perimetro bastionato di geometria mistilinea**, nascose il «maestoso basamento a risega, che scendeva nel suolo con gradinate alte cm 60»<sup>216</sup>.

Le colossali opere di De Grunenberg comportarono la demolizione di una parte della città e di alcuni importanti edifici, tra cui alcune chiese.

«Fra le architetture demolite e ricostruite altrove vi furono la Chiesa Madre, il monastero benedettino di Santa Caterina e l'Ospedale. Ciò comportò la ricostruzione in forme e dimensioni più aggiornate degli edifici pubblici e religiosi demoliti e l'ampliamento verso sud dell'abitato, per poter accogliere quanti avevano perso abitazioni, magazzini e botteghe. Fu inoltre realizzato con terrapieni, palizzate lignee e una bassa cortina muraria un fronte poligonale nel perimetro orientale della città che si affacciava sul mare aperto. Fu infine rinforzato con bastioni il fronte verso la Terra Vecchia [...] anche se non verranno mai costruite le torri difensive che Formenti suggeriva di erigere nella sua descrizione della piazza di Augusta (1705). La porta spagnola sull'istmo venne realizzata come **opera a tenaglia** con fianchi in-

214 Si veda M. GRAS, *Mégara Hyblaea avant Augusta. Une fontaine dans l'Histoire*. In: «Alla Signorina». Mélanges offerts à Noëlle de La Blanchardière. Rome: École Française de Rome, 1995. pp. 141-166

215 Ibidem

216 Si veda in G. AGNELLO, *Architettura aveva in Sicilia*, Roma 1935, p. xx

terni protetti da orecchioni poligonali per racchiudere e difendere l'unica porta di accesso alla città»<sup>217</sup>.

All'intervento dell'ingegnere militare fiammingo si deve, infine, il **taglio dell'istmo** che congiungeva la penisola su cui giaceva la città con la terraferma (già iniziato sotto il viceré Los Velez nel 1621), nonché la creazione di un rivellino e di una strada coperta a difesa dell'unico accesso al nuovo recinto militare, ubicato sul fronte opposto rispetto a quello che guardava l'istmo circondato dai bacini delle saline.

Attraverso le addizioni e gli innesti operati dalla dominazione spagnola sulle opere difensive costruite nel corso dei secoli precedenti, a cavallo tra i secoli XVII e XVIII, l'isola di Sicilia, «la più grande, la più abundante, la più fertile, salubre et amena di quante ne sono nel mar mediterraneo», si presentava come dotata di «sei porti, sicuri per ogni vento, Palermo, Messina, Augusta, Siracusa, Trapani e Melazzo» con «disposte sopra le punte e cale più importanti [...] 110 torri di guardia con artiglieria et altre armi»<sup>218</sup>.

Il porto della penisola di Augusta era «tanto celebrato e capacissimo, sicuro per ogni fortuna» ed in ciò grande merito veniva riconosciuto alla morfologia del suo territorio, visto che la città che «non ha altro ricinto né altra fortificazione che quella che la natura del sito gli diede [...] circondata dalla parte di levante in alcune parti da rupi e rocche precipitose, in altre parti da pietre cadere e da secche [...] sbattute di continuo ed afflitte da un mar unico, aperto et ondoso, le quali a tutti impediscono ogni sbarco».

Le doti difensive del centro, fondato da Federico II ed eletto piazzaforte dai Viceré spagnoli, venivano esaltate poiché «tanto la Penisola quanto il suo porto oggi sono guardati dal castello, che è situato in luogo eminente nella gola d'essa Penisola e dal forte Torre d'Avalos, situato sopra rocche in mare [...] e due altri forti poco lontani l'un dall'altro pure isolati in mare»<sup>219</sup>.

Dalle descrizioni degli ingegneri militari dalla Corona si evince come, già prima della

217 Si veda E. MAGNANO DI SAN LIO, M. R. VITALE, F. ALIFFI, S. MACCA, *De Grunenberg's fortifications in Augusta* (op. cit.)

218 *Descripcion de Sicilia y sus ciudades*, manoscritto di autore non individuato redatto in lingua italiana e conservato presso la biblioteca nazionale di Spagna, Biblioteca de Felipe V (Sig.: 5-2)

219 Ibidem

fine del secolo XVI, fossero presenti i **tre forti a mare**<sup>220</sup> attraverso cui Carlo V pensò di far fronte alla condizione di emergenza legata al profilarsi di ulteriori attacchi e invasioni, ai quali non sarebbe stato possibile contrapporre ulteriori e più imponenti opere difensive per mancanza di tempo e di risorse economiche.

Le tre piccole architetture furono edificate secondo i progetti redatti dall'ingegnere militare del Regno Antonio Conte.

Il ruolo dei **forti Garcia e Vittoria**, originariamente previsti come un unico edificio e realizzati come forti separati impiantati su scogli attigui (per aggirare le difficoltà di realizzazione delle fondazioni o, più probabilmente, per avere nello specchio d'acqua fra i due un ricovero sicuro per alcune galere regie), era quello di impedire l'entrata dal porto verso lo sbarcadero della città.

Le piccole ma significative architetture militari furono volute dal viceré Garcia de Toledo col fine di ospitare l'artiglieria che, con tiri incrociati rispetto a quella posta sul castello, potesse contrastare la flotta nemica ed impedirne un eventuale sbarco.

Il **forte Avalos**, invece, venne costruito su di un terzo isolotto, emergente all'ingresso della Rada, contrastava lo sbarco sulle coste basse di Terravecchia.

Pensato con forma circolare nel fronte verso il mare aperto e geometria a tenaglia, con fianchi rientrati dietro orecchioni quadrati, a dar forma al prospetto che guardava l'accesso al porto, il forte venne successivamente dotato di una sorta di rivellino ed ospitò a lungo la lanterna della Rada, poi ricostruita con le sembianze dell'attuale faro, certamente meno significativo.

Nel manoscritto di Formenti, ancora, la città di **Siracusa** veniva dipinta come «fortificata dalla natura, con rupi e precipizi altissimi [...] ove si può avere sbarco per levante nella parte di Scala greca [...] e dall'altre cale vicine, (con) a rimpetto l'isola delle Mugnosi [sic], la quale dà comodità di porto [...] ben difeso dalle fortune». L'approdo via mare alla città appariva «ampio e difeso da ogni vento, ben guardato dal Castello».

Alle mura difensive costruite dagli aragonesi tutt'attorno l'isola di Ortigia erano state implementati, già allora, i **forti ed canali di difesa dalla terraferma**, a costituire un ulteriore filtro da opporre ad eventuali tentativi di invasione.

La forma dell'isola, che aveva subito grandi trasformazioni in periodo greco-ellenistico, tornò così ad essere modellata per esigenze militari attraverso lo sposta-

220 Si veda E. MAGNANO DI SAN LIO, *The 'Spanish school' bastion defence in Defensive Architecture of the Mediterranean* - vol. 3, Atti del Congresso Fortmed 2016, Firenze.

mento progettato delle linee di costa sull'istmo.

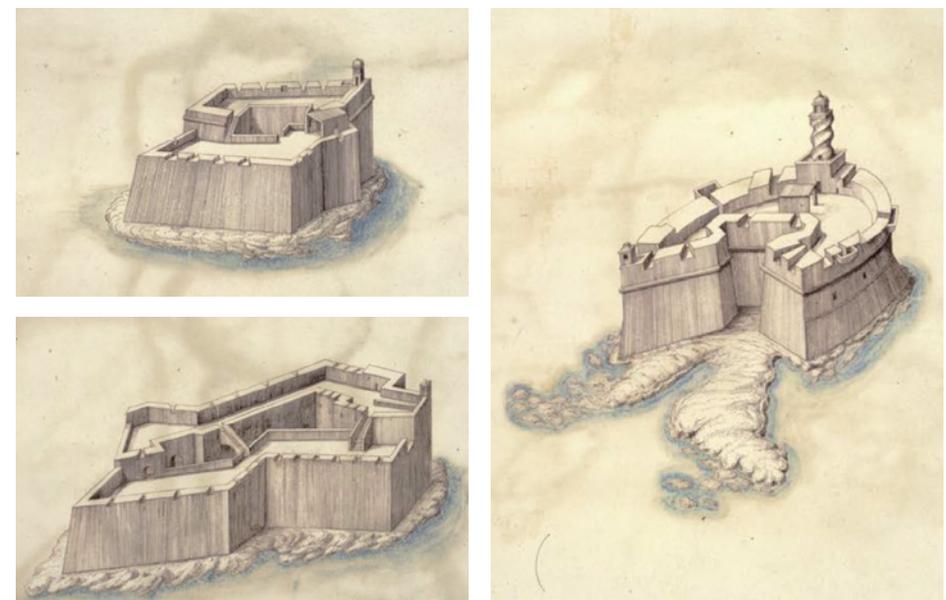
Anche nel caso della città aretusea, le addizioni e gli innesti di pezzi di architettura sui dispositivi difensivi preesistenti costituiranno il tema principale degli interventi spagnoli sui tessuti edilizi delle città per oltre tre secoli.

Alla metà del Cinquecento Siracusa era racchiusa nelle mura medioevali che cingevano Ortigia, col castello Maniace sulla sua punta meridionale ed il Marchetti all'entrata dell'istmo. Nella seconda metà del secolo vennero costruiti **nuovi bastioni sull'istmo, dopo la demolizione del castello arabo**. L'intera cinta venne modernizzata con la sostituzione delle torri medievali con altrettanti baluardi. I castelli perdevano, così, parte della loro importanza perchè inadatti all'uso dell'artiglieria: mentre il Marieth veniva demolito, complice la sua vetustà, il castello Maniace venne adibito a caserma, polveriera o residenza del governatore militare.

Nel 1673 venne edificata la cosiddetta **porta Ligne o Ligny**<sup>221</sup>, su progetto di Carlos De Grunemberg, esperto olandese di architettura militare a cui si deve pure la realizzazione della cittadella pentagonale di Messina e delle opere di difesa di Augusta. La porta, di forma trapezoidale e costruita con massicci conci di pietra, misurava

221 La porta prese il nome di Claudio Lamoral, Principe di Ligne, viceré del sovrano spagnolo Carlo II che la commissionò. Si veda in M.ROMANO, *L'araldica secolare di Siracusa*, Emarom, Siracusa 1992, pp. 30-31.

fig. 38 - forti Garcia e Vittoria, a destra: forte Avalos. Disegni di F. Negro, 1640



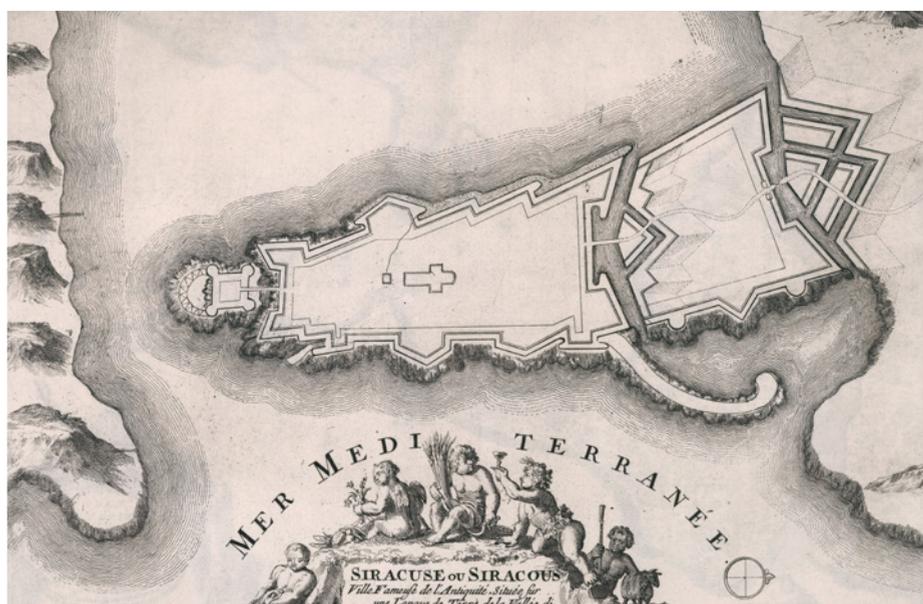
trenta metri alla base (compresi i pilastri di tenuta, alti circa quattro metri) e dieci al coronamento. Edificata sul basamento delle antiche fortificazioni greche, essa sveltava per un'altezza complessiva di oltre dodici metri ed era dotata di feritoie ottagonali da cui far fuoco coi cannoni in direzione del ponte. Ubicata nei pressi dell'attuale darsena, all'ingresso di Ortigia, si attestava al termine dell'odierno "Ponte Umberto" (che collegava le altre porte sul Montedoro al quartiere militare, l'attuale Piazza Pancali). La porta era quindi raggiungibile solo attraversando il passaggio levatoio che costituiva l'ultima porzione del ponte, ultimato con un'arcata litica solo nel 1861, a seguito dell'abbattimento della porta e delle mura aragonesi.

La porta Ligny immetteva in una sorta di cortile (definito da una serie di fornici laterali) su cui si apriva una seconda porta, più interna, chiamata Porta Reale o di Carlo V, attraversata la quale si giungeva, infine, all'acquartieramento spagnolo<sup>222</sup> in luogo del quale, alcuni secoli più tardi, prenderà corpo il primo tassello della città ottocentesca.

Con gli spagnoli, dunque, Siracusa venne trasformata lungo tutto il perimetro della

222 L'ingegnoso e pregiato filtro difensivo d'età spagnola venne danneggiato dal terrore del 1693, a seguito del quale lo stesso ing. Carlos De Grunemberg venne incaricato di provvedere alle necessarie riparazioni

fig. 39 - Nicolas de Fer, planimetria della piazzaforte di Ortigia alla fine del XVII secolo



cittadella fortificata di Ortigia, entro cui già da diversi secoli la città si era rinchiusa. Sarà il sisma del 1693 ad imporre a Siracusa, fortemente danneggiata, una ricostruzione in sito che, pur mantenendo i vecchi allineamenti, vedrà aggiungersi alle preesistenze superstiti i preziosi fronti barocchi che, ancora oggi, ci ricordano il grande impegno profuso degli spagnoli nella ricostruzione<sup>223</sup>.

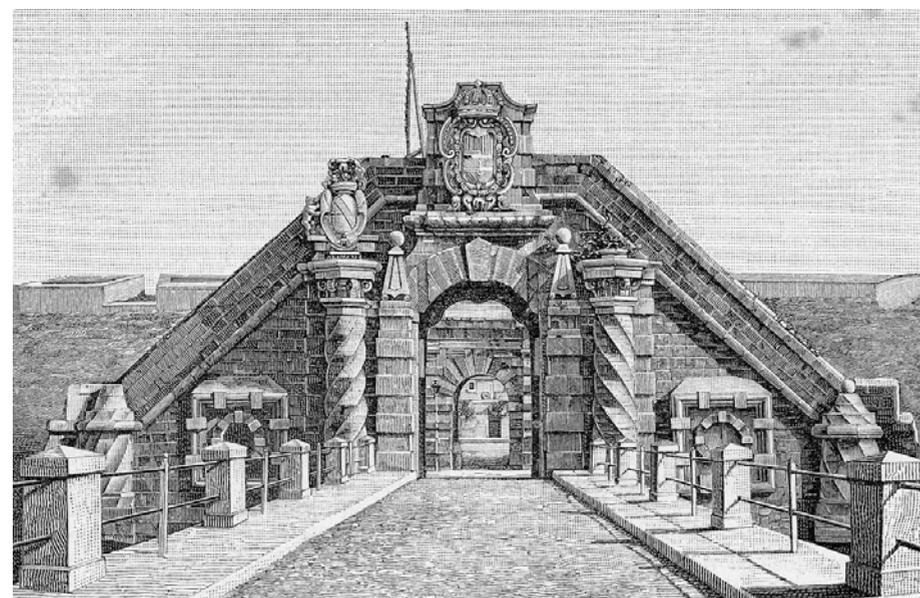
Quell'evento calamitoso provocò distruzioni talmente gravi nei centri abitati della Sicilia orientale da innescare un profondo processo di rinnovamento della *facies* dell'intero territorio del Val di Noto.

La fondazione di nuovi centri urbani con finalità difensive o produttive (come nel caso di Carlentini o dei numerosi borghi feudali) si unì, così, alla ricostruzione delle molte città rase al suolo (tra cui Noto, rifondata in altro sito, e la stessa Catania), processo al quale le scuole degli architetti Gagliardi e Vaccarini sapranno dare i connotati del riconoscibile ed apprezzato barocco siciliano.

I cambiamenti della morfologia del territorio riguardarono, dunque le città di Augusta e Siracusa e, più in generale, tutta la geografia antropica del litorale, che mutò anche per via del superamento della divisione nelle tre Valli ereditata dagli arabi.

223 L'assetto urbano della città aretusea alla fine del 1700 è testimoniato dal plastico Gargallo conservato presso il museo Bellomo.

fig. 40 - Porta Ligny, 1673 - Siracusa. Immagine da "Le cento città d'Italia", mens. illustr. de "Il Secolo", Milano, 1888





Con la dominazione spagnola, infatti, furono istituite sette provincie e Siracusa divenne capoluogo di quella omonima, salvo, poi, perdere tale *status* a seguito di una rivolta del 1837, repressa dai borboni e punita con l'elevazione a capoluogo della fedele Noto<sup>224</sup>.

Il catasto borbonico (1837-1853 - fig. 41)<sup>225</sup>, conservato nell'archivio Mortillaro di Villarena, testimonia come i bizzarri limiti amministrativi degli odierni territori comunali costieri del litorale, abbiano origine remota.

Dopo essere stato aggregato al territorio di Augusta da Federico II ed esser passato alla Contea di Augusta, concessa nel 1336 a Raimondo Moncada<sup>226</sup>, i confini territoriali di Melilli emersero al momento della formazione dell'omonima Baronia, nel 1478, allora estesa dalla Scala Greca (alle porte di Siracusa) fino al fiume Marcellino<sup>227</sup>.

224 Si veda in L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Editori del Sole 2006, pp. 45-46. La città di Noto rimarrà capoluogo di provincia sino all'unità d'Italia, quando lo *status* tornò a Siracusa che, nel 1927, si vedrà sottratto il territorio di Ragusa.

225 L'Archivio del Catasto Borbonico, acquisito dall'Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali della Sicilia dagli eredi del Marchese Vincenzo Mortillaro di Villarena, è stato pubblicato nel 2001 da E. CARUSO, A. NOBILI (a cura di), *Le mappe del catasto borbonico di Sicilia. Territori comunali e centri urbani nell'archivio cartografico Mortillaro di Villarena (1837-1853)*, Regione Siciliana, Ass. bb. cc. aa., Palermo 2001.

Consta di 427 carte, di cui 286 mappe di territori comunali (rappresentate in scala che varia da 1:15.000 a 1:25.000) e 138 piante di centri urbani (in scala 1:1.000 e 1:2.000), redatte da architetti e ingegneri, agrimensori, periti urbani e cartografi al servizio del Governo Borbonico tra il 1837 e il 1853, periodo in cui il governo del Regno delle due Sicilie conferì al marchese Vincenzo Mortillaro di Villarena l'incarico di completare le operazioni catastali in Sicilia, con il relativo supporto cartografico. Le mappe costituiscono uno straordinario documento storico che ci permette di conoscere la configurazione del territorio e delle città all'epoca della sua realizzazione, in una lettura organica del territorio estesa ad un contesto che solo a seguito dell'abolizione della feudalità, nel 1812, era emerso da una amministrazione del territorio ancora medioevale.

Fanno parte della raccolta, inoltre, due cartografie della Sicilia: la "Carta degli Itinerari disegnata e incisa dall'Ufficio Topografico di Napoli" del 1823 e "La situazione coroidrografica doganale statistica della Sicilia", disegnata dal tenente Francesco Arancio nel 1843.

226 L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa* (op. cit.), p. 45

227 Dai primi del '700 sino all'800 i confini territoriali di Melilli si estendevano dal fiume Canteira fino a capo Santa Panagia (come si evince, oltre che dal foglio catastale dei regnanti spagnoli, anche nelle carte di Daidone e Arancio). Si veda in L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa* (op. cit.), p. 40

La cartografia testimonia che «se il litorale era allora deserto, ad eccezione di alcuni piccoli scali, empori o fondaci, la pianura, invece, era (invece) occupata e ben coltivata, come sottolineato da Edrisi per i dintorni di Siracusa all'inizio dell'XI secolo [sic]»<sup>228</sup>.

Sebbene l'eccessivo costo di eventuali nuove urbanizzazioni sulla costa (per via della necessità di mettere in atto adeguate opere difensive necessarie a fronteggiare le incursioni barbaresche e ottomane, prima, francesi ed inglesi, poi), dissuase per secoli i regnanti dall'incentivare l'edificazione di nuovi centri costieri, il territorio litoraneo si presentava ancora come molto produttivo.

La tendenza era stata, sin qui, quella di allontanare progressivamente qualsiasi obiettivo sensibile (già a partire dal XVI secolo) lasciando alle roccaforti il compito di presidiare la fascia costiera.

L'arricchimento e la trasformazione delle architetture difensive delle città di Augusta e Siracusa rispondeva, quindi, alla precisa necessità di difendere due delle piazze d'armi principali per il Regno che costituivano, al contempo, porti di prima importanza nella politica di controllo del Mediterraneo da parte degli spagnoli.

«Solo nel 1813 la fondazione di Priolo Gargallo avvicinerà nuovamente l'abitato alla costa»<sup>229</sup>, aprendo le porte ad un periodo di nuove e significative trasformazioni della morfologia del paesaggio litoraneo.

Così come è accaduto per gli eventi a noi più prossimi, anche nel lungo frangente storico coinciso con la dominazione spagnola di aragonesi, asburgici e Borboni, la morfologia del paesaggio e dei suoi centri urbani si dimostrò figlia di eventi di scala macroregionale e addirittura mondiale, testimoniando la grande rilevanza che l'area oggetto di questo studio riveste per l'evoluzione dei fatti e delle forme del Mediterraneo.

\* \* \*

228 L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa* (op. cit.), pp. 45-46

229 L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa* (op. cit.), p. 47

Un altro ritratto d'insieme del paesaggio della costa orientale della Sicilia del XVIII secolo ci viene fornito dalla «*Colección de cuadros y planos sobre la guerra de Cerdeña y Sicilia, en los años 1717 a 1720*» (fig. 42)<sup>230</sup>, in cui viene rappresentato il litorale con le piazze fortificate di Augusta e Siracusa assieme agli altri porti protagonisti della battaglia navale tra inglesi e spagnoli del 1718, avvenuta nel corso della cosiddetta Guerra della Quadruplice Alleanza per il controllo del Mediterraneo.

Anche in quella carta, dove pure sono indicate le rovine dell'antica Megara assieme alle galere britanniche e iberiche, la fascia litoranea presenta la morfologia che la contraddistingue, con le incisioni fluviali che terminano nei porti delle due città costiere.

Quello di Augusta, «assai ben riparato e tanto ampio da poter accogliere qualsiasi grossa armata, alla quale per la vastità della sua apertura è impossibile impedire l'accesso»<sup>231</sup>, caratterizzava nel Settecento, come già duecento anni prima, «una piazza di estrema importanza, sia per l'eccellenza del suo porto, così grande e sicuro [...] sia per la sua posizione che consente una rapida entrata all'interno del Regno»<sup>232</sup>.

Era stato proprio per il timore di perdere la città che, per volere di Carlo V e dei suoi successori, «il grosso delle forze di stanza era stato concentrato nella vicina Carlentini [...] edificata nel 1551 come Piazzaforte di retroguardia alle spalle di Augusta»<sup>233</sup>. Siracusa aveva pari importanza nello scacchiere geo-politico del tempo, poiché «tra le principali del Regno per il suo porto e perchè posta su di un'isola fortificata con doppia recinzione e 3 fossi d'acqua dalla parte della campagna, per il resto da un muro e da rupi battute dalle onde. Il porto, [...] ben protetto, perchè la sua entrata è posta sotto porta delle batterie del Castello [...], era tanto grande che [...] poteva accogliere una grossa armata dinanzi alle mura della città»<sup>234</sup>.

230 *Colección de cuadros y planos sobre la guerra de Cerdeña y Sicilia, en los años 1717 a 1720*, manoscritto conservato presso la Biblioteca Nazionale di Spagna attribuito a Jaime Miguel de Guzmán e Marqués de la Mina

231 G. FORMENTI, *Descrizione dell'isola di Sicilia e delle sue coste* (op. cit.), pp.41-44

232 Ibidem

233 Ibidem

234 Ibidem

fig. 41 - nella pagina seguente: Pianta del Real Territorio di Augusta tratta dal Catasto Borbonico (1837-1853), in cui si specificano i limiti amministrativi dei territori di Augusta, Lentini e Melilli

Quel frangente della storia dei paesi affacciati sul Mare Nostrum, la cui potenza militare ed economica aveva dato vita ad imperi estesi oltre gli oceani, vedeva ancora nella fascia litoranea della Sicilia orientale e nelle città di Siracusa ed Augusta delle pedine fondamentali per la stabilità o le mire espansionistiche delle monarchie europee.

Ciò valse ancor di più quando, alla morte di Carlo II di Spagna (nel 1700), la mancanza di eredi diretti al trono fece esplodere la cosiddetta Guerra di successione spagnola. Inglese, olandese e austriaci si opposero alla Francia di Luigi XIV, il cui nipote Filippo V era stato designato sul trono iberico da Carlo, proprio sul letto di morte. Spinto dall'ambizione di creare i presupposti per la futura unificazione di due dei regni più potenti del mondo, Luigi XIV si rifiutò di rimuovere Filippo dalla linea di successione francese, facendo sì che i timori degli altri paesi europei scatenassero il conflitto.

Al termine della guerra, il trattato di Utrecht (1713) e la pace di Rastatt (1714) stabilirono che l'Impero spagnolo venisse spartito tra i vincitori: la Spagna peninsulare e l'America spagnola restarono a Filippo che, dopo aver rinunciato ai propri diritti sulla corona francese, regnò col nome di Filippo V; gli austriaci ricevettero il ducato di Milano, quello di Mantova, il regno di Napoli e quello di Sardegna, mentre la Sicilia

toccò al duca di Savoia Vittorio Amedeo II.

Pochi anni dopo, nel 1718-20, Carlo VI d'Austria rispose al tentativo degli spagnoli di riconquista della Sicilia prendendo possesso dell'isola, al prezzo di cedere della Sardegna ai regnanti sabaudi in luogo dell'isola di Trinacria<sup>235</sup>.

Così, dopo la Guerra della Quadruplice Alleanza (con la quale austriaci, inglesi, olandesi e francesi si opposero al rigurgito della Spagna) la Sicilia tornò sotto gli Asburgo, stavolta alle dipendente dell'Impero Austro-ungarico (1720-1734) piuttosto che di quello spagnolo.

Bisognerà attendere gli esiti della Guerra di successione polacca, combattuta anche sul fronte italiano, e la pace di Vienna perché i Regni di Sicilia e di Napoli ritornino sotto la corona di a Carlo di Borbone (1734-1759).

Nel 1759, alla morte di suo fratello Ferdinando, Carlo fu richiamato in Spagna per sedere sul trono iberico, rimasto vacante per la mancanza di eredi del defunto sovrano.

Nel rispetto degli accordi internazionali, le Due Sicilie non furono riunite alla corona di Spagna; Carlo assegnò, invece, i titoli di Re di Sicilia e Re di Napoli al figlio terzogenito Ferdinando, un bambino di otto anni (da cui infante di Spagna), men-

235 La Spagna occupò prima la Sardegna, in mano agli Asburgo, e poi la Sicilia sabauda. Ciò provocò la formazione di una triplice alleanza (1717) tra la Francia, l'Inghilterra e l'Olanda, cui si aggiunse successivamente anche l'Austria. L'alleanza un anno conseguì un'importante vittoria a Capo Passero, dove la flotta spagnola fu pesantemente sconfitta (1718).

fig. 42 - guerra della Quadruplice alleanza sulle coste della Sicilia da "Colección de cuadros y planos (op. cit.), Biblioteca Nacional de Espana



tre fu riconosciuto al secondogenito Carlo Antonio il titolo di principe ereditario di Spagna.

Tuttavia, agli spagnoli riuscì di mantenere la stabilità politica per molti anni ancora, riuscendo a contenere le mire francesi, tutt'altro che dome.

Quando i Borbone furono ridotti al possesso della sola Sicilia dall'invasione napoleonica (1805), l'isola si trovava sotto una pesante tutela inglese, tanto che la sua parte orientale divenne, per un breve periodo, protettorato britannico.

Dopo i trattati del 1808-1809 ed il tentativo di Murat di sbarcare in Sicilia, nel 1810, gli inglesi mirarono a garantire la difesa nel frangente in cui i Borbone erano fuggiti da Napoli.

Si continuarono, così, a costruire torri costiere contro una possibile invasione da parte delle armate napoleoniche. La tipologia era nuova, assai differente da quelle in uso nel passato poiché bisognava far fronte ai più elevati volumi di fuoco sprigionati dalle navi cannoniere di recente costruzione. Delle sette torri costruite in Sicilia secondo queste modalità, solo due sono ancora in piedi: quella di Mazzone (o del Forte degli Inglesi), a Messina, e la **torre della penisola Magnisi**.

La torre ha forma tronco-conica di altezza pari a dodici metri circa, con un diametro di base di circa venti metri, che si riduce a quindici sulla sommità. I muri sono spessi quattro metri ed era impossibile abatterli per i cannoni dell'epoca. La struttura interna è costituita da due volte a botte anulari sovrapposte che scaricano sui muri perimetrali e su di una colonna centrale, perno attorno a cui poteva ruotare il più grande dei due cannoni posti in copertura, libero di brandeggiare a 360°. I proiettili venivano deviati a lato dalle pareti di forma conica, rendendo così l'impatto meno efficace.

L'isola rimase formalmente indipendente sino al 1816, quando divenne parte del Regno delle due Sicilie e la capitale fu definitivamente spostata a Napoli<sup>236</sup>.

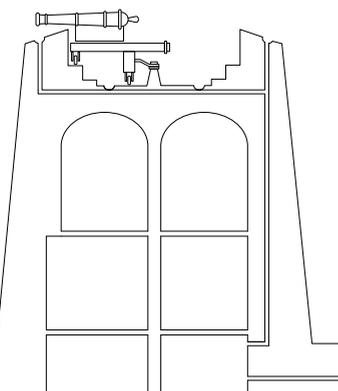
Si trattò, tuttavia, di una breve parentesi poiché già nel 1734 il Regno di Sicilia e quello di Napoli furono riconquistati dalle truppe di Carlo di Borbone.

La dominazione spagnola dei Borboni fu mal sopportata dai siciliani, come testimoniano i numerosi moti popolari (1820, 1837, 1848, ecc.) che portarono, infine, la popolazione ad appoggiare incondizionatamente la spedizione garibaldina dei Mille e l'annessione al nuovo Regno d'Italia (1861).

La condizione, ancora una volta ricorrente, di territorio conteso e ambito portò i

<sup>236</sup> Ferdinando I di Borbone (1751 – 1825) è stato re di Napoli dal 1759 al 1799, dal 1799 al 1806 e dal 1815 al 1816 con il nome di Ferdinando IV di Napoli, nonché re di Sicilia dal 1759 al 1816 con il nome di Ferdinando III di Sicilia

fig. 43 - sezione tipo di una "martello tower", comparabile a quella edificata sotto il protettorato inglese sulla penisola di Magnisi



Borbone ad investire ulteriormente nell'ammodernamento delle architetture difensive, mentre lo sviluppo infrastrutturale della Sicilia e del litorale aretuseo non fu florido quanto quello dell'Italia peninsulare<sup>237</sup>.

Bisognerà, infatti, aspettare l'unità d'Italia per vedere la realizzazione del tratto ferroviario litoraneo e, addirittura, gli anni '60 del XX secolo perché venga realizzato un collegamento viario più diretto tra le città costiere di Siracusa e Augusta.

Dopo la fase cinquecentesca di bastionamento delle mura e dei castelli e di quella che vide il taglio dell'istmo delle due città ed il completamento delle loro difese (dopo il 1678, a conclusione della guerra di Messina), i nuovi regnanti spagnoli della casata Borbone diedero inizio ad una **terza fase di grandi opere difensive**. Nel primo Ottocento si procedette, infatti, alla costruzione di casematte in grado di resistere all'introduzione del nuovo cannone rigato: è il caso della sopraelevazione della torre Avalos e della realizzazione, dopo il 1837, della possente **casamatta** a due ordini di fuochi impiantata **sulla punta Vignazza**<sup>238</sup>, in aderenza al fronte meridionale del castello Maniace che, di fatto, ridisegnò la forma della punta estrema dell'isola di Ortigia.

Allo scopo di difendere al meglio l'edificio dall'artiglieria nemica, venne operato un rinzeppamento generale attorno al castello, di cui la casamatta adagiata sullo scoglio sottostante costituiva un ulteriore possente contrafforte.

La punta di diamante dell'architettura borbonica è, così, divenuta l'elemento che, assieme all'architettura sveva, caratterizza maggiormente la morfologia dell'isola

<sup>237</sup> Mentre, già alla fine degli anni Trenta dell'Ottocento, era stata realizzata la ferrovia Napoli-Portici, che verrà successivamente estesa verso sud (Calabria e Puglia) e verso nord (Abruzzo), bisognerà attendere l'unità d'Italia perché vengano realizzate le prime linee ferrate siciliane

<sup>238</sup> I cannoni ospitati nell'elaborata casamatta coprivano la gran parte del Porto Grande e della riviera di levante, mentre la punta di diamante posta a mare ne presidiava l'ingresso

di Ortigia, conferendo al sito l'aspetto della prua di una nave affacciata sul porto Grande e contribuendo, ancora una volta, a fare del sincretismo tra forme naturali del suolo ed architettura la cifra caratteristica di questa porzione dell'isola di Sicilia dalla storia millenaria.

\* \* \*

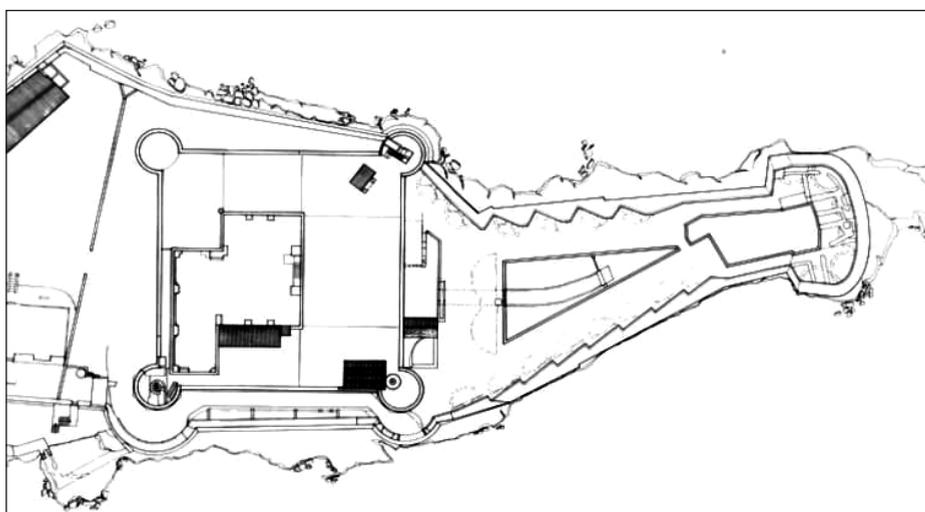
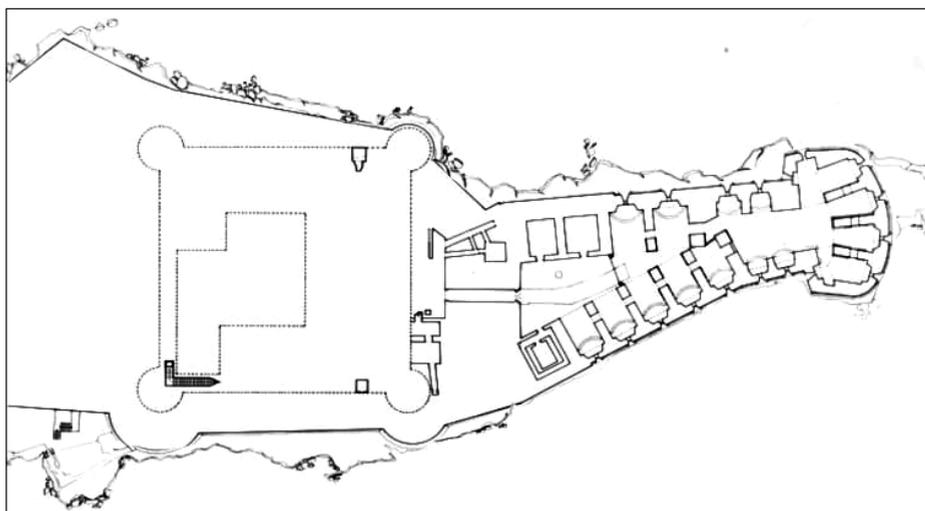


fig. 45 - Planimetria delle coperture del castello svevo e della casamatta borbonica di punta Vignazza - Rilievo di E. Reale e F. Santalucia

## / 1.11 - IL PERIODO POST-UNITARIO E L'ESPANSIONE DEI CENTRI URBANI

### / 1.11.1 - SIRACUSA

Già a partire dalla fine del '500 Siracusa veniva considerata una delle città più importanti del regno di Carlo V.

Si è visto come, nei secoli precedenti, l'estensione dell'edificato si fosse via via contratto, per ragioni perlopiù difensive, sino a coincidere col perimetro fortificato di Ortigia. Le fortificazioni dell'isola avevano, così, impedito o, quantomeno, limitato l'espansione urbana della città anche se, già alla fine del '600, il tessuto *intra moenia* appariva saturo per via delle numerose chiese edificate a seguito della Controriforma.

La conseguenza di tali circostanze portò, a seguito del terremoto del 1693, all'edificazione di un piccolo borgo fuori le mura e, tra la fine del '700 ed i primi anni del secolo seguente, alla nascita di Priolo, nel feudo dei Gargallo, per soddisfare i bisogni di contadini e pescatori.

Ma la necessità di modificare il tessuto urbano di Ortigia, ormai costipato all'interno delle vecchie mura si fece sentire nell'ottobre del 1840, quando venne approvato dal Ministro degli Affari Interni il progetto per la costruzione delle carceri. La grandiosa opera pubblica inizierà solo nel 1853, richiedendo la demolizione dei caseggiati compresi tra via Persichelli e la vanella della Bagnara, con conseguenti variazioni dell'assetto viario e degli spazi urbani preesistenti.

Si trattò del primo grande fuori-scala introdotto nell'isola: un blocco parallelepipedo di dimensioni notevoli che anticipava quanto, poco dopo, sarebbe avvenuto con l'edificazione della scacchiera nella porzione più settentrionale dell'isola e subito oltre, verso la terraferma.

Tra il 1850 ed il 1865 vennero lastricate quasi tutte le strade della città murata, venne sistemata la fonte Aretusa e realizzato il **passaggio Adorno** sulla marina<sup>239</sup>. La città guadagnò, così, l'affaccio a mare (che, sino a quel momento, non le era stato concesso per ragioni difensive) grazie alla soppressione del cammino di ronda ed all'abbassamento delle mura col fine di aprire ai cittadini la veduta sul paesaggio marittimo.

La sistemazione della fonte Aretusa, a lungo imprigionata all'interno dell'omonimo bastione, divenne una tappa lungo le mura che, poco tempo dopo, si apriranno

<sup>239</sup> Si veda in V. CABIANCA et al., *Siracusa in «Urbanistica»* n. 20, settembre 1956, anno XXVI, pp. 100

sul castello Maniace, promontorio naturale della città<sup>240</sup>.

Nello stesso periodo venne demolito il Monastero di Santa Lucia, creato il belvedere S. Giacomo ed ampliata la via Minerva<sup>241</sup>.

La volontà di ammodernare la forma urbana della città chiusa dal recinto difensivo eretto nei secoli precedenti fu figlia del rigetto per la dominazione borbonica. Spinta dalle più recenti acquisizioni dell'igienismo, essa comportò che, a seguito dell'unificazione d'Italia<sup>242</sup>, le fortificazioni spagnole di Siracusa venissero abbattute per favorire l'espansione della città sulla terraferma.

Dopo aver declassato le mura da demanio militare a comunale, riservando alcuni moli e banchine per le attività della marina mercantile, a partire dal 1885 gran parte della cinta bastionata fu demolita, mentre i canali della darsena vennero parzialmente interrati (in corrispondenza della cosiddetta zona dei tre ponti, anche attraverso la colmata di due dei tre canali che mettevano in comunicazione i porti) per divenire il sedime del quartiere umbertino.

L'entusiasmo della cittadinanza per il tanto auspicato abbattimento delle mura

---

240 L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa* (op. cit.), p. 67

241 Ibidem

242 nel 1861 la popolazione di Siracusa era cresciuta sin quasi a raggiungere i 20.000 abitanti, con la conseguenza che Ortigia diveniva sempre più malsana a causa del sovraffollamento.

---

fig. 46 - veduta dell'isola di Ortigia cinta da mura dal teatro greco in una incisione di Smyth, Thakeray, Arnold & Chapman and Hall - 1839



fece sì che non si desse loro l'importanza di memoria storica che avrebbero meritato. Non venne risparmiata neppure la bella porta di Carlo V (la cosiddetta porta Ligny, progettata da de Grunembergh), la cui demolizione fu ratificata nel 1893.

L'espansione della città verso la terraferma<sup>243</sup> venne inizialmente disciplinata dal Piano Regolatore approvato nel 1885. Esso prevedeva una modesta crescita del centro (dalla via Savoia sino all'antico sito dei baluardi S. Filippo e Santa Lucia), retta da un grande asse viario (l'odierno corso Umberto) che doveva costituire il supporto all'edificazione sull'istmo, dall'isola fino ai fossati.

Si trattava del cosiddetto quartiere umbertino, una porzione di città pensata, sulla base di quanto suggerito dai manuali dell'epoca, con una griglia ortogonale di strade che definivano isolati regolari, dotati di una corte interna (utile all'illuminazione ed alla salubrità degli ambienti abitati), le cui facciate definivano le qualità estetiche della nuova arteria viaria facendo ricorso all'uniformità di soluzioni espressive ed architettoniche.

La nuova geometria che la città si stava dando era figlia della forma delle opere difensive spagnole, senza le quali non si sarebbe potuta introdurre la prima significativa variazione dell'assetto urbano che si ricordi sin dall'epoca greca.

Era stato previsto, tra l'altro, il prolungamento del "rettifilo di Ortigia", la cui realizzazione avrebbe comportato un importante sventramento del quartiere Graziella

---

243 Si veda in L. DUFOUR, *Problemi di pianificazione urbanistica a Siracusa tra 1880 e 1917*. In S. ADORNO, (a cura di), *Identità e storia 1861 - 1915*, Istituto di Studi Siracusani - Ed. Arnaldo Lombardi 1996

(con l'estensione sino alla via Maestranze, attraverso la via dei Santi Coronati). La cosa avrebbe avuto ricadute, ancora una volta, sul demanio militare, poiché implicava la demolizione di una caserma. Gli oneri per la ricostruzione dell'edificio (che sarebbe rimasti a carico del Comune) e le ingerenze delle Belle Arti ed Antichità (che vigilava attivamente sul tempio di Diana) fecero sì che il progetto di sventramento non venisse portato a compimento, riducendo il piano regolatore ad un mero piano di espansione<sup>244</sup>.

Vide la luce, invece, la costruzione della banchina che avrebbe permesso il collegamento ferroviario tra il porto di Ortigia e la stazione ferroviaria (realizzata tra il 1885 e il 1895)<sup>245</sup>.

Nello stesso periodo cominciava l'opera di **bonifica delle aree paludose** di Siracusa ed Augusta. Sebbene alcune di esse fossero state addomesticate e sfruttate per secoli come saline (è il caso del porto di Augusta, dell'istmo di Magnisi e della foce dell'Anapo, oggi in abbandono e che stanno via via tornando allo stato di zone umide preservate), esistevano ancora delle zone particolarmente malsane la cui presenza poco si confaceva alle dinamiche di crescita urbana.

Così, nella città aretusea, la zona detta Piana dei Pantanelli venne bonificata a partire dal 1886, con il prosciugamento delle paludi Lisimelie e, successivamente, con la sistemazione di diversi corsi d'acqua, del canale Mamaiabica e con la colmata del Pantano Magno, zona che verrà provvista nel Ventennio di una stazione antimalarica<sup>246</sup>.

L'ostacolo che per secoli aveva assicurato protezione alla città contro chi la avvicinava dall'entroterra veniva, così, del tutto eliminato per lasciare posto ad un'area di nuova edificazione che avrebbe accolto un'indiscriminato insieme di capannoni ed attività produttive.

L'espansione prevista subito dopo l'Unità d'Italia si dimostrò presto insufficiente ad accogliere la popolazione in crescita.

Per rispondere alla domanda di case popolari, al quartiere umbertino, dalle carat-

teristiche signorili, si affiancò l'iniziativa privata. Nasceva così, a partire dal 1886, la **borgata Santa Lucia**<sup>247</sup> che avrebbe occupato l'area compresa tra l'omonimo convento e la linea ferrata con dodici grandi isolati<sup>248</sup>, a cui se ne sarebbero aggiunti in futuro molti altri ancora.

Un ulteriore intervento pubblico permise l'edificazione del **borgo Sant'Antonio**, le cui fattezze urbane si avvicinavano a quelle della borgata proprio per le modalità edificatorie cui si fece ricorso. La suddivisione del territorio in lotti e la loro cessione in enfiteusi<sup>249</sup>, avrebbe dato origine alla frammentazione architettonica che ancora oggi caratterizza i due rioni della città aretusea.

Il desiderio di arricchire la città di spazi verdi, a cui il passeggio Adorno aveva risposto solo in parte, portò nel 1910 alle **sistemazioni a verde della piazza Pancali**, della piazza **Mazzini** (di fronte al porto) ed a quella della piazza **Santa Lucia**.

La richiesta di attrezzare pure il corso Umberto trovò corpo nell'ipotesi di trasfor-

---

247 L'edificazione non fu normata da alcun piano. Si realizzò su progetto dell'ingegnere Leone Scrofani e fu attuato per iniziativa di Leone Cuella. Avrebbe destinato la zona orientale dell'edificio ad abitazioni civili e quella occidentale a quartiere agricolo dotato di magazzini. Negli anni successivi, tuttavia, l'espansione demografica e la crescente domanda di alloggi fece sì che la borgata diventasse una zona residenziale piccolo-borghese ed impiegatizia. I ceti popolari, troppo poveri per accedere agli alloggi della borgata, continuarono invece ad abitare le case fatiscenti della Graziella e della Sperduta di Ortigia.

Si dovrà attendere il piano regolatore del 1917 perché sorga il primo nucleo di case popolari su terreni situati a nord della piazza S. Lucia.

248 definiti da due strade orientate in direzione Nord-Sud (di larghezza pari a 14 m) solcate da 5 assi ortogonali (di 10 m di larghezza)

249 Si ammetteva, in sostanza, la possibilità di acquisire il possesso del lotto (mentre la proprietà rimaneva ferma al concedente) per edificarvi direttamente, cedere nuovamente l'intera enfiteusi a terzi o, addirittura, frazionare i lotti per alienare le varie porzioni ricavate, ancora una volta in enfiteusi. L'operazione interessò i terreni su cui sorse il borgo S. Antonio (di proprietà comunale, cosa che permise al Comune di provare a risanare il bilancio dissestato) e quelli della borgata S. Lucia (di proprietà privata). Gli effetti sulla morfologia urbana furono quelli di dar luogo ad un contesto urbano estremamente sfaccettato e disomogeneo (sebbene a tal fine fosse stata istituita la figura dello "ingegnere promotore", che aveva il compito di disegnare i prospetti per garantire l'uniformità estetica dei lotti). Il sistema ebbe grande fortuna anche tra i privati poiché permetteva, con la vendita dei primi immobili, di finanziare la costruzione dei successivi, innescando un ciclo che aveva come obiettivo la possibilità di costruire a costo zero la casa di abitazione e riscattare l'ipoteca iniziale.

Si veda in S. ADORNO, *L'espansione di Siracusa tra otto e novecento*. In «Storia Urbana» n. 104, Franco Angeli, Milano 2003

---

244 S. ADORNO, *L'espansione di Siracusa tra otto e novecento*. In «Storia Urbana» n. 104, Franco Angeli, Milano 2003

245 Ibidem

246 L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa* (op. cit.), pp. 35-36

mazione della piazza d'armi (ubicata sul prolungamento dell'arteria ottocentesca) in giardino alberato (il cosiddetto **Foro Siracusano**), poi confluita nella soluzione elaborata da Luigi Mauceri (1909) per un nuovo piano regolatore che disciplinasse un'ulteriore crescita programmata della città.

«Benchè privo di valore legale, il piano, allo stato di progetto orientativo, era (per Cabianca) da considerarsi responsabile di gravi errori urbanistici, troppo leggermente accolti e resi esecutivi dalle Autorità»<sup>250</sup>.

L'urbanista rimproverava alla proposta di Mauceri un assedio indiscriminato ai monumenti, la mancata differenziazione nel tessuto edilizio, l'assenza di gerarchia nelle funzioni delle strade e del vincolo all'edificazione per la fascia compresa tra la ferrovia e il mare. Il piano, seppur rimasto sulla carta solo come idea, permise nei fatti l'occupazione del suolo su tutti i fronti delle direttrici di espansione, minacciando pericolosamente l'integrità delle aree paesaggisticamente rilevanti come l'Epipoli e, appunto, la fascia costiera ad Est della balza acradina.

La mancanza di corretti criteri di dimensionamento del tessuto di espansione fu responsabile della crescita della borgata S. Lucia che finì per diventare un «insieme monotono e squallido di case disposte a scacchiera, serrata da strade senza gerarchia di funzioni»<sup>251</sup>.

La mancata previsione di una zona industriale aveva infine comportato, già a quel tempo, l'installazione delle poche attività produttive a ridosso del vecchio centro<sup>252</sup>, col risultato di mortificare qualsiasi prospettiva di crescita dell'area produttiva intaccando, al contempo, la qualità urbana della parte più significativa della città.

A quello di Mauceri fece seguito il piano redatto da Barbieri (1930-33) definito un «puro esercizio grafico, incurante della topografia e del paesaggio archeologico, (dove) strade di 20 m solcano i parchi archeologici, ignorando le linee di livello, invadono e distruggono il paesaggio con particolare accanimento nei confronti del-

250 Si veda in V. CABIANCA, A. LAVACA, S. V. ROSCIOLI, *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20, settembre 1956, anno XXVI, pp. 104-105. Il piano Mauceri non venne adottato. Tuttavia, nel 1914, l'Ufficio tecnico provvederà alla redazione di uno strumento urbanistico che, accogliendo in parte le proposte del precedente studio ed i suggerimenti dell'ingegnere Cristina, diverrà operativo nel 1917

251 Ibidem. Si trattò della seconda edificazione (promossa da De Nuvola) e di una terza edificazione (da Del Bono) che finirono per saturare la borgata attraverso un'edilizia più popolare e dai prospetti molto meno curati rispetto a quelli che avevano contraddistinto la prima fase di costruzione (ad opera di Cuella). La borgata Santa Lucia era, comunque, già del tutto edificata nel 1891. Dall'anno successivo cominciò l'edificazione nella zona interna alle mura. Si veda in S. ADORNO, *L'espansione di Siracusa tra otto e novecento*. In «Storia Urbana» n. 104, Franco Angeli, Milano 2003

252 Fu il caso, ad esempio, di alcune industrie chimiche che avevano occupato l'area dell'odierno molo Sant'Antonio o di quelle che erano nate nella borgata Santa Lucia

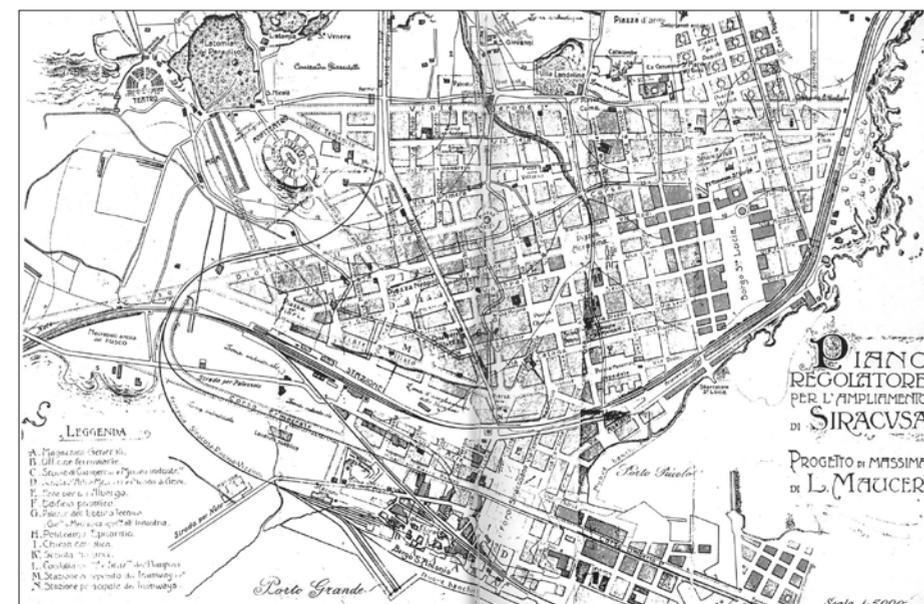


fig. 47 - Piano per l'espansione della città di Siracusa redatto da Luigi Mauceri nel 1909

le Latomie»<sup>253</sup>. Il piano non fu mai effettivamente approvato; tuttavia, non tardò a prendere forma concreta la previsione dello sventramento di via del Littorio (l'odierno corso Matteotti), che per effetto della presenza dei numerosi uffici previsti in progetto, diverrà per Cabianca il «baricentro di una diluitissima e frammentata espansione non pianificata»<sup>254</sup>.

Si trattò, in ogni caso, del più profondo mutamento morfologico del tessuto edilizio che la storia di Ortigia avesse registrato dall'attuarsi del suo primo impianto greco, mantenutosi, senza particolari stravolgimenti, sino al periodo fascista<sup>255</sup>.

Nel 1934, infatti, fu aperta in Ortigia la via del Littorio (l'odierno Corso Matteotti)

253 V. CABIANCA et al., *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20, settembre 1956, anno XXVI, pp. 101

254 È pur vero, tuttavia, che l'occasione sarà colta da Francesco Fichera per costruire due dei più significativi edifici siracusani del dopoguerra. Si veda per questo in G. PAGNANO, *Francesco Fichera* in M. GIUFFRÈ, P. BARBERA (a cura di), *Archivi di architetti e ingegneri in Sicilia. 1915-1945*, Edizioni Caracol, Palermo 2011

255 Cabianca riporta che «nuove case popolari vengono costruite in zone da sfollare nella estrema punta dell'Ortigia, un grandioso ospedale sorge in piena zona di espansione su di un'area particolarmente delicata dal punto di vista panoramico, mentre cominciano a prendere consistenza le proposte per la creazione di una zona industriale a Pantanelli, tra il Parco archeologico e il mare, ed il progetto per lo sventramento di un intero quartiere della antica Ortigia: la Graziella». Si veda in V. CABIANCA ET AL., *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20 (op. cit.), pp. 101-102

sventrando un'antica zona medioevale col fine di connettere, attraverso un nuovo asse monumentale, il tempio greco dedicato ad Apollo con la piazza Archimede, sita nel cuore dell'isola.

Per effetto del susseguirsi delle diverse proposte di piano e delle realizzazioni che ne seguirono, alle porte della Seconda Guerra Mondiale la porzione sulla terraferma della città di Siracusa si presentava disorganica e poco razionale.

Tra le poche forme prodotte in quel periodo che siano capaci di destare interesse nel quadro della morfologia del paesaggio antropogeografico urbano e del contesto litoraneo riletto da questo studio vanno certamente annoverati gli **ipogei, scavati nel sottosuolo di Ortigia** tra le due guerre, con lo scopo di proteggere la popolazione dai bombardamenti aerei<sup>256</sup>.

Il tenero massiccio roccioso di cui è costituita il sedime della città venne lavorato, ancora una volta, per sottrazione di materia. Come già in passato si era fatto con le Latomie, con gli spazi cultuali delle catacombe cristiane o delle tombe ipogee greco-romane, con gli acquedotti greci e coi bagni ebraici, il sottosuolo diveniva nuovamente luogo accessibile ed abitato.

Lo si fece in parte riutilizzando le opere sotterranee, longitudinali e verticali, realizzate nel corso del tempo allo scopo di estrarre materiale da costruzione di buona consistenza o utili per per la raccolta, veicolazione e captazione delle vene acquifere che scorrevano nel sottosuolo.

Le molte cavità sotterranee di Ortigia vennero, così, messe in comunicazione tra loro, ampliate e modellate a definire spazi contigui attraverso il progetto complessivo di un luogo ipogeo che potesse accogliere le masse in fuga dalle deflagrazioni degli ordigni bellici<sup>257</sup>.

L'ipogeo di Piazza Duomo, il cui ingresso<sup>258</sup> si apre alla base del giardino dell'Arcivescovado, congiunge in direzione est-ovest la piazza al passeggio Adorno attraverso una galleria principale da cui si dipartono alcuni cunicoli di sezione minore, una del-

256 Alcune indicazioni di merito sono fornite dalla relazione geologica allegata al Piano Particolareggiato di Ortigia redatto nel 2008, cui pure è acclusa una "tavola degli Ipogei"

257 Il rifugio antiaereo di Piazza Duomo, ricavato ampliando l'antica cava, servì pure per custodire, in casse di zinco, il simulacro di Santa Lucia, nascosto sin dal dicembre del 1942 assieme al relativo "tesoro"

258 Il punto di accesso venne individuato nel 1869, durante la realizzazione di alcuni lavori pubblici, nei pressi del portone d'ingresso al cortile dell'Arcivescovado

le quali si ricongiunge alla grande cisterna del palazzo Arcivescovile<sup>259</sup>.

Il primo nucleo di gallerie va rintracciato nella presenza di una antica cava di pietra, ubicata nei pressi della piazza della Cattedrale, rimasta attiva sino al XVIII secolo, periodo in cui venne impiegata per la costruzione della facciata barocca della Cattedrale della città.

I cunicoli di Piazza Duomo sono collegati al sistema di spazi sotterranei localizzati al di sotto della Chiesa di S. Francesco di Paola e del Convento dei Minimi della Giudecca (sviluppato alla profondità di circa 6 m ed estensione circa 200 mq), a sua volta comunicante con quello situato sotto la Chiesa di S. Filippo (addirittura arctiolcato su più livelli ed utilizzato in passato a scopo di culto). È qui che si trova il pozzo di San Filippo, già noto a Jean Houel, accessibile mediante una scala a chiocciola di età cinquecentesca alla chiesa soprastante.

Ad oggi, quei suggestivi spazi sono visitabili e contribuiscono ad arricchire il palin-

259 Costruita dal vescovo Paolo Faraone (1619-1629), la cisterna ebbe un ruolo essenziale per il rifornimento idrico del Palazzo Arcivescovile e di tutta l'isola Ortigia

fig. 48 - planimetria degli ipogei di Piazza Duomo, sottostati la chiesa di San Filippo ed il complesso di San Francesco di Paola - Convento dei Minniti

fig. 49 - Rappresentazione degli spazi ipogei della chiesa di San Filippo in un'incisione di Jean Houel tratta da "Voyage pittoresque des isles de Sicile..." (op. cit.)





fig. 48 - Siracusa: Cartografia IGM serie 1:7,500 redatta per le Agenzie del Dipartimento della Guerra e della Marina degli Stati Uniti d'America - aggiornata al 1943 - fonte: archivio cartografico digitale dell'Università del Texas

senso delle forme architettoniche che, nel corso di millenni, si sono fatte eco lungo tutta la fascia litoranea estesa tra Siracusa ed Augusta.

Nel 1952 venne finalmente bandito il concorso nazionale per il Piano Regolatore di Siracusa. L'occasione permise a Vincenzo Cabianca, risultato vincitore in gruppo con Lavaca e Roscioli, di ricevere l'incarico per la redazione dello strumento urbanistico e del piano paesistico della Neapolis, nel momento in cui il vuoto normativo permetteva ai privati, che avrebbero visto pregiudicate, di lì a breve, le loro possibilità edificatorie, di «compromettere tutte le zone più delicate per porre la legge di fronte al fatto compiuto»<sup>260</sup>.

L'urbanista si riferiva, nello specifico, alla zona delle Latomie dove «fioriva una vasta edilizia policroma che, oltre a deturpare il paesaggio della zona archeologica, spostava il baricentro di espansione sempre più a ridosso del nevralgico collegamento Catania-Siracusa», mentre «l'edificazione delle aree comprese tra il corso Gelone e gli impianti ferroviari, frustrava la possibilità di trasformare l'attuale stazione di transito in stazione di testa»<sup>261</sup>.

A Cabianca va il merito di aver letto correttamente le dinamiche di trasformazione in atto nel territorio litoraneo dove, attraverso gli investimenti della Cassa per il Mezzogiorno e della Regione, si stava costruendo il sistema di grandi collegamenti costituito, su larga scala, dalla circonvallazione litoranea dell'isola e dalla dorsale Est-Ovest Catania-Enna-Palermo-Trapani.

In questo quadro, la fascia costiera Siracusa-Augusta-Catania-Messina sarebbe stata interessata, di lì a breve, dall'attuazione del collegamento rapido con il Nord attraverso la completa elettrificazione ed il raddoppio della ferrovia orientale sicula (purtroppo mai completato).

La costruzione di una litoranea veloce tra Siracusa e Catania avrebbe consentito, a detta di Cabianca, «la nascita di una locale industria di trasformazione a fianco di un potenziato mercato interprovinciale»<sup>262</sup>, cosa che avrebbe permesso a Siracusa di non essere più esclusivamente la stazione terminale di una economia mercantile

260 V. CABIANCA ET AL., *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20 (op. cit.), p. 102

261 Ibidem

262 V. CABIANCA ET AL., *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20 (op. cit.), p. 102

(ricca, ma legata a lontani centri di consumo e trasformazione), quanto piuttosto di godere di una propria attività produttiva.

A differenza di quanto avvenuto coi piani degli anni precedenti, quello di Cabianca proponeva la concentrazione in terraferma di tutti i servizi e gli investimenti capaci di rendere appetibili le aree destinate alla residenza. Lo scopo era quello di indirizzare l'espansione verso nord (in direzione parallela a quella delle grandi direttrici regionali del traffico) ed in posizione favorevole rispetto alle fonti di lavoro (il distretto di Targia — individuato come zona produttiva poiché non minacciato da alluvioni né da vincoli paesaggistici — ed, in prospettiva, l'area industriale del seno megarese).

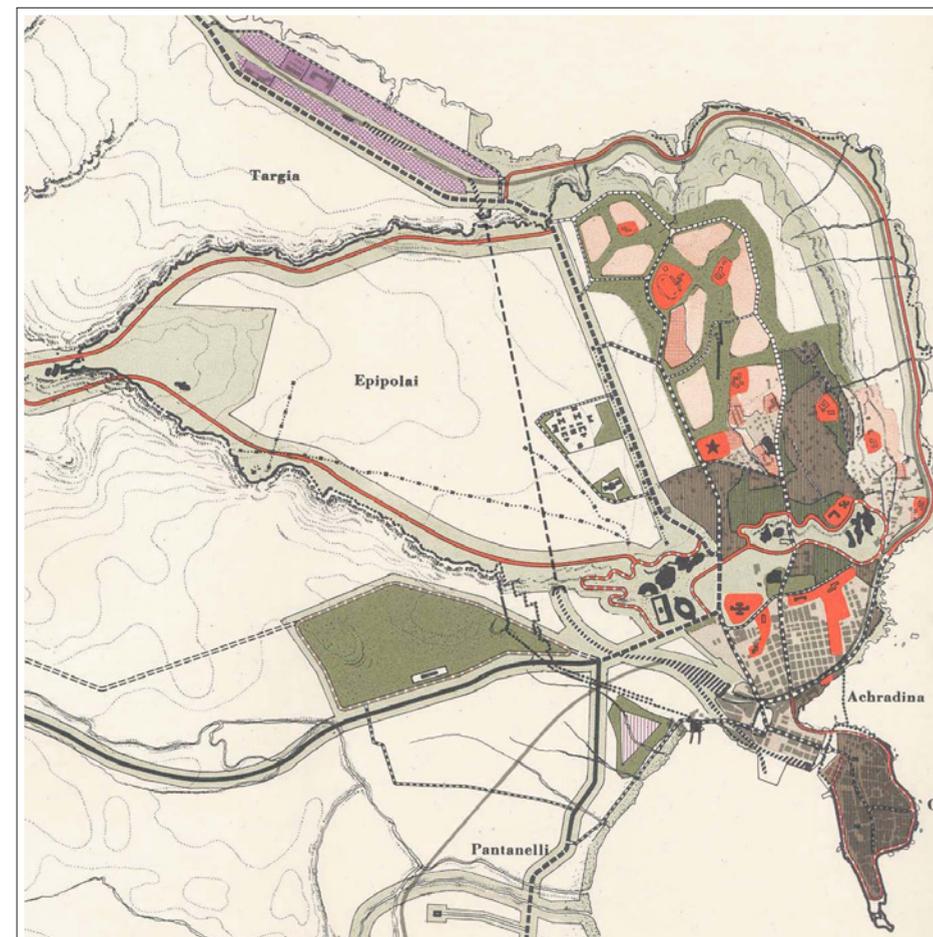
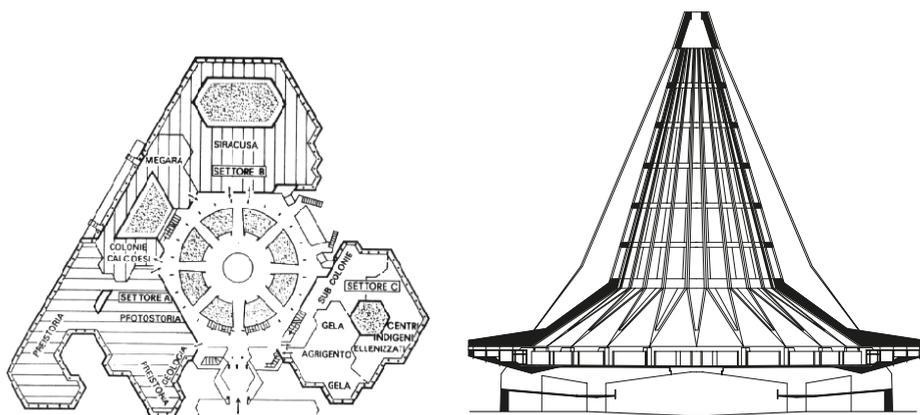
Cabianca prevede l'impianto di un quartiere all'estremo Nord di viale scala Greca e l'ubicazione del Santuario (coi servizi limitrofi) al limite settentrionale della Borgata S. Lucia. Prevedeva, inoltre, l'occupazione di settori destinati ad edilizia popolare ad Est della statale per Catania, adatta a favorire un'apertura indefinita nel tempo dei rapporti tra le residenze e le zone di concentrazione del lavoro.

Di contro, egli si dimostrava fortemente avverso all'insediamento di altre aree produttive nella zona dei Pantanelli (caldeggiato da alcune fazioni della politica cittadina), la cui ubicazione «avrebbe disorientato l'espansione della città [...] creando al panorama del teatro greco un grigio fondale di capannoni e fumaioli»<sup>263</sup>.

<sup>263</sup> Ivi, p. 108

fig. 49 - nella pagina a fianco: Grafici del PRG di Siracusa elaborato da Vincenzo Cabianca (1952)

fig. 50 - Pianta del Museo "Paolo Orsi" e sezione del "Santuario della Madonna delle lacrime di Siracusa"



**Schema di Piano Regolatore Generale**

-----	strada statale esistente	■	zone residenziali di integrazione
————	strada statale di progetto	■	zone residenziali a vincolo convenzionato
-----	strada statale declassata	■	zone residenziali di progetto
-----	strade panoramiche esistenti	■	edilizia sovvenzionata
-----	strade panoramiche di progetto	■	latomie
-----	circuito automobilistico esistente	■	muraglie
————	ferrovia	■	edifici monumentali, templi, ecc.
-----	strade di penetrazione e di servizio esistenti	■	acquedotti di epoca classica
-----	strade di penetrazione e di servizio di progetto	■	attrezzature generali
■	zone archeologiche ed agricole inedificabili	■	servizi urbani
■	verde pubblico	■	attrezzature di quartiere
■	verde con residenze a vincolo convenzionato	■	zone industriali di progetto
		■	industrie esistenti
		■	sistemazione ferroviaria di progetto

L'urbanista rilevava, già durante le fasi di redazione del Piano per la città, che stavano sorgendo spontaneamente grosse industrie nell'Agro Megarese, a configurare la fase embrionale del dipolo Siracusa-Augusta «nucleato residenzialmente agli estremi, nel cui campo di forze cadono le zone delle fonti di lavoro»<sup>264</sup>.

La cosa confermeva l'idea di concentrare l'area produttiva della città esclusivamente nella porzione settentrionale della zona di espansione (frazione di Targia), servita — nelle previsioni progettuali, poi attuate — da una stazione di transito.

Quella di Siracusa, invece, sarebbe stata convertita in stazione di testa; veniva così definitivamente risolto il problema dell'isolamento di parte della città causato dalla cintura ferroviaria. L'interramento della linea ferrata sotto la balza di Epipoli permise, infatti, di dismettere l'uso della sua porzione costiera (per trasformarla in strada panoramica, divenuta oggi pista ciclabile) e di quella che isolava Ortigia dalla nuova città. Nel frattempo, la previsione di edifici di interesse urbano ed extra-urbano favorì la costruzione di alcune delle più recenti e significative architetture della città aretusea: il museo archeologico "Paolo Orsi"<sup>265</sup>, in cui trovavano posto ampie sezioni espositive dedicate alla storia archeologica del litorale, ed il "Santuario della Madonna delle Lacrime"<sup>266</sup>, enorme nuovo riferimento per lo spazio fisico della città.

\* \* \*

---

264 Ibidem

265 Costruito fra il 1967 e il 1986 su progetto dell'architetto Franco Minissi, l'edificio è stato aperto al pubblico nel 1988, sotto la direzione di Giuseppe Voza, dopo il trasferimento da Piazza Duomo, cuore della città vecchia, e sede storica del Museo Archeologico Nazionale.

266 L'edificio fu progettata nel 1957 dagli architetti francesi Michel Andrault e Pierre Parat, risultati vincitori di un concorso internazionale. La costruzione, iniziata nel 1966 e conclusa solo nel 1994, ha forma conica ed è costituita da costoloni in cemento armato che lasciano penetrare la luce nell'aula da asole verticali. L'altezza complessiva è di 103 m.

## 1.11.2 – AUGUSTA

I segni fisici dell'importanza militare di Augusta avranno un destino più felice di quelli di Siracusa: le sue fortificazioni si ergono fieri, ancora oggi, all'entrata della città assieme alla porta, miracolosamente conservata, a memoria dell'opera di Carlos de Grunembergh.

Dopo l'unità d'Italia il castello verrà convertito all'uso di carcere sino a che, alla fine degli anni '70 del secolo scorso, si diede inizio ad un attento lavoro di studio e riscoperta dell'importante architettura sveva, condotto per mano di Giuseppe Agnello e delle Soprintendenze ai Beni Architettonici della Provincia.

Negli anni Settanta venne adottato il Piano Regolatore Generale redatto dall'architetto Roberto Calandra<sup>267</sup>, ancora oggi in vigore.

Il progetto interessava tutta la fascia costiera meridionale, ivi comprese le zone archeologiche e gli insediamenti industriali limitrofi, la fascia costiera settentrionale del territorio comunale, dal Porto Xifonio fino alla Baia di Agnone, comprendendo pure tutte le aree del Monte Tauro, da Santa Croce a Brucoli.

Calandra descriveva il territorio comunale di Augusta come «esteso per una superficie complessiva di 10.926 ettari, ripartito in porzioni fra loro non contigue. La parte più grande, comprendente il centro abitato capoluogo e l'unico altro centro abitato, quello di Brucoli, e [...] le altre tre parti [...] isole amministrative inserite nel territorio comunale di Melilli. Di esse la più cospicua per dimensioni e per funzioni attuali e storiche era quella che si affaccia sul mare della rada di Augusta, a sud della città capoluogo, (che) [...] comprende l'area dell'antica città greco-calcidese di Megara Iblea ed era sede (già allora) [...] di importanti industrie»<sup>268</sup>.

All'epoca in cui venne redatto il PRG, la città comprendeva circa 35.000 abitanti, per la gran parte ormai impiegata nell'industria. La percentuale di popolazione attiva che si dedicava all'agricoltura (che, come si è detto, aveva costituito per secoli e sino a qualche decennio prima la principale vocazione dell'intero territorio litora-

---

267 con delibere consiliari n.14/72 e 15/72 e successiva adozione con decreto n.171/75 dell'Assessorato per lo Sviluppo Economico della Regione Siciliana - approvazione del Piano con modifiche e prescrizioni (rispetto alla precedente approvazione con decreto n. 172/71)

268 estratto dalla relazione generale di PRG allegata al D.A. n. 171/75 del 17.10.1975

neo della provincia di Siracusa) era ormai inferiore al 10% del totale. Per far fronte al notevole incremento della popolazione previsto nelle stime di crescita, il progettista si proponeva di «risolvere nella sua struttura urbana e nel dimensionamento delle aree da destinare alla residenza e alle attrezzature e servizi, i problemi di questa rapida crescita».

L'edificato della città storica si era ormai spinto oltre l'ismo, nella cosiddetta "Borgata", e «in un'aliquota imprecisata, ma rapidamente crescente, alla base e sui pianori alti del Monte Tauro»<sup>269</sup>.

Si trattava, dunque, di strutturare l'urbanizzazione già in atto tentando, al contempo, di limitare gli effetti negativi di un'espansione a macchia d'olio dell'edificato. Allo scopo di evitare che le parti costruite del Monte Tauro (nate in prima istanza da esigenze agricole o di seconda casa, ma che andavano configurandosi come residenza permanente) si trasformassero in frangia periferica, Calandra decise di «delimitare un'area che, abbracciando tutte le zone già oggetto di nuclei di insedia-

269 Ibidem

fig. 51 - Augusta: Cartografia IGM serie 1:10.000 redatta per le Agenzie del Dipartimento della Guerra e della Marina degli Stati Uniti d'America - aggiornata al 1943 - fonte: archivio cartografico digitale dell'Università del Texas



mento stabile e talune parti di territorio intercluso, fosse riconducibile alla dimensioni e alle caratteristiche di "quartiere satellite"»<sup>270</sup>.

Venne, così, ipotizzata la presa una vasta fascia verde (vincolata ad uso agricolo, ma suscettibile di essere trasformata in parco attrezzato) che abbracciava le pendici sud-occidentali dell'altura ed alcuni pianori alti sullo strapiombo.

Di contro, ai piedi del monte, in località Scardina, veniva ipotizzata la presenza di un centro direzionale come cerniera tra i quartieri di espansione normati col precedente PRG e le nuove residenze di Monte Tauro<sup>271</sup>.

La popolazione residente nella frazione di Brucoli, via via spopolatasi nel corso del tempo, «con i recentissimi e prossimi insediamenti turistici della Gisira e delle zone circostanti essa sarebbe tornata a crescere»<sup>272</sup>.

Giacchè la fascia nord-occidentale del territorio comunale era intesa come naturalmente vocata al tempo libero ed al turismo marino, sul pianoro e sulle scarpate della Gisira veniva, così, prevista un'area per l'insediamento di attività ricettive e turistiche<sup>273</sup>, mentre per il borgo marinaro sul porto-canale (visto come «cerniera trapopolazione locale e popolazione turistica») si pianificavano interventi esclusivamente conservativi<sup>274</sup>.

Veniva, infine, individuata un'area destinata a nuova edilizia per insediamenti permanenti nei pressi della linea ferrata e della stazione di transito già esistente.

Per le aree archeologiche, vincolate e delimitate, venivano finalmente riconosciuti il divieto assoluto di realizzare nuovi manufatti che non fossero a supporto delle destinazioni stabilite (musei, parcheggi, ecc.), mentre per quelle aree prossime o interessate da preesistenze archeologiche o paleontologiche, identificate o indiziate ma non ancora delimitate né vincolate dagli specifici organi di tutela, l'edificazione veniva ad essere subordinata all'autorizzazione preventiva della Soprin-

270 Ibidem

271 Il piano recepì le osservazioni dell'autorità regionale che, in sede di approvazione del piano, mostrava perplessità circa sull'estensione di detta area destinata a Centro Direzionale a cavallo del tracciato ferroviario. Si suggeriva al Comune, a tal proposito, che la porzione nord-orientale dell'insediamento venisse destinata a verde pubblico come zona cuscinetto tra lo stesso quartiere a destinazione terziaria e quello satellite di Monte Tauro, riservandosi la possibilità di ampliamento del Centro Direzionale nel momento in cui il tracciato ferroviario sarebbe stato oggetto di modifica.

272 Ibidem

273 che, di lì a breve, avrebbe visto la realizzazione degli oltre 600 posti letto del villaggio Valtur e di lottizzazioni di case stagionali

274 attraverso la previsione di un Piano Particolareggiato di tipo conservativo

tendenza alle Antichità.

Nel caso di proprietà private, veniva accettata la conduzione agraria e la manutenzione degli edifici esistenti.

Infine, per le aree militari, vincolate ai fini della difesa nazionale da organi specifici che ne disciplinavano l'edificazione, veniva prevista la possibilità, in caso di abbandono e dismissione degli impianti militari sdeamianizzati, di riqualificare le aree a mezzo di piani particolareggiati di utilizzazione e coordinamento.

\* \* \*



fig. 52 - PRG del Comune di Augusta redatto da Roberto Calandra (1972-75) - fotografia delle tavole conservate presso l'UTC comunale

## / 1.12 - L'ARCHITETTURA DELLE MACCHINE E I CAMBIAMENTI DEL LITORALE NEL XX SECOLO

Nel corso della prima guerra mondiale, la necessità di controllare le rotte aeree verso l'Africa settentrionale (dello sbocco meridionale dello Stretto di Messina e di quelle a sud della Sicilia) portò alla costruzione di un aeroscalo per dirigibili di media cubatura alle porte della città di Augusta.

Il progetto dell'hangar andò di pari passo con quello dell'idroscalo affacciato sul porto e fu redatto dall'Ing. Antonio Garboli a partire dal 1917<sup>275</sup>.

L'area d'impianto era pianeggiante e limitrofa alla ex strada provinciale Augusta-Melilli. Ubicata in contrada S. Giorgio, constava di circa 20 ettari di terreno posti a quota sopraelevata rispetto a quella del mare (32 m slm).

La costruzione ebbe inizio nel novembre del 1917 con l'impiego di numerosa mano d'opera, tra cui anche quella dei prigionieri austriaci della Grande Guerra detenuti nei pressi di Augusta.

L'opera fu completata solo nei primi anni '20, ma tornò utile anche nel corso della Seconda Guerra Mondiale e, successivamente, fino al 1958, anno in cui l'idroscalo venne definitivamente soppresso.

L'aeronautica militare non ha tuttavia alienato il comprensorio su cui sorge l'hangar, ancora oggi in carico al Demanio del Ministero della Difesa. Sebbene, nel 1987, l'Assessorato Regionale ai Beni Culturali ed Ambientali della Sicilia (su proposta della Soprintendenza di Siracusa) abbia sottoposto l'edificio al vincolo di tutela monumentale<sup>276</sup>, esso è attualmente inutilizzato e versa in condizioni precarie per via di alcuni cedimenti strutturali cui si è posto rimedio solo in via temporanea<sup>277</sup>.

L'edificio, per la sua scala imponente, è capace di confrontarsi col disegno naturale del paesaggio costiero ed appare come punto di riferimento evidente, al pari delle grandi architetture del periodo svevo.

Il rettangolo di pianta misura circa 105 m di lunghezza e 45 m di larghezza, mentre l'edificio ha altezza complessiva di oltre 37 m<sup>278</sup>.

275 G. BORZELLIERI, *Un nuovo monumento dell'archeologia industriale. Il restauro del moderno: progetto di recupero e riuso dell'hangar per dirigibili di Augusta (SR) dell'Ing. Antonio Garboli (1917)*, Tesi di dottorato Università degli studi di Palermo - XXIII Ciclo.

276 ai sensi e per gli effetti degli artt. 1 e 4 della Legge 1/6/1939 n. 1089

277 L'edificio è stato restaurato nel 2009 e riaperto per essere, però, nuovamente chiuso e abbandonato poco tempo dopo

278 le dimensioni utili del vano interno che ospitava i dirigibili sono di 100 x 26 x 31 m

Si tratta, in potenza, di un grande contenitore per nuove funzioni, la cui singolare architettura, caratterizzata dalla preminenza dei tralicci strutturali in cemento armato che ritmano le facciate, può certamente divenire uno dei perni su cui impostare strategie di riqualificazione dell'area peri-urbana di Augusta.

La struttura è composta da 15 telai di interasse pari 6,60 m, definiti dai suddetti pilastri a traliccio (con funzione di contrafforti, dal profilo parabolico) su cui sono pogiate altrettante capriate. La copertura è realizzata con una serie di centine a falce che sorreggono una volta a botte che si sviluppa per tutta la lunghezza dell'edificio. L'imponente facciata è disegnata da un grande portellone metallico, con apertura a soffietto, che lo occupa quasi interamente. Una scala posteriore conduce a due passerelle laterali, poste a metà dell'altezza dell'edificio, e ad una terza, centrale, che corre tra le capriate di copertura (ad una quota di circa 32 metri da terra).

I passaggi in quota consentivano di calarsi sulla sommità dei dirigibili ospitati nell'edificio, al fine di poter effettuare le operazioni di servizio e manutenzione a cui l'hangar si prestava. La passerella centrale permetteva, infine, di raggiungere, per mezzo di una scala a chiocciola, la lanterna dotata del dispositivo ottico utile per le comunicazioni coi mezzi aerei.

L'hangar dell'aeronautica militare costituisce un ulteriore testimonianza, stavolta di età moderna, del ruolo strategico di primo piano che il porto e la città di Augusta hanno ricoperto durante lo svolgersi della storia di quei luoghi.

Un filo rosso lega quell'architettura agli odierni attracchi militari, alle grotte per gli armamenti scavate sulla montagna, ai fari e lanterne disseminate lungo la costa, alle torri difensive medievali e ottocentesche, ai forti e bastioni dell'architettura militare spagnola, alla fortezza sveva, alle fortificazioni dell'estinta Megara, alle maestose mura greche di Dionigi ed al castello Eurialo di Siracusa, alla cinta murata della città dei viceré, sino alla fulgida e rigorosa geometria del castello federiciano di Ortigia. Queste grandiose forme, capaci di confrontarsi con lo splendido paesaggio litoraneo, fatto di creste rocciose incise da torrenti estinti e dalle generose anse di porti e approdi, sono state sopraffatte dagli innumerevoli volumi e dalle linee indistinte degli impianti industriali.

L'insediamento produttivo del litorale tra Siracusa e Augusta, infatti, prese corpo già a partire dal 1949, anno in cui la Rasiom di Angelo Moratti, vi si installò per occuparsi della raffinazione del petrolio greggio destinato alla produzione di carburanti

<sup>279</sup>

<sup>279</sup> Nel 1960 l'impianto avrebbe occupato oltre 150 ettari

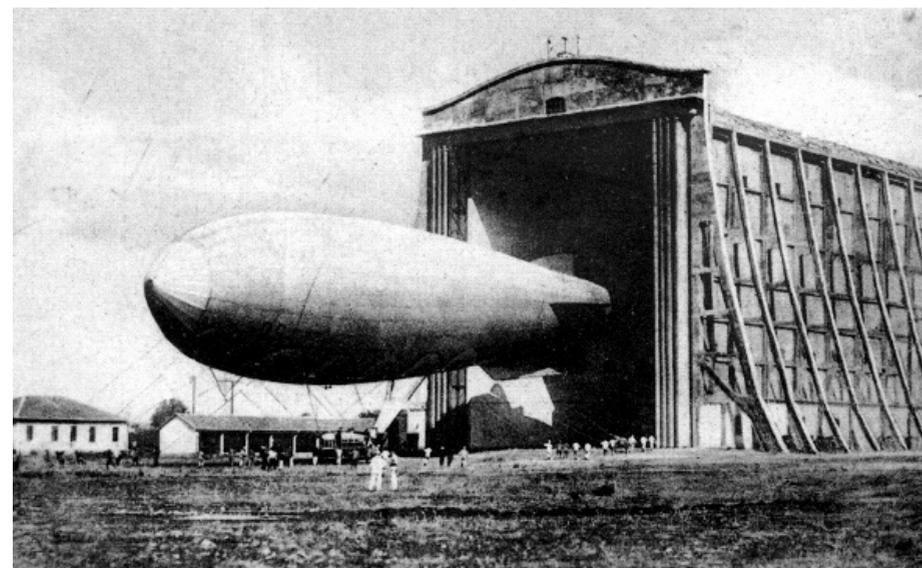


fig. 53 - L'hangar dirigibili di Augusta in una cartolina storica

La Rada veniva intesa come punto nodale tra il Medio Oriente e Gibilterra, strategico per intercettare le esigenze di raffinazione delle grandi compagnie nazionali ed internazionali <sup>280</sup>. Non a caso la fabbrica svolse una funzione di prima importanza nella crisi del 1951-53, legata alle nazionalizzazioni nell'Iran, e in quella del 1956-57, determinata dal conflitto tra Egitto e Israele <sup>281</sup>.

Ma già prima, tra la guerra di Libia quella d'Etiopia, l'idea della centralità mediterranea dell'Italia promossa dal regime fascista puntò, ancora una volta, sulla collocazione privilegiata della provincia di Siracusa — con i porti del capoluogo e di Augusta —, stavolta come base metropolitana dei flussi di contadini, soldati e materie prime tra madrepatria e colonie.

La funzione militare diventò preminente e fu così che si costruirono pontili, banchine e serbatoi sotterranei, soprattutto nel porto di Augusta, determinanti oltre che per la futura localizzazione del primo insediamento industriale della Rasiom, anche

<sup>280</sup> La scelta dell'area costiera tra Augusta e la penisola di Magnisi, alle porte di Siracusa, come luogo adatto per impiantare il nuovo polo dell'industria petrolchimica, fu favorita dalla presenza del grande porto (con fondali assai profondi) collocato sulla rotta Suez-Gibilterra, per la quale transitavano ingenti quantità di greggio provenienti dall'Oriente e dalla Russia

<sup>281</sup> S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusta e Siracusa. Risorse e crisi ambientale (1949-2000)* in G. CORONA, S. NERI SERNERI (a cura di), *Storia e ambiente. Città, risorse e territori nell'Italia contemporanea*, Carocci editore, Roma 2007

per scelta del luogo di sbarco degli alleati, nel 1943<sup>282</sup>.

Nel giro di pochi decenni la fisionomia della costa, sino a quel momento dominata dalla componente naturale e da importanti manufatti con, agli estremi, i centri abitati di Siracusa e Augusta, cambiò radicalmente.

La rinnovata connotazione militare del porto di Augusta, unita alla destinazione produttiva ed allo sfruttamento legato alla raffinazione ed alla petrolchimica, portò, in un breve lasso di tempo, al fiorire delle ciminiere e dei serbatoi di quel paesaggio d'acciaio che ancora oggi caratterizza il litorale, sovrastando la gran parte dei centri abitati.

Si è trattato di un massiccio e repentino processo di insediamento<sup>283</sup>, incentivato dal credito agevolato per gli investimenti industriali<sup>284</sup> che, catalizzando circa il 15% degli investimenti industriali del Meridione, ha tramutato l'area — nel breve arco temporale di un ventennio — in uno dei più grandi poli petrolchimici europei<sup>285</sup>.

Attorno alla Rasiom, nella parte settentrionale della Rada di Augusta, vennero presto localizzati impianti utilizzatori e imbottigliatori di gas di raffineria. Nel 1956, sul litorale di Priolo Gargallo prospiciente la rada di Augusta, iniziava la costruzione della Sincat (Società industriale Catanese) del gruppo Edison, che si occupò inizialmente di chimica inorganica e fertilizzanti per poi puntare sul settore petrolchimico.

Lo stesso gruppo Edison nel 1957, in compartecipazione con l'Union Carbide Corporation, costruiva la Celene per la fabbricazione di polietilene, utilizzando l'etilene e il propilene prodotto dalla Sincat<sup>286</sup>. **Nasceva, così, il primo rilevante nucleo del nuovo polo produttivo della Sicilia Orientale.**

Sin dai primi anni, l'industrializzazione venne retta da una contemporanea possen-

te infrastrutturazione. Mentre prendeva corpo l'idea di un collegamento diretto tra Augusta e Siracusa (con la realizzazione della futura SS 115), nel 1956 veniva inaugurata la centrale termoelettrica Enel-Tifeo<sup>287</sup> (costruita nel 1955-56) che arrivò a produrre, già nel 1961, circa il 60% del fabbisogno energetico regionale<sup>288</sup>.

L'edificio costituiva una delle due centrali di base del sistema elettrico siciliano (assieme a quella di Termini Imerese), dotata di un rendimento elevato ed un carico pressoché costante, tali da abbassare il costo medio di produzione di energia su tutta la rete, soddisfacendo al contempo le esigenze dell'area di sviluppo industriale.

La centrale veniva costruita in una zona strategica: si trattava di un'area di circa 15 ettari (estesa in direzione Est-Ovest, perpendicolarmente alla linea di costa), ottimale per via la vicinanza con il mare (che assicurava la disponibilità delle grandi quantità d'acqua necessarie per raffreddare i condensatori) e per le infrastrutture che la servivano (tra cui proprio la ferrovia Catania-Siracusa che, attraversando l'area industriale, rappresentava una via dedicata per la movimentazione di approvvigionamenti e prodotti).

La scelta dell'area d'impianto nasceva pure dalla presenza di numerosi altri fattori di vantaggio per l'economia dei processi produttivi: la presenza di un porto ben attrezzato avrebbe certamente favorito la completa industrializzazione del seno Megarese, mentre la raffineria limitrofa permetteva l'approvvigionamento di risorse primarie con una minima spesa di trasporto.

L'edificio rappresenta uno dei pochi momenti espressivi degni di nota nel monotono panorama rappresentato dal paesaggio industriale che andava nascendo. L'Enel ne volle fare un'icona della propria politica industriale, che vedeva nella trasformazione dell'isola (da realtà agricola a centro produttivo di rilievo internazionale) la chiave di volta per affermare la propria importanza all'interno del processo d'industrializzazione in corso.

Fu così che l'incarico della progettazione dell'edificio e delle architetture di servizio annesse venne affidato a Giuseppe Samonà, figura di spicco nel panorama dell'ar-

282 Ibidem

283 Per una più esaustiva ricostruzione del processo di industrializzazione dell'area costiera si veda in S. ADORNO, *L'area industriale e la crisi ambientale degli anni Settanta*. In S. ADORNO, S. NERI SERNERI (a cura di), *Industria, Ambiente e Territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, il Mulino, Bologna 2009

284 promosso dalla regione siciliana e dall'intervento speciale nel mezzogiorno

285 S. ADORNO, *L'inquinamento dell'aria e dell'acqua nel polo petrolchimico di Augusta-Siracusa nella seconda metà degli anni Settanta. Reti, controlli e indagini ambientali*, in *I frutti di Demetra*, «Bollettino di storia e ambiente» n°15, Tibergraph, Città di Castello 2007

286 Il rapporto tra Sincat e Celene fu strettissimo, tanto da rappresentare la "spina dorsale del processo di industrializzazione, fino alla fusione vera e propria, occorsa nel 1968. La Sincat-Celene fu poi assorbita dalla Montedison, sorta nel 1966, successivamente passata all'Enimont e, poi, al gruppo Enichem

287 Si veda in G. MARRAS, M. POGAČNIK (a cura di), *Giuseppe Samonà e la scuola di architettura a Venezia*, Il Poligrafo, Padova 2006; G. CORTESE, T. CORVINO, I. KIM (a cura di), *Giuseppe e Alberto Samonà 1923-1993, inventario analitico dei fondi documentari conservati presso l'archivio progetti*, Il Poligrafo, Padova 2003; C. AYMONINO, G. CIUCCI, F. DAL CO, M. TAFURI, *Giuseppe Samonà 1923-1975 Cinquant'anni di architetture*, Roma 1975; G. SAMONÀ, *La centrale termoelettrica di Augusta*, «L'architettura: cronache e storia», n.48, 1959; «Sicilia elettrica» n.14, 1959 (Numero monografico sulla centrale termoelettrica di Augusta)

288 S. ADORNO, *L'inquinamento dell'aria e dell'acqua nel polo petrolchimico di Augusta-Siracusa* (op. cit.)

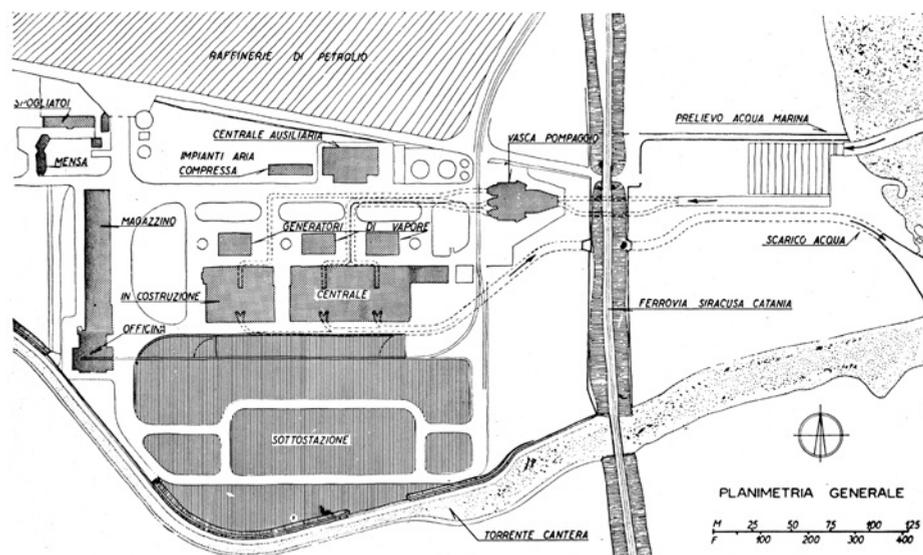
chitettura italiana del dopoguerra e del mondo accademico. Non è da escludere che la scelta di Samonà, incaricato di gestire il progetto complessivo per la costruzione di numerose altre centrali elettriche della rete siciliana<sup>289</sup>, sia stato dettato anche da ragioni di opportunità. In quegli stessi anni, infatti, venivano portati alla luce gli importati resti della vicina Megara Hyblaea su cui si concentrò, da subito, l'attenzione della Soprintendenza, stimolata da un condivisibile allarmismo circa il destino di una così importante memoria storica.

Il complesso di tali fattori permise a Samonà di dar forma ad un edificio pregevole, il cui cuore è costituito da tre turboalternatori (racchiusi all'interno del corpo principale dell'edificio), tre generatori di vapore (ospitati nelle torri) e tre camini per lo scarico dei fumi.

Al lungo corpo orizzontale fanno da contrappunto gli elementi verticali e isolati di torri e ciminieri. Ad ovest, il rapporto con l'edificio dei turboalternatori (disposto in direzione nord-sud) e coi corpi accessori degli spogliatoi e della mensa definisce una condizione quasi urbana, in cui le masse del complesso (pesate per importanza e funzioni) ritagliano la misura dello spazio, inteso come *parterre* pubblico ritmato dalla composizione dei volumi.

289 Su progetto di Samonà sono, infatti, state realizzate le centrali di Termini Imerese (1961, oggi purtroppo demolita) e quella di Trapani (1962-63)

fig. 54 - Schema di impianto della centrale termoelettrica Enel "Tifeo" di Augusta. Archivio IUAV/AP.



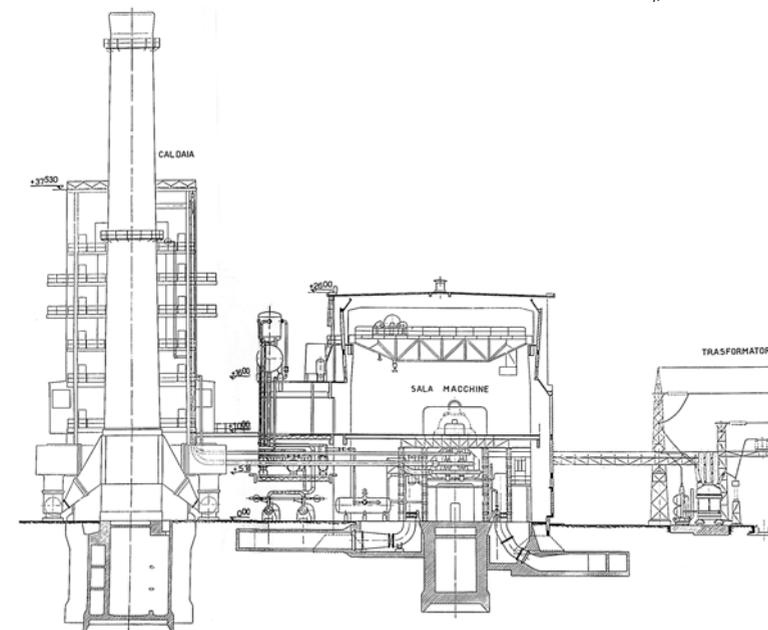
Un piccolo villaggio, destinato alla residenza degli addetti al lavoro in centrale, venne insediato su un'area poco rialzata ed appartata dietro gli altri servizi. Si trattava di casette a schiera alte un piano, tutte bianche con finestre dalle mostre vivacemente colorate, che si alternavano a filari di ulivi. Delle villette più articolate con del verde intorno erano, infine, destinate ai dirigenti della centrale, mentre una palazzina a due piani sarebbe stata adibita a foresteria.

Il prospetto sud della sala macchine, rappresentativo poiché aperto sulla zona archeologica vincolata (che sarebbe rimasta libera da costruzioni) veniva risolto con un basamento pieno articolato in tre fasce di cemento. Quella inferiore, a sua volta tripartita, lascia al centro il tamponamento pieno, mentre si svuotava, alla sommità ed alla base, grazie al ricorso a file di finestre continue, la cui presenza, in corrispondenza dell'attacco a terra, stacca visivamente l'edificio dal suolo.

Il basamento è modulato in campi quadrati costituiti da pannelli prefabbricati in calcestruzzo. Su di esso si impostano dei piloni a forcella in calcestruzzo armato, che definiscono l'ossatura della sala macchine disegnando, al contempo, il prospetto che culmina col coronamento delle travi longitudinali di copertura.

La zona orientale del complesso, compresa tra il rilevato ferroviario e la costa, venne destinata all'installazione dei serbatoi ed all'opera idraulica per la presa dell'acqua di mare.

fig. 55 - Centrale di Augusta. Sezione. «Sicilia elettrica», numero monografico dedicato alla centrale Corbino, n. 14, Settembre-Ottobre 195



L'architettura della centrale Tifeo rappresenta, per le dimensioni ed il vigore plastico, uno dei pochi elementi che, nel paesaggio litoraneo, possa dialogare con l'imponenza delle forme della natura, con le grandi masse del periodo svevo e con la mastodontica mole dell'edificio dell'Hangar militare. È pure vero, però, che il paesaggio costiero nega oggi la loro preminenza per colpa della presenza di una selva di alti comignoli di raffinerie ed industrie petrolchimiche in gran parte dismesse.

Grazie ad una adeguata dotazione infrastrutturale ed alla presenza della nuova centrale elettrica, il processo di industrializzazione poteva dunque riprendere con vigore. Nel 1960, infatti, nacque la **Augusta Petrolchimica**, a cui la stessa Rasiom forniva i sottoprodotti della raffinazione che venivano impiegati per la produzione di ammoniaca.

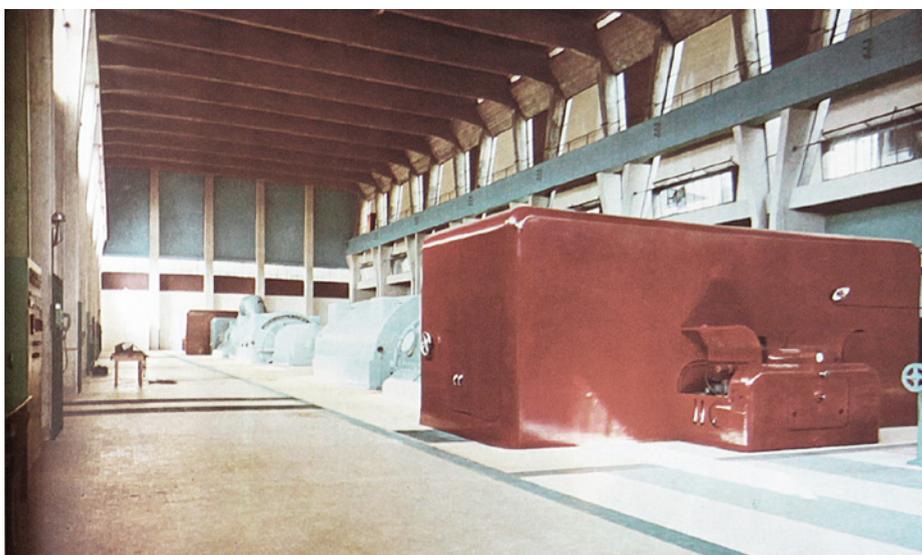
Nel 1961, la Esso<sup>290</sup> rilevava la raffineria della Rasiom compiendo il primo passo nel processo di internazionalizzazione, mentre nella zona a sud, intorno alla Sincat ed alla Celene, a partire dal 1966 si installava la **Montedison**.

La prima fase di industrializzazione si attuò senza che vi fosse possibilità di alcun intervento diretto dei comuni nel processo decisionale nella dislocazione degli stabilimenti: la Regione, per il suo statuto, aveva piena autonomia nella localizzazione

---

290 Nel 1972 la "Esso standard italiana" diverrà "Esso italiana" incorporando la raffineria di Augusta

fig. 56 - Foto della sala turboalternatori della "Tifeo" tratta da «*Sicilia elettrica*» n.30, Maggio-Giugno 1962.



delle industrie, le cui autorizzazioni venivano concesse attraverso una concertazione tra Cassa del Mezzogiorno e Assessorato regionale all'industria.

Fino all'entrata in vigore della legge ponte (nel 1968), vennero quindi del tutto escluse le amministrazioni locali che fossero prive di strumenti urbanistici propri. Come risultato, molti degli stabilimenti poterono essere realizzati senza la necessità di ottenere alcuna licenza edilizia, cosa che annullò del tutto il controllo sulle caratteristiche degli impianti o dei sistemi di depurazione degli scarichi. Paradossalmente, in molti casi non si aveva neppure idea di ciò che gli stabilimenti avrebbero prodotto.

La conseguenze furono molto negative per l'assetto del litorale e addirittura disastrose per l'ambiente poiché, fino al 1976, la mancanza di una specifica legislazione in materia di smaltimento dei reflui fece sì che molte delle concessioni rilasciate a livello regionale autorizzassero lo scarico diretto nel porto di Augusta.

Solo successivamente, per tentare di porre rimedio a quello che si andava configurando come una catastrofe ambientale, la crescita delle industrie fu regolata, tra gli anni Sessanta e Settanta, da due strumenti di programmazione territoriale: il **piano regolatore dell'ASI**<sup>291</sup> (del 1963) e il "Progetto Speciale 2" della Cassa del Mezzogiorno (del 1971)<sup>292</sup>.

L'obiettivo del primo era quello di razionalizzare, con un intervento su infrastrutture e servizi, lo spazio già occupato e, soprattutto, quello di normare le aree di futura espansione.

Com'è noto, gli stabilimenti si giovavano della presenza del comodo porto della Rada, dotato di numerosi pontili e sufficientemente protetto.

---

291 Solo con la legge 634 del 29 luglio 1957 sulla creazione delle Aree di sviluppo industriale e dei Nuclei di industrializzazione si riuscì ad aprire un dibattito in sede locale. Venne costituito un Consorzio per la creazione di un'Area di sviluppo industriale (Asi) a cui aderirono i comuni della provincia e le principali istituzioni economiche locali. Si procedette contemporaneamente a un Piano di coordinamento intercomunale ai sensi degli articoli 5 e 6 della legge urbanistica 1150 del 1942, che avrebbe dovuto svolgere la funzione specifica di Piano regolatore dell'Asi, allo scopo di dare una regolamentazione urbanistica alle iniziative industriali insediate nei comuni maggiormente interessati dal processo di industrializzazione. Lo statuto del Consorzio fu approvato nel maggio 1964 (quando il quadro insediativo si era già parzialmente consolidata per via della presenza dei grandi stabilimenti Rasiom, Sincat e Celene). Nel frattempo l'Italconsult avrebbe elaborato il Piano, definitivamente adottato nel 1969. L'approvazione definitiva da parte della Regione Sicilia avvenne nel 1973, contestualmente alla variante del 1972. Si veda in S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusta e Siracusa* (op. cit.)

292 Quest'ultimo strumento regolatore ampliava la pianificazione al sistema integrato delle acque tra Catania e Siracusa, dunque tra il Simeto, a nord, ed il fiume Ciane a sud. Si veda in S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusta e Siracusa* (op. cit.)

Tuttavia, non ebbe minore importanza la grande disponibilità di acque di falda<sup>293</sup> e superficiali, il cui sfruttamento comportò l'ovvia modificazione del paesaggio fisico del litorale.

Dopo aver cominciato a patire gli effetti negativi dei massicci prelievi d'acqua dal sottosuolo<sup>294</sup>, che tra il 1950 e il 1980 determinò l'esaurimento dell'acquifero superficiale e un consistente abbassamento dei livelli piezometrici del secondo acquifero (col conseguente insalimento che avrebbe reso inutilizzabile la risorsa idrica anche a livello industriale), la Sincat, poi Montedison, avrebbe ultimato un sistema privato di derivazione dell'acqua fluente dai fiumi Cantera e Marcellino e realizzato una vasca di accumulo nel **bacino dell'Ogliastro**, assieme a numerosi impianti di dissalazione dell'acqua marina.

Le industrie maggiori, dunque, misero in atto un grande insieme di opere di trasformazione del paesaggio (volto principalmente all'approvvigionamento via mare del greggio ed allo sfruttamento delle sue risorse idriche) che, congiuntamente all'attività estrattiva che assecondava l'edificazione dell'area (con l'impianto di cementifici e calcifici che incidevano i calcari delle colline<sup>295</sup>) ed alla scala degli oggetti che costituiscono gli stessi agglomerati industriali, modificarono profondamente l'aspetto del litorale con velocità molto maggiore rispetto a quanto avessero fatto i pur significativi precedenti storici.

Al fine di provare a risolvere in modo sistematico il problema dell'approvvigionamento idrico, il "Progetto Speciale 2", varato nel 1971 e successivamente attuato

dalla Regione e dal CIPE<sup>296</sup>, prevede la creazione di due grandi invasi: il **lago di Lentini** (realizzato solo agli inizi di questo secolo, che raccoglie le acque tra il Ciane e il Simeto<sup>297</sup>) e la diga di Cassaro (mai costruita, che avrebbe consentito l'accumulo dell'alto bacino dell'Anapo e la regolarizzazione del flusso verso l'invaso di Lentini). Nel 1973, di fronte alla Rasiom, venne impiantata la **Liquichimica**, stabilimento per la produzione di normalparaffine, divenuta poi **Chimica Augusta, Enichem Augusta ed, infine, Condea**.

Tra il 1971 e il 1975 si insediò la **Isab**, altro grande stabilimento petrolchimico, che entrò in funzione nel 1976 con la peculiarità di produrre combustibile a basso tenore di zolfo e benzine ad alto numero di ottani e basso contenuto di piombo tetraetile. Gli ultimi grossi insediamenti dell'area furono la **Cogema**, una **seconda centrale termoelettrica** (nei pressi di Marina di Melilli) e l'**Icam** poi Enichem Anic.

Ma il processo di industrializzazione comportò parecchi ulteriori stravolgimenti del paesaggio litoraneo: a partire dalla seconda metà degli anni Settanta, infatti, cominciò la costruzione di un impianto per la produzione dell'anilina che avrebbe portato, di lì a breve, alla **demolizione dell'intero borgo di Marina di Melilli**<sup>298</sup> (cresciuto in parte abusivamente a ridosso degli insediamenti produttivi<sup>299</sup>) proprio per far posto a nuovi lotti di insediamento industriale. Lo stesso evento provocò le accese proteste degli abitanti di **Priolo** (allora un'isola amministrativa di Siracusa completamente circondata da territori appartenenti al comune di Melilli) che culmineranno, nel 1979, nel riconoscimento dell'**autonomia amministrativa della frazione**, elevata a Comune, e la sistemazione degli sfollati di Marina.

Le due vicende che avevano scosso gli assetti territoriali, amministrativi e sociali dell'area costiera tra Siracusa e Augusta, chiudevano un periodo di profondi cambiamenti sociali e delle forme della costa.

La zona industriale, sviluppatasi inizialmente nel settore settentrionale della rada di Augusta (intorno alla Rasiom-Esso), poi cresciuta in quello meridionale (attorno alla Sincat-Montedison) ed, in ultimo, tra la penisola di Magnisi e la baia di Santa Pagnagia (con gli insediamenti dell'Isab, della Cogema e di una seconda centrale Enel)

---

293 Il primo piano regolatore dell'ASI stimava il potenziale idrico dell'intera provincia di Siracusa pari a 836 milioni di metri cubi, di cui il 42% proveniente da acque di falda con un potenziale tecnico realmente sfruttabile pari a 400 milioni di metri cubi. 170 milioni le risorse che a quella data, risultavano realmente sfruttate di cui il 18,7% legato all'industria.

Di questi 170 milioni, 142 venivano prelevati dalle acque di falda del bacino tra Siracusa e Lentini. Lo sfruttamento risultava più massiccio nell'area costiera, dove erano ubicate le industrie. La maggiore risorsa idrica provinciale proveniva dalla falda dell'area nord, mentre a sud tra Noto e Pachino rimaneva pressoché intatta. Si veda in S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusta e Siracusa* (op. cit.)

294 Adorno, in S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusta e Siracusa* (op. cit.), riferisce che tali contingenze sono state studiate a partire dagli Ottanta da Aurelio Aureli

295 Sin dalle prime fasi del processo di industrializzazione, sorsero numerose fabbriche di materiali edili ed imprese meccaniche a supporto degli impianti chimici e petrolchimici. L'industria vi si installava per via delle straordinarie possibilità offerte alle navi dalla Rada, per la presenza della via ferrata e, nel caso dell'industria di cemento, per la possibilità di sfruttare i grandi banchi d'eccellente calcare che si trovavano immediatamente ad ovest di Megara

---

296 nell'ambito del Programma quinquennale per il Mezzogiorno e direttive di attuazione, varato il 31 maggio 1977, ci si concentrò sullo schema idrico denominato Simeto - Lentini - Anapo - Ciane

297 intercettate, queste ultime, dalla traversa del Ponte Barca

298 gemmazione costiera dell'insediamento urbano storico di Melilli, situato più a monte, e risalente al secondo dopoguerra

299 Le analisi del piano regolatore ASI del 63 accostano la Marina all'espansione di San Focà di Priolo. Si veda in S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusta e Siracusa* (op. cit.)

aveva urbanizzato del tutto il litorale, dando luogo ad una città lineare urbano-industriale vicina a quanto prospettato, trent'anni prima, da Vincenzo Cabianca. Purtroppo, però, il modello insediativo perseguito, anche per via del mancato controllo dell'intero processo di urbanizzazione, ha messo in mostra tutti i limiti di una visione scorretta che, seppur coerente col modello lecorbuseriano di città industriale, lo contraddiceva nei suoi aspetti fondanti.

A differenza della città lineare teorizzata dall'architetto svizzero alla metà degli anni '40 (in cui gli impianti industriali erano ubicati tra le vie di transito delle merci e l'autostrada, lasciando alla residenza ed ai relativi "prolungamenti" un'ubicazione dislocata e la possibilità di essere fruita a piedi), i grossi impianti produttivi dell'insediamento costiero siciliano si disponevano a cavallo della strada statale, invadendo gli spazi degli abitati, congestionando il litorale e la struttura della futura città lineare. Il processo di industrializzazione, solo parzialmente normato da diversi piani ASI che si sono avvicinati nel corso del tempo, ha così portato ad una condizione critica per l'ambiente, tanto che, per via dell'altissimo grado di inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo, nel 1990 gran parte della fascia litoranea è stata dichiarata ad alto rischio ambientale.

L'emergenza idrica, determinata dallo sfruttamento eccessivo delle acque sotterranee, ha causato l'abbassamento della falda con conseguenti processi di insalazione che hanno gravemente danneggiato l'economia agricola superstite. L'emissione di macro e micro inquinanti, i fenomeni di inversione termica (con processi di fotosintesi di ozono e di idrocarburi non metanici), la presenza di polveri organiche e inorganiche, i numerosi scarichi industriali abusivi ed i frequenti fenomeni di inquinamento da petrolio e da mercurio hanno causato processi di eutrofizzazione delle acque, con conseguente moria di pesci su cui, in non pochi casi, si sono riscontrati gli effetti di pesanti trasformazioni genetiche. In più, la mancanza di un'adeguata distanza di sicurezza tra gli impianti, le aree di stoccaggio ed i centri abitati, nonché l'elevata produzione di rifiuti industriali (che si sommano a quelli urbani) hanno reso particolarmente instabile l'equilibrio ambientale e del tutto insostenibile la convivenza tra le attività produttive e le aree urbane.

Si è trattato, in sostanza, della più significativa modificazione della *facies* del paesaggio costiero che si sia verificata nel corso della storia, tutta concentrata nell'ultimo cinquantennio.

La massiccia alterazione degli ecosistemi e dell'equilibrio tra natura e paesaggio, causata dall'impianto dell'estesissimo polo produttivo, ha del tutto sopraffatto i significativi eventi e le forme della storia dell'architettura e delle città che hanno, per

secoli, arricchito il paesaggio costiero.

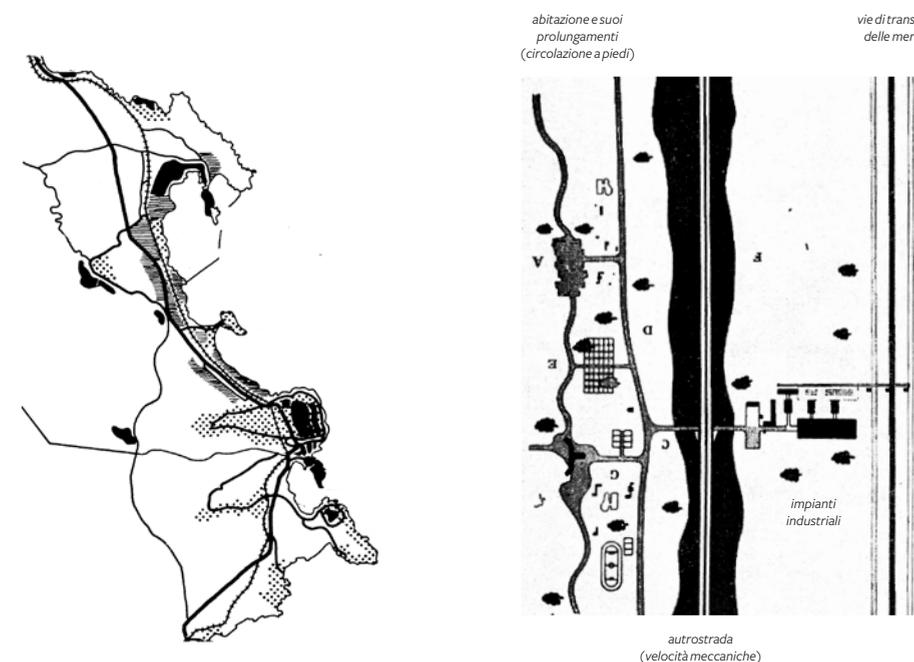
I tempi sono forse maturi per provare a porre rimedio a tale condizione, facendo della necessaria spinta alla ridefinizione del segmento produttivo la chiave per tornare a rendere giustizia al patrimonio culturale ed ambientale del litorale<sup>300</sup>.

\* \* \*

300 Nell'area industriale era stata tentata un'inversione di marcia durante l'ultimo governo Prodi, quando una serie di provvedimenti portarono alla costruzione della centrale "Archimede" a Melilli, riconvertendo la vecchia centrale termoelettrica su progetto del premio nobel Carlo Rubbia. Il fisico brevettò il cosiddetto "solare termodinamico" che, utilizzando enormi specchi parabolici lineari che concentrano e riflettono la luce su tubi all'interno dei quali scorrono sali fusi, riesce ad immagazzinare l'energia solare necessaria per la produzione di energia elettrica anche durante le ore notturne.

La centrale, concepita con le stesse metodologie di una normale termoelettrica, costituisce una grande innovazione poiché, piuttosto che utilizzare oli inquinanti per alimentare il ciclo del vapore, si serve dell'energia pulita fornita dal sole, permettendoci di guardarla come modello industriale senz'altro positivo nell'ottica di una riconversione pulita della produzione dell'area intera.

fig. 58 - A sinistra: schema dell'assetto funzionale del dipolo Siracusa e Augusta (Cabianca). A destra: modello della "città industriale lineare" di Le Corbusier (immagine tratta da L.C. - *Maniera di pensare l'urbanistica* - op. cit.)



/ 02

**DISEGNI DI RELAZIONE PER  
UNA LETTURA TEMATICA**

## / 2.1 - IL DISEGNO COME STRUMENTO DI CONOSCENZA, DESCRIZIONE E PROGETTO

Il racconto fatto sin qui (cfr. § 1) ha restituito solo parzialmente le coordinate dell'insieme di eventi che, trasformando la morfologia delle parti del territorio, ne ha determinato la configurazione complessiva nel tempo, portando all'attuale problematico assetto del dipolo urbano-industriale compreso tra le città di Siracusa ed Augusta.

Si è fatto cenno alla condizione per cui, sebbene si tratti di un'area a forte rischio ambientale ed in cui si soffre l'ingombrante presenza del polo industriale, quel palinsesto di fatti e forme variegato sia estremamente denso di significati.

Si è pure detto che, per via delle difficoltà di fruizione del litorale e dei repentini cambiamenti dell'assetto infrastrutturale che ne determina l'attuale percorrenza, quelle forme e quei significati non sono adeguatamente valorizzati o che addirittura, nella maggior parte dei casi, appaiono di fatto del tutto dimenticati.

Per via della grande estensione e della compresenza dei molti elementi tra loro eterogenei, le caratteristiche attuali dell'area oggetto di questo studio possono essere colte solo facendo ricorso a dei quadri sinottici a grande scala, che facilitino l'immediata lettura delle forme naturali ed antropiche nello spazio, contestualizzate all'interno del vasto territorio litoraneo e messe in relazione, di volta in volta, ad elementi significativi che ne possano spiegare le ragioni.

Nella consapevolezza di non poter fornire un quadro esaustivo dell'indagine, questa sezione della tesi si occupa della lettura delle componenti peculiari di quel paesaggio antropogeografico, attraverso lo strumento del disegno, col fine di fornire un quadro d'insieme sintetico e selettivo della sua forma attuale, di individuare e rendere espliciti gli elementi su cui fondare ipotesi di nuove configurazioni che rispondano alle esigenze di una migliore interazione tra le sue componenti naturali ed antropiche.

Attraverso il confronto cartografico, l'elaborazione di disegni e la sperimentazione di strumenti di racconto scritto-grafico, si proverà a selezionare e mettere in evidenza (in un quadro sinottico non necessariamente ancorato alla successione storica degli eventi) gli elementi in grado di reggere le plausibili ipotesi di trasformazione che verranno proposte, nel seguito, in forma di strategie e dichiarazioni di intenti.

Le differenti scale di riferimento impongono lo sforzo di mettere in scena un racconto didascalico, operato attraverso il disegno quale «strumento di indagine [...]

particolarmente flessibile per verificare la tenuta e la coerenza di un principio alle varie scale del progetto»<sup>1</sup>.

La rappresentazione grafica viene, così, intesa come «stesura interpretativa e atto ermeneutico», capace di «connettere direttamente pensiero e rappresentazione di forme, distanze, vicinanze, sequenze e relazioni, [...] per indagare sulla relazione tra le parti, leggere la coerenza tra dettagli ed insieme [...], per un'organizzazione delle cose e dei problemi in quanto materiali per la costruzione della forma significativa dell'opera»<sup>2</sup>.

Attraverso la lettura disegnata dell'area-studio si proverà a mettere a fuoco l'ubicazione, la contestualizzazione e le forme con le quali i principali eventi occorsi nella storia del litorale hanno modificato il paesaggio costiero, sino all'avvento dell'industria ed alle conseguenze che ciò ha comportato.

Si tenterà di indagare le ragioni della morfologia delle componenti naturali e antropiche e le relazioni tra gli oggetti naturali ed artificiali, al fine di immaginare delle proiezioni future che presentino dei chiari nessi di causa-effetto con le ragioni passate ed attuali del paesaggio antropogeografico.

«Si tratta di vedere gli interrogativi, per renderli trasparenti e penetrabili nel progetto attraverso il disegno, strumento “poietico” di indagine e di produzione ed insieme modo per fissare i bordi della costruzione del progetto e delle sue relazioni contestuali, specifiche e ideali»<sup>3</sup>.

Questa sezione della tesi rappresenta, così, la premessa per i successivi paragrafi — in cui verrà declinata la strategia progettuale per la mitigazione dei rischi attraverso ipotesi di riassetto fisico della fascia costiera<sup>4</sup> — ma costituisce, al tempo stesso,

1 V. GREGOTTI, *Il disegno come strumento del progetto*, Christian Marinotti Edizioni, Milano 2014, pp. 16-17

2 Ivi, pp. 25-26

3 Ivi, p. 24

4 nei § 3 e 4 si proporrà una strategia di riconversione complessiva dell'area attraverso la messa in opera di una visione plausibile che reinterpreti l'attuale assetto territoriale proponendo scenari di cambiamento coerenti rispetto ad una nuova visione di territorio urbanizzato e ri-naturalizzato. Le possibilità di riconfigurazione dello spazio fisico (urbano, naturale ed industriale) verranno presentate tratteggiandone esclusivamente i caratteri generali, attraverso “progetti analoghi” che aprano scenari di riflessione sulle possibilità di ri-lettura dell'esistente nella direzione di una valorizzazione ragionata delle componenti del paesaggio antropogeografico, anche col fine di mitigare i rischi legati agli usi attuali del territorio.

un campo di sperimentazione sugli strumenti disciplinari con cui poter condurre pratiche esplorative sull'area-studio e su simili contesti.

Attraverso il ricalco selettivo di elementi desumibili dalla lettura delle serie cartografiche, l'interpretazione di mappe storiche, la ricostruzione dei dati desunti dallo studio delle differenti fonti che hanno alimentato la lettura storica delle forme, grazie all'utilizzo di rappresentazioni che uniscono il disegno tecnico al collage di materiale iconografico ed a didascalie esplicative e dirette, si proverà a costruire un atlante soggettivo degli elementi e dei loro rapporti, su cui poter verificare la validità delle ipotesi di trasformazione del paesaggio costiero, oggi sovrastato dall'industria, in direzione di un riassetto complessivo che abbia come obiettivi una più razionale messa a sistema delle parti, la valorizzazione delle emergenze e la mitigazione dei rischi legati alla presenza industriale.

\* \* \*

## / 2.2 - MORFOLOGIA DEL TERRITORIO E RAGIONI DEL COSTRUITO

La componente geomorfologica ha da sempre influito sulle evoluzioni della forma urbana dei centri maggiori e, più in generale, sulle modificazioni antropiche del territorio litoraneo oggetto di questo studio.

Le ragioni della scelta dei luoghi di impianto delle città e delle grandi architetture difensive, di quelle minori scavate nelle rocce ed in ritiro rispetto ai pericoli provenienti dal mare, della forma e dell'ubicazione delle vie di comunicazione e delle recenti infrastrutture militari vanno tutte ricercate nella morfologia del suolo a cui si deve, senza alcun dubbio, la genesi dell'odierna città-lineare dal carattere urbano-industriale che abbraccia il seno Megarese.

Nello sviluppo della struttura antropica della fascia costiera estesa tra Siracusa ed Augusta può essere rintracciato quel «processo di evoluzione del sistema delle percorrenze e dei cammini terrestri» che Saverio Muratori strutturava nella «costruzione analitica» della sua nozione di territorio<sup>5</sup>.

Negli studi dell'architetto e urbanista modenese, l'impianto di centri abitati nel fondovalle veniva vista come l'ultima tappa nello sviluppo del modo di abitare il territorio, inteso come «simbiosi di società umana e ambiente», che si mostra in «strutture concrete ed in continuo scambio operativo con le cose reali»<sup>6</sup>.

«Dapprima raccogliitore e sfruttatore passivo della natura, l'uomo predilige i sentieri di crinale che non presentano insidie dovute ai guadi dei corsi d'acqua. Più battuti dai venti, questi percorsi sono meno interrotti dalle macchie di vegetazione e lontani dall'insalubrità delle paludi. Poi diviene pastore che necessita di abitare sui versanti montuosi sui quali traccia, insieme agli animali che governa, sentieri a mezza costa. Infine, stanziale e dedito alla produzione dei beni ed al commercio, scende ai pendii per abitare i fondovalle. La conquista del fondovalle coincideva (per Muratori) con l'affermazione incondizionata della presa di possesso e di controllo assoluto del territorio, piegato alle esigenze dell'uomo, forgiato sulle sue necessità»<sup>7</sup>. Per lo studioso, le aree di fondovalle venivano occupate in un secondo momento, «da insediamenti più intenzionali, che necessitano di strutture stabili e attrezzate per i trasporti fluviali, come la costruzione di vie lastricate e di ponti»<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> Si veda per questo in C. RAVAGNATI, *L'invezione del territorio. L'atlante inedito di Saverio Muratori*, Franco Angeli, Milano 2012

<sup>6</sup> S. MURATORI, *Civiltà e territorio*, Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma 1963, p. 173-176

<sup>7</sup> C. RAVAGNATI, *L'invezione del territorio (op. cit)*, pag. 23

<sup>8</sup> Ivi, p. 60

In quest'ottica, la forma del territorio è da intendersi come figlia di un continuo scambio tra natura ospitante e natura umana ospitata, in un processo in cui la costituzione della proprietà dei suoli e la tecnica d'uso delle terre ne determina la dimensione, la forma, la struttura e gli stessi limiti<sup>9</sup>.

Non a caso, la lettura operata da Muratori nelle tavole del suo "Studio per un'operante storia del territorio"<sup>10</sup> (atlante inedito rimasto incompleto col quale l'architetto si allontana da qualsiasi lettura sensoriale e percettiva dello spazio, cercando piuttosto di rintracciarne la genesi formale) viene condotta guardando costantemente al rapporto che il "territorio" stabilisce con la superficie della terra, con lo scopo di delinearne la struttura, di rappresentare una forma urbana e geografica. Muratori utilizzava la «rappresentazione cartografica come un fitto setaccio che seleziona e porta alla luce solo alcuni elementi della forma del territorio»<sup>11</sup>, orientando il suo sforzo verso la stesura di una classificazione dei tipi territoriali (così come, peraltro, aveva fatto ordinando architetture, parti o elementi degli edifici, città) che vengono messi a sistema nei cosiddetti "tabelloni"<sup>12</sup>.

È lungo il sistema delle percorrenze territoriali che Muratori imposta le sue riflessioni sul divenire del territorio e sul divenire della nozione di territorio.

Ogni insediamento mostra la propria compatibilità con il suolo: vi si adagia in modo coerente con l'orografia, divenendo una sorta di restituzione architettonica del suolo, i cui elementi naturali maggiormente condizionanti divengono le ragioni ed i limiti stessi del costruito e, più in generale, dei sistemi territoriali di trame dettate

---

9 Per Muratori vi sono quattro fattori che determinano la forma dei suoli: utilità (le ragioni per le quali un'area viene occupata che determina l'introduzione di elementi quali dimensioni, livelli, pendenze, alberature), la parcellazione poderale (ovvero la determinazione dell'unità lavorativa autonoma, generalmente modulare, che articola e divide la compagine del suolo), la modulazione (la misura del suolo ai fini della lavorazione), l'orditura lavorativa (il dimensionamento caratteristico per uno specifico lavoro). Si veda in S. MURATORI, *Civiltà e territorio*, Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma 1963, pp. 309-317

10 Dopo essersi dedicato al rapporto tra architettura e aspetti strutturali dello spazio urbano ed allo studio delle relazioni intercorrenti tra città e suolo geografico (con gli studi sulle città di Roma e Venezia), Muratori si approccerà le indagini sui sistemi territoriali con l'opera "Studio per un'operante storia del territorio" e col testo "Civiltà e Territorio" (1967).

Il territorio viene qui inteso come vasto campo di studio che, sostituendo la città, si rivela come oggetto in sé, ancorato agli elementi geografici che lo attraversano.

I disegni originali dell'atlante inedito, composto da duecentocianove rappresentazioni cartografiche di studio, sono conservati presso la Biblioteca Civica d'Arte Luigi Poletti di Modena.

11 C. RAVAGNATI, *L'invenzione del territorio (op. cit.)*, pag. 51

12 Si veda per questo in G. PIGAFETTA, *Saverio Muratori architetto. Teoria e progetti*. Marsilio, Venezia 1990

dai loro usi e dalle loro percorrenze.

La nozione di "territorio" così intesa riflette, quindi, la propria natura oroidrografica che emerge con chiarezza nel passaggio dalla «fase di occupazione dei crinali», di origine primitiva e ancora persistente in periodo alto-medievale, a quella «di occupazione del fondovalle», sino alla definitiva «fase di fusione delle strutture di crinale e di fondovalle»<sup>13</sup>.

Lo studio che si sviluppa in questa sede non può certo porsi l'obiettivo di affrontare in modo esaustivo le tematiche studiate da Muratori (oggetto di un suo lavoro sistematico e vasto al punto da rimanere incompleto), né di applicare l'indagine muratoriana al litorale aretuseo.

È certo, però, che i concetti espressi dall'architetto modenese trovano riscontro anche nella forma, attuale e trascorsa, dell'area oggetto di questo studio.

Nel caso in esame, andrebbe forse aggiunta una fase zero, legata probabilmente alla particolarità della condizione isolana rispetto a quella peninsulare italiana, su cui l'architetto concentrava le sue ricerche.

Gli insediamenti neolitici del VI-V millennio a.C. si dispongono lungo il litorale, ben protetti da generosi porti naturali delle future città di Siracusa ed Augusta, nonché dall'ansa della penisola di Magnisi.

Vi fu, dunque, una iniziale colonizzazione della costa durante una prima fase dell'età preistorica mentre, solo successivamente, i villaggi castellucciani si insediarono sulle alture retrostanti, cominciando la lenta e laboriosa opera di trasformazione dei fianchi delle pareti rocciose.

Le architetture ipogee delle necropoli arroccate sui Monti Climiti, nelle scarpate dei torrenti Porcaria e Mulinello, sino al superbo agglomerato degli spazi cavati di Pantalica costituiscono le città dei morti di altrettanti villaggi, fatti di capanne arroccate sui soprastanti «crinali».

Solo successivamente, con l'insediamento di Thapsos sulla "penisola Magna" si tornerà a fondovalle, sebbene anche la scelta del luogo di impianto del villaggio eneolitico (isolato dalla terraferma dagli acquitrini e dal sottile istmo di terra) derivasse da ragioni difensive che lo accomunano a quelli sulle alture.

La fondazione delle città greche di Siracusa e Megara avverrà in pianura, permettendoci così di parlare di una definitiva «colonizzazione del fondovalle», legata nel caso specifico alla stretta relazione tra città e campagna propria della cultura coloniale ellenica.

---

13 Le diciture sono rilevabili nelle tavole elaborate per la definizione delle fasi di sviluppo territoriale delle aree studiate con l'Atlante

Nel corso del tempo, lo sfruttamento sempre più strutturato del territorio, a partire dalle trame agricole di matrice araba, sino all'insieme di architetture, funzioni e centri urbani impiantati dai normanni, per arrivare ai sistemi difensivi ed alle nuove città spagnole comportarono di fatto la «fusione delle strutture di crinale e di fondovalle» in un unico grande sistema territoriale che, tuttavia, presentava ancora delle sue specificità.

Seppur connessi in rete, gli agglomerati e le architetture produttive conservavano ancora un loro grado di autonomia legato alle distanze ed agli impedimenti fisici che il territorio opponeva, riuscendo così a mantenere il proprio carattere di contrappunto rispetto all'opera costruita dell'uomo<sup>14</sup>.

Di contro, la moderna infrastrutturazione che ha interessato il litorale tra Augusta e Siracusa nel corso degli ultimi settant'anni (cfr. § 1.11), conferma le ultime intuizioni di Muratori: «la realizzazione delle autostrade, delle ferrovie e dei gradi poli stellari ha comportato la “dissoluzione del territorio”»<sup>15</sup> attraverso una colonizzazione indiscriminata del vuoto, a discapito di una teoria dei luoghi distinti.

La nascita di uno spazio isotropo, percorribile in ogni direzione, laddove in passato, invece, la struttura della forma del territorio nasceva dalle caratteristiche orografiche cui doveva necessariamente piegarsi<sup>16</sup>, ha avuto la conseguenza di negare a chi lo attraversa (muovendosi lungo i percorsi definiti in maniera univoca dalle infrastrutture della mobilità) la comprensione delle sue peculiarità e, come conseguenza, quella delle ragioni dei suoi “fatti” naturali, urbani e architettonici più significativi.

I disegni illustrati che si presentano nel seguito mirano a mettere in evidenza i nessi di causa-effetto tra la morfologia della componente orografica e le ragioni del costruito, col fine di rintracciare gli indizi su cui fondare una “teoria-pratica” di ri-significazione del litorale antropizzato, superando la sua attuale frammentazione col duplice obiettivo della ri-strutturazione del suo senso più profondo e d'incentivo all'aggiornamento del suo sistema produttivo, al fine di mitigare i rischi legati alla presenza dell'industria pesante.

---

14 La radice etimologica del termine territorio non è “terra”, ma “terrore”. Il vuoto tra una centro edificato e l'altro era il luogo contrapposto alla città, definito di volta in volta come oceano, deserto o selva, dominio incotrastato di una natura irrazionale e mistica il cui immaginario collettivo fu fortemente alimentato nel periodo della Controriforma. La forza di questo mito fu tale da trasformare le infrastrutture dell'antichità, che controllavano le grandi dimensioni terrestri, in luoghi demoniaci quali i “ponti del diavolo” o gli “orridi”.

15 È quanto si intuisce dalla tavola aD29 dell'atlante in cui veniva annotato

16 C. RAVAGNATI, *L'invezione del territorio* (op. cit.), pag. 71

### / 2.3 - SPAZIO-TEMPO: UNA LETTURA DISEGNATA DEL LITORALE

Guardando al litorale esteso tra le città di Siracusa e Augusta, non è difficile trovare riscontro delle intuizioni muratoriane. La scelta dei luoghi di impianto di architetture ed abitati, nonché le stesse forme degli insediamenti antropici (di quelli oggi esistenti come di quelli ormai estinti) sono stati determinati, nel corso del tempo, dalla configurazione della componente oro-idrografica del territorio.

L'abbondanza d'acqua, dovuta alla presenza dei molti fiumi dal carattere torrentizio, ha suggerito ai primi abitanti di questa parte della Sicilia i siti dove insediare i propri villaggi. Così è sempre avvenuto, anche nei periodi successivi della lunga storia del litorale, quando le colonizzazioni, le esigenze difensive o produttive hanno portato ad accrescere il patrimonio di “fatti” umani, sempre indissolubilmente legati alla struttura del suolo.

La caratterizzazione del substrato geologico del litorale e dall'altimetria delle balze calcaree che costituiscono gli altipiani dei Monti Climiti (limite fisico orientale dell'area costiera), hanno permesso allo scorrere delle acque di dar forma alla fascia litoranea, segnata dal susseguirsi di incisioni più o meno profonde nella roccia. Si tratta degli alvei di quei corsi d'acqua, molti dei quali ormai secchi o ingrottati, per fini produttivi, dall'industria che ha occupato l'area in tempo recenti, nei pressi dei quali si sono via via affastellati centri abitati, porti, saline e attrezzature militari. Quelle incisioni contribuiscono a renderne chiaramente riconoscibile la morfologia naturale del litorale, dalla linea di costa sino alle retrostanti alture.

Il fiume Porcaria ha origine ai piedi di Villasmundo. Col suo scorrere continuo ha modellato il fiordo di Brucoli e, biforcandosi poco prima di tuffarsi nel porto canale (ben guardato dal castello aragonese eretto a cavallo dei secoli XV e XVI) ha generato la forma dell'altura della Gisira<sup>17</sup>.

Il fiume Marcellino, che nasce alle pendici del monte Santa Venera (m 896 slm) col nome di fiume Carrubba (poi fiume Grande, da cui il toponimo locale di “Ciumara Ranni” ed, infine, Marcellino) si sviluppa per circa 26 km, sino a sfociare nel porto di Augusta. Il suo alveo generoso è stato punteggiato da necropoli di civiltà primitive e case rupestri dell'alto medioevo.

Il fiume Mulinello nasce sul monte Gancio (a 407 m slm), scorre per circa 20 km

---

17 Il toponimo Gisira deriva con tutta probabilità dall'arabo “isola”, a suggerire come nel periodo della dominazione araba della Sicilia, il piccolo altipiano doveva essere fisicamente separato dalla terraferma proprio dal letto del fiume Porcaria

fino ad arrivare alla sua foce, ubicata nel seno Megarese, poco distante da quella del Marcellino.

Nei pressi della foce del torrente Cantera, tra il VI ed il V millennio a.C. si insediò il villaggio neolitico trincerato vicino al quale, parecchi millenni più tardi, verrà fondata la città di greca di Megara Hyblaea che riutilizzerà il fosso troglodita come *themenos* per la sua acropoli sacra.

La scelta del sito fu dovuta, con tutta evidenza, alla presenza dell'acqua corrente ed alla vicinanza al mare, fonte di cibo e, allo stesso tempo, riparo naturale dai pericoli. Sebbene si trattasse di un luogo di pianura, quella porzione del litorale era così protetta proprio dalla presenza dei letti dei torrenti che costituivano ostacoli fisici difficili da valicare.

Quelle singolari condizioni morfologiche caratterizzano, oggi come allora, l'intero litorale orientale della provincia aretusea che, proprio per tali ragioni, a differenza di altri territori, si prestava bene ad essere occupato nei pressi della linea di costa già da tempi molto remoti.

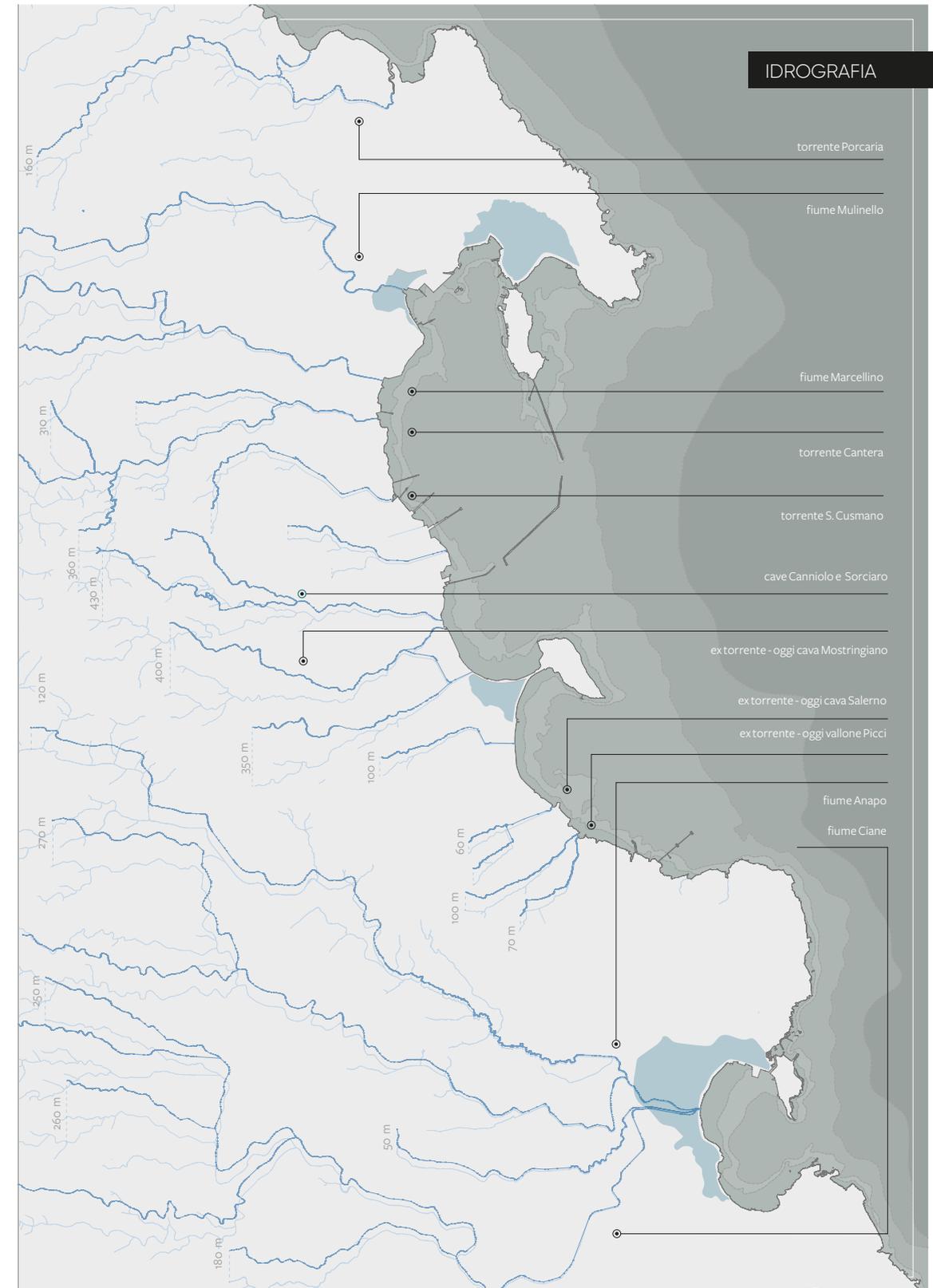
Alla calma delle acque della Rada, ridossata rispetto alle sporgenze rocciose protese a mare del Monte Tauro, a Nord, e della balza siracusana, a Sud, si univa la rassicurante presenza dei Monti Climiti che, abbracciando alle spalle l'intero litorale, fornivano il riparo naturale dai venti e dai possibili pericoli provenienti da Ovest.

Furono dunque questi i motivi che spinsero i trogloditi di Stentinello di scavare una trincea per delimitare il loro insediamento, ubicato nell'attuale frazione siracusana di Targia, nei pressi del corso d'acqua, ormai secco, che scorreva nell'alveo dell'odierno vallone Picci.

L'altura delle Epipoli (così sarà denominata in epoca classica) e le stesse incisioni dei vicini torrenti rendevano difficoltoso avvicinare il villaggio che si giovava, al contempo, di una posizione sopraelevata rispetto al livello del mare e di una comoda discesa alla battaglia ubicata al di fuori del recinto scavato.

A sud, i fiumi Anapo e Ciane sfociavano nella grande insenatura che costituirà, secoli dopo, il porto Grande di Siracusa. I meandri che i due abbondanti corsi d'acqua formavano nelle porzioni costiere davano vita ad una grande area paludosa, ubicata ai piedi dell'altipiano delle Epipoli, che costituiva il limite naturale a sud dell'area. Di contro, le alture della valle dell'Anapo, oltre i Climiti e la futura città di Sortino,

nella pagina accanto: assonometria del sistema idrografico del litorale tra Siracusa e Augusta con indicazione dei principali corsi d'acqua e delle aree paludose, rappresentate secondo la loro probabile antica configurazione



sarebbero divenuti il luogo prescelto dalla civiltà di Pantalica per scavare il grandioso complesso sepolcrale oggi patrimonio Unesco assieme all'intera isola di Ortigia.

La penisola di Magnisi verrà abitata diversi millenni dopo, dalla civiltà di Thapsos, che vi troverà riparo sfruttando la morfologia della lingua di terra distesa verso la Rada.

Collegata alla terraferma da un sottile istmo, a sua volta di difficile accesso per via della presenza dei pantani dell'odierna Priolo, la penisola diverrà luogo di dimora di una fiorente cultura che comincerà a sfruttare l'ampio porto naturale del seno megarese per avviare costanti scambi commerciali e culturali con Micene.

Quello di Thapsos può dunque essere considerato come il primo stadio del grande porto, esteso oltre 20 chilometri, che si andrà configurando nei secoli a seguire, sino a divenire l'odierno polo marittimo, produttivo e commerciale di riferimento per il settore industriale petrolchimico ed, in prospettiva, per il trasporto intermodale dell'intera macro-regione mediterranea.

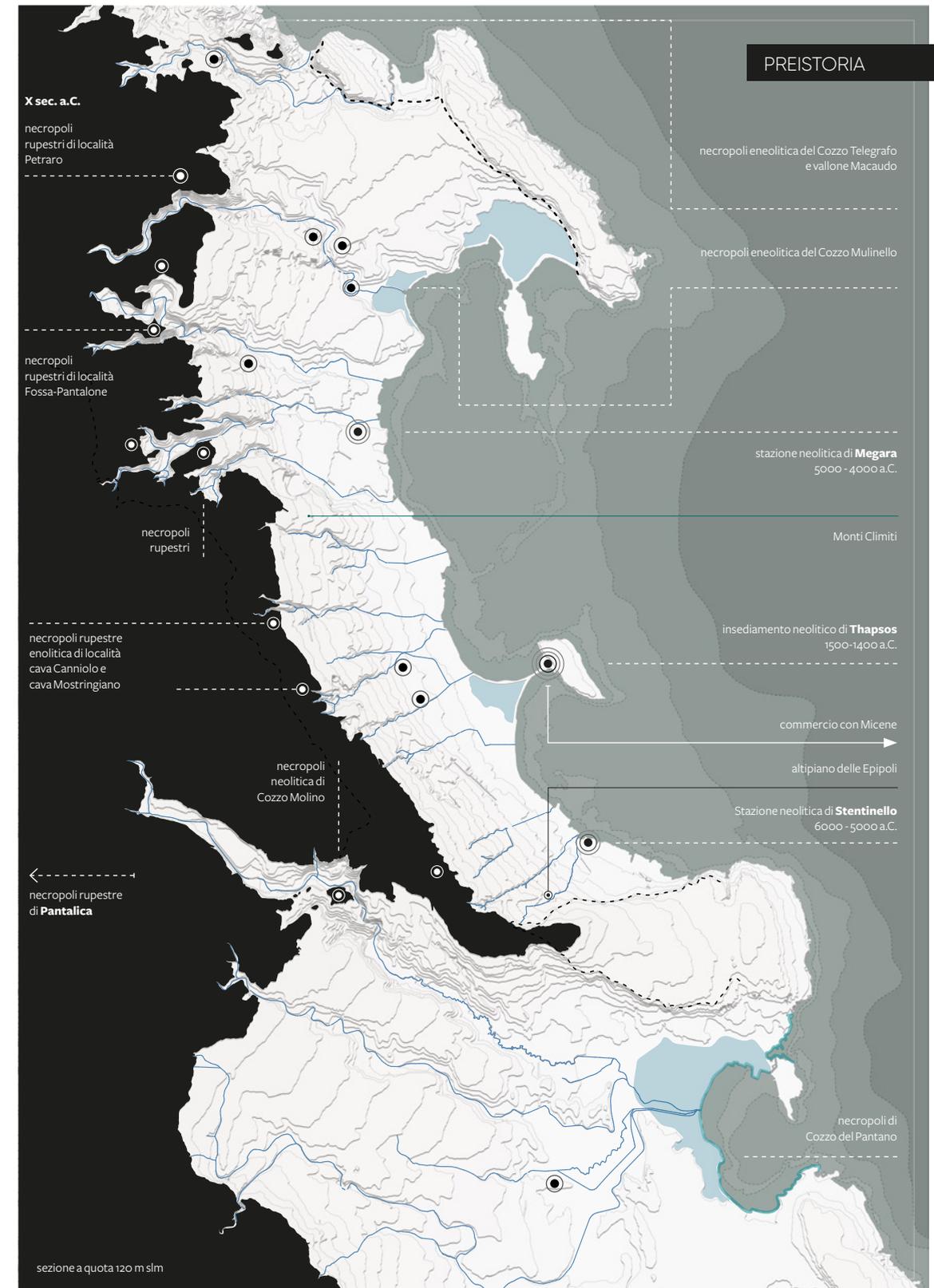
Anche nel caso dell'insediamento di Thapsos la presenza dei torrenti assicurava la disponibilità dell'acqua, corrente e potabile, necessaria alla sopravvivenza della comunità preistorica.

La penisola di Magnisi, infatti, si trovava al centro dell'invaso naturale definito dalle alture di Lentini-Carlentini e dal massiccio dei Climiti che, digradando verso sud, dava origine alla cresta dell'odierna frazione di Belvedere ed all'altipiano delle Epipoli che tanta importanza avrebbe rivestito per la difesa strategica del territorio in epoca greca classica.

Dopo una prima fase di occupazione della costa, favorita dalle particolari condizioni oro-idromorfologiche dell'area, in età neolitica ed eneolitica le cime dei monti che delimitano il litorale da occidente cominciarono ad ospitare villaggi di capanne, mentre i loro anfratti e le pareti rocciose che fiancheggiano gli alvei dei fiumi venivano modellati per divenire luogo di sepoltura.

Col passare del tempo, infatti, le popolazioni sicule si insediarono sulle alture retrostanti la linea di costa, acquisendo l'usanza di scavare nei fianchi delle montagne le loro necropoli, dando vita ad una pratica che, seppur per scopi via via differenti, si sarebbe perpetrata nel corso dei secoli.

L'ubicazione dei complessi di tombe rupestri, le cui forme denotano l'evoluzione di tipologie ricorrenti e, via via, più articolate, è stata sempre legata alla forma del suolo.



Leontinoi (fondazione 730 a.C.)



Furono le pareti rocciose degli alvei dei corsi d'acqua, difficili da scalare ma, al tempo stesso, facilmente raggiungibili coi rudimentali mezzi di trasporto fluviale, a costituire la matrice comune al fiorire delle tante necropoli primitive.

Sebbene intrattenessero reciproche relazioni, gli insediamenti preistorici si configuravano come nuclei indipendenti, sparsi in un territorio vasto che punteggiavano con le forme effimere dei villaggi di capanne, rinchiusi tra i solchi nel suolo, e quelle perenni delle caverne artificiali scavate sui monti.

La costa, divenuta via via meno sicura, nel corso dei secoli verrà gradualmente abbandonata, così come testimonia la tendenza dei villaggi enolitici di ritirarsi nell'entroterra.

Il fenomeno continuò con costanza sino a quando, a partire dall'VIII secolo a.C., le coste orientali della Sicilia vennero interessate in maniera massiccia dal fenomeno della colonizzazione greca che contribuì, in maniera determinante, a segnare i caratteri delle forme antropogeografiche dell'intera isola e dell'area oggetto di questo studio.

Fu quello, infatti, il momento che segna la prima tappa nella strutturazione della fascia costiera come sistema insediativo territoriale.

Le città di Megara Hyblaea e Siracusa, fondate a poco più di 20 km di distanza, costituiscono, a partire dalla fondazione greca e per un certo lasso di tempo, i due poli dell'insediamento lineare oggi esteso sino ad Augusta.

Megara Hyblaea, nata per mano di coloni provenienti dall'omonima città dorica (750 o 728 a.C. - cfr. § 1.3), venne ubicata in luogo pianeggiante, nei pressi del precedente insediamento neolitico che verrà inglobato nell'impianto della nuova città come recinto sacro.

La bontà del sito, già scelto per l'insediamento di età neolitica, faceva sì che cominciasse già allora quel costante processo di sedimentazione delle forme, le une sulle altre, che costituisce oggi la ricchezza del territorio costiero.

Come ormai ben noto agli studiosi, l'agglomerato urbano di Megara, le cui geometrie d'impianto erano figlie dei rigidi criteri di ripartizione delle porzioni di suolo urbano tra i coloni, si giovava degli ubertosi territori limitrofi per il sostentamento della popolazione che li considerava un'estensione della città stessa nel territorio.

La *χοινή χώρα*, campagna di uso comune di Megara si estendeva, probabilmente, sino ai retrostanti rilievi montuosi, recinto naturale della fertile pianura che suggerì

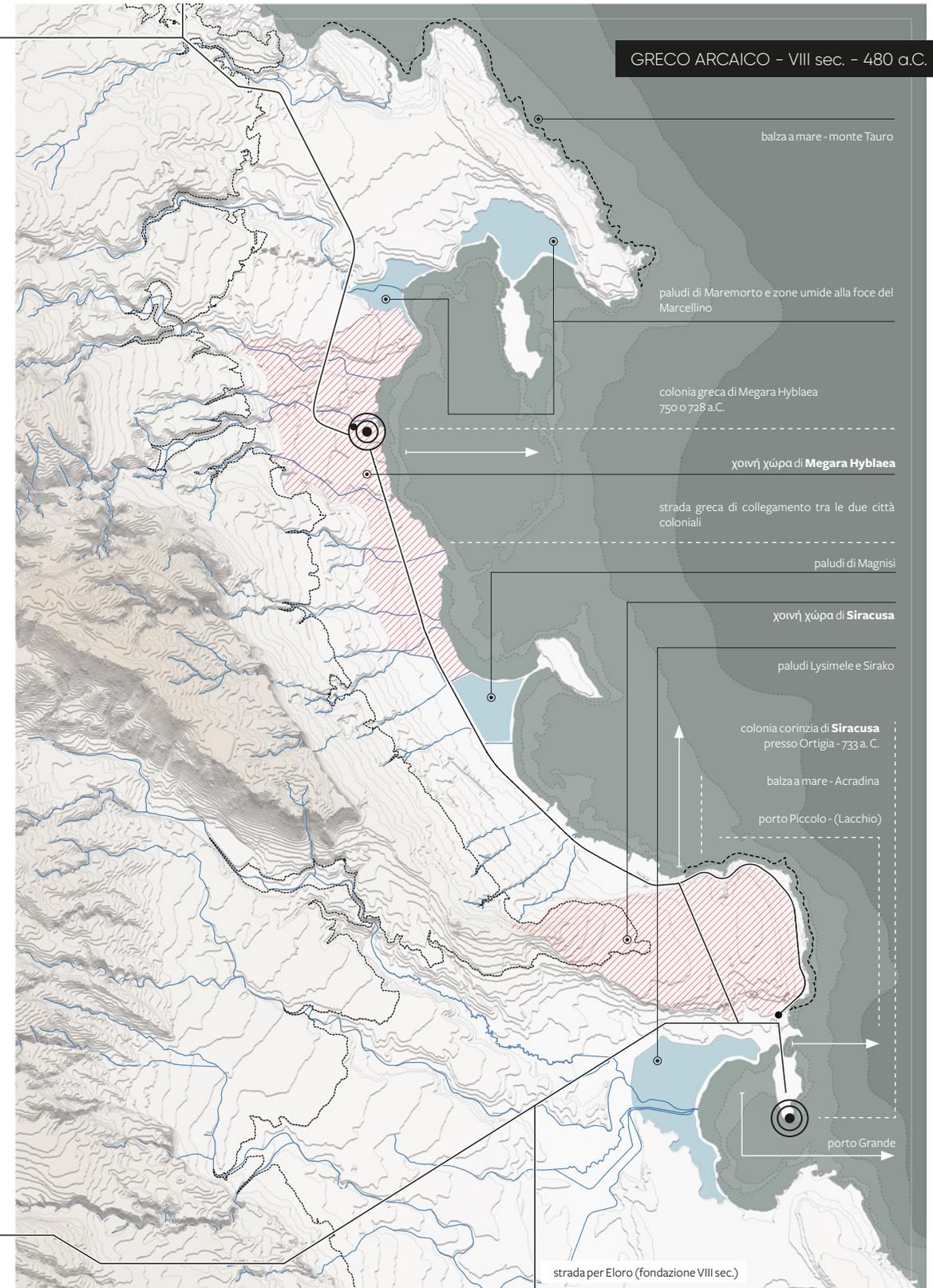


Gela (fondazione 689 a.C.)



Akrai (fondazione 663 a.C.)

strada per Katane



GRECO ARCAICO - VIII sec. - 480 a.C.

ai coloni di impiantarvi l'abitato.

A sud le aree paludose della penisola Magnisi, a Nord gli acquitrini alla foce del fiume Marcellino e della penisola di Terravecchia (poi Augusta), ad Ovest le alture dei monti Climiti costituivano con tutta probabilità i limiti dell'area di influenza e sostentamento di Megara che, giovandosi della ricchezza del territorio, fioriva nell'architettura e nelle arti fittili, lasciandoci le preziose testimonianze fisiche che fanno dell'odierno sito archeologico un riferimento per la storia della cultura materiale del Mediterraneo.

La presenza delle numerose polle di acqua dolce, oltre che dell'acqua corrente del torrente Cantera e di quelli adiacenti, assicurava il sostentamento idrico, mentre l'insenatura protetta del golfo della Rada costituiva l'approdo ideale per le imbarcazioni che consentivano i contatti ed i commerci con la madrepatria.

Siracusa, più a sud, nasceva come colonia di Corinto sulla penisola di Ortigia (733 a.C. - cfr. § 1.4), naturalmente protetta dall'altura delle Epipoli, a nord, e dalle paludi ubicate alla foce dei fiumi Anapo e Ciane, sul fronte meridionale.

Anche quel sito d'impianto venne scelto per la grande ricchezza d'acqua dolce, dovuta alla presenza di numerose fonti, la più nota della quali si trovava addirittura all'interno del porto Grande. Si trattava della cosiddetta "fonte Aretusa", che tanta fortuna avrebbe dato alla città pure nel corso dei secoli a venire e che sin dalla sua prima fondazione utile avrebbe permesso il sostentamento idrico di gran parte dell'abitato e l'approvvigionamento delle navi di stanza nel porto.

L'insenatura del porto piccolo (detto Lacchio), ubicato a levante e ridossato dalla balza acradina, permetteva il ricovero di un discreto numero di imbarcazioni e assicurava protezione alla bocca del porto grande tanto che avrebbe ospitato, nel periodo di massimo splendore della città siceliota, l'intero arsenale della flotta del tiranno Dionigi.

La  $\chi\acute{\omega}\rho\alpha$  di Siracusa occupava l'altopiano delle Epipoli che, al contempo, costituiva il limite naturale dell'espansione urbana in periodo arcaico.

Com'è evidente, anche in questo caso fu la morfologia del suolo a suggerire le geometrie degli assi di sviluppo dell'agglomerato.

È quanto si può facilmente leggere, ad esempio, nella direzione delle *plateiai* di Ortigia (cfr. § 1.4), orientate in modo da poter attraversare l'istmo, la cui configurazione differiva notevolmente dall'attuale, figlia dei rimaneggiamenti alla linea di costa apportati dalle opere difensive dell'isola realizzati sotto la dominazione spagnola (cfr. § 1.10).

Le città di Siracusa e Megara, poli di riferimento dell'intera Sicilia greca, intrattenevano intense relazioni tanto che venne realizzato un collegamento stabile attraverso una strada lastricata il cui sedime verrà successivamente riutilizzato (dopo l'unità d'Italia) per la costruzione della ferrovia Siracusa-Catania.

Per ragioni di comodità il tracciato seguiva la linea di costa, dove gli alvei dei torrenti risultavano più facili da attraversare e vi erano i salti di quota di minor entità.

A Siracusa, la porzione urbana della strada correva tra i rilevati dell'odierno abitato settentrionale della città, allora campagna comune: si trattava del tracciato dell'attuale viale Scala Greca, il cui toponimo deriva appunto dalla grande cordona incisa nella roccia calcarea che permetteva di raggiungere l'altura per consentire, infine, l'accesso alla città bassa (*asty*) seguendo il tracciato dell'odierno viale Cadorna. Numerose altre arterie viarie extra-urbane, ancora presenti nel sistema territoriale della viabilità, ebbero origine con la colonizzazione greca: nel 663 a.C. Siracusa fondava la subcolonia di Akrai con scopo di proteggersi dall'entroterra, attraverso il controllo militare della via per Gela. L'attuale via Elorina, come suggerisce lo stesso toponimo, era utile alla comunicazione con la sub-colonia di Eloro, ubicata a Sud di Siracusa, nei pressi della futura Noto.

Quelle strade sopravviveranno al tramonto dei centri urbani per divenire parte integrante della rete viaria della Sicilia romana, esteso assetto viario utile al controllo del territorio isolano annesso ai domini dell'Urbe.

In periodo greco classico il litorale della provincia aretusea mutò nuovamente il suo aspetto. La coesistenza delle due città siceliote di Siracusa e Megara, forse troppo vicine e simili, divenne via via più difficile. Così, nel 483 a.C. il tiranno siracusano Gelone distrusse Megara Hyblaea, scoprendo il fianco ai tentativi di conquista della Sicilia orientale da parte dei Cartaginesi, prima, ed, in seguito, degli stessi Ateniesi. Mentre la città cresceva con l'espansione *extra moenia* dei quartieri di Neapolis e Tyche, sul cui asse (con orientamento dettato, ancora una volta, dall'orografia) si sarebbero, poi, affacciate le preziose architetture del teatro e dell'altare di Giove, dopo un periodo di relativa serenità, la necessità di Siracusa divenne quella di difendersi dalle aggressioni e dagli assedi dei nemici.

Venne dapprima edificato un muro a cingere l'isola di Ortigia sulla cui estremità rivolta alla terraferma fu installata la città della fortificata di Dionigi.

Fu, poi, eretto un secondo muro che isolava il quartiere di Acradina ed il porto Lacchio in cui era di stanza l'arsenale navale.

Tuttavia, ciò non bastò ad evitare il lungo assedio subito nel corso della cosiddet-

Leontinoi viene fortificata con la costruzione di una fortezza



ta spedizione ateniese e quello che, successivamente, fu messo in atto dai Cartaginesi. Siracusa riuscì a resistere solo al costo di pene tanto grandi che Dionigi I provvide presto all'edificazione di una terza colossale cinta muraria, conosciuta con l'epiteto di "mura Dionigiane", che avevano lo scopo di preservare la campagna ed evitare che la città venisse presa per fame.

Sull'altura più ad Est delle Epipoli venne, infine, costruito il castello Eurialo, posto a guardia degli approdi costieri a Nord di Siracusa: il porto di Leon e la penisola di Magnisi.

Si trattava di imponenti segni fisici che trasformavano la morfologia del paesaggio attraverso l'addizione alle forme dell'orografia di architetture militari di grande scala, i cui resti fanno oggi parte del complesso e stratificato palinsesto di forme e significati di questa parte di Sicilia.

Così difesa dall'artificio integrato all'imponente fortezza naturale che aveva suggerito ai coloni il sito di impianto, la città di Siracusa avrebbe esteso il suo dominio a tutta la porzione orientale dell'isola di Trinacria ed a grandi parti della Calabria.

L'enorme sfera di influenza, la fiorente economia ed il prestigio culturale che la città siceliota si era costruita tornò presto ad attirare l'inimicizia di molti.

Così, nel 340 a.C., la città di Megara Hyblaea venne rifondata su parte del sedime della città arcaica per ragioni prettamente difensive.

Il nuovo abitato, costituito da grandi ville e terme impiantate sui resti delle precedenti abitazioni arcaiche, venne cinto da possenti mura punteggiate da torri. Esso non avrebbe più avuto alcuna relazione con la campagna circostante.

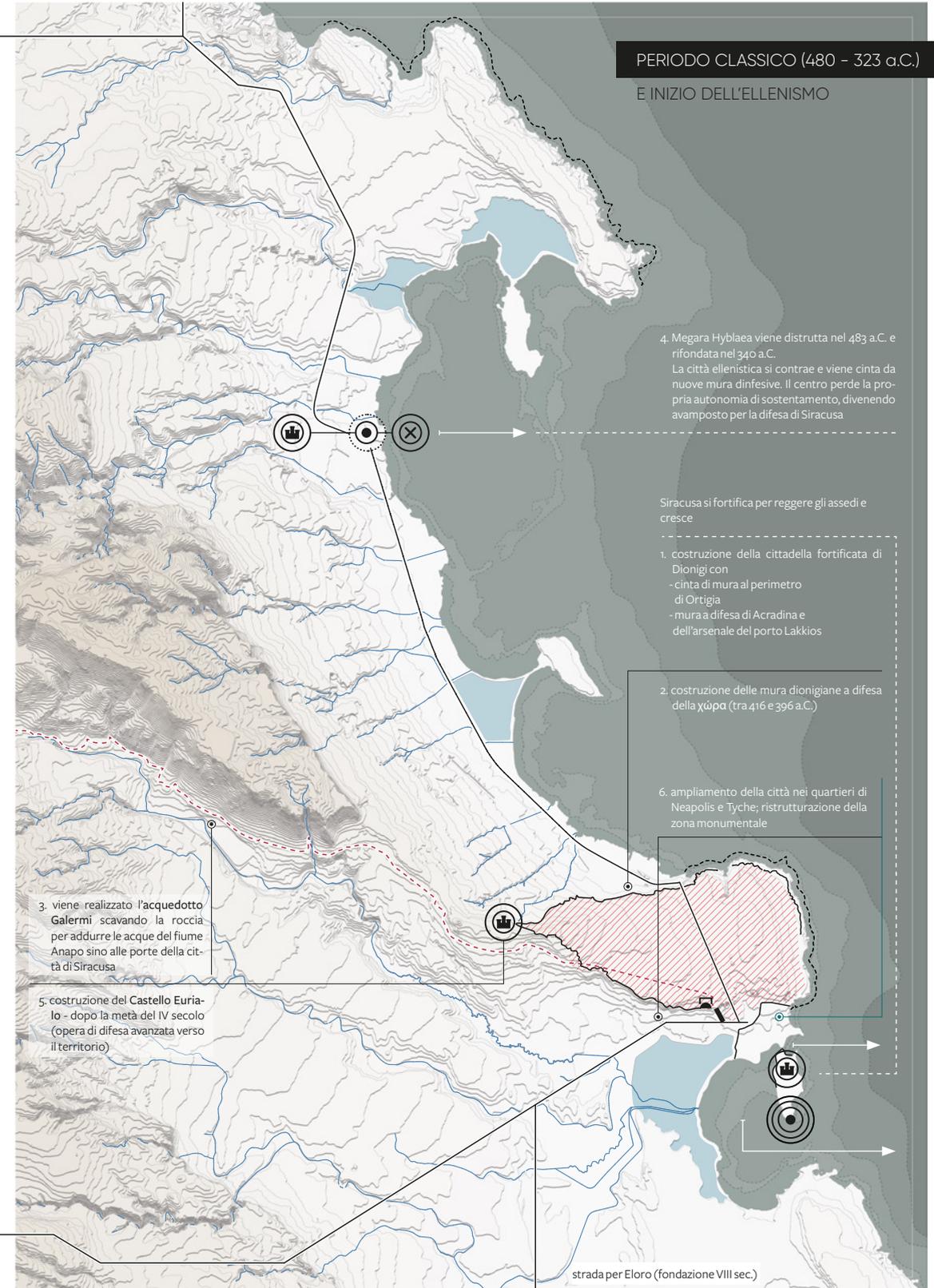
L'assenza di un'economia rurale e della stessa *χώρα*, parte fondamentale dell'*unicum* città-territorio che contraddistingueva la natura stessa delle polis greche, lasciano supporre che il centro sia rinato con lo scopo di costituire un avamposto del tiranno Timoleonte per il controllo del territorio a nord di Siracusa.

Nel corso della guerra del Peloponneso, infatti, gli ateniesi avevano raggiunto la città di Archimede da settentrione, ormeggiando la loro flotta nelle anse della penisola di Thapsos che venne addirittura da questi fortificata.

Il precedente bastò alla città aretusea per capire che, al fine di prevenire nuovi sbarchi, sarebbe stato necessario ottenere il controllo del porto della Rada.

In quell'evento può senz'altro rintracciarsi la genesi dell'odierna *facies* di base militare navale del porto di Augusta che, nel corso del tempo, verrà sempre più dotato di presidi difensivi, molti dei quali costituiscono ancora oggi importanti tasselli del

strada per Katane



PERIODO CLASSICO (480 - 323 a.C.)

E INIZIO DELL'ELLENISMO

4. Megara Hyblaea viene distrutta nel 483 a.C. e rifondata nel 340 a.C. La città ellenistica si contrae e viene cinta da nuove mura difensive. Il centro perde la propria autonomia di sostentamento, divenendo avamposto per la difesa di Siracusa

Siracusa si fortifica per reggere gli assedi e cresce

1. costruzione della cittadella fortificata di Dionigi con  
- cinta di mura al perimetro di Ortigia  
- mura a difesa di Acradina e dell'arsenale del porto Lakkios

2. costruzione delle mura dionigiane a difesa della *χώρα* (tra 416 e 396 a.C.)

6. ampliamento della città nei quartieri di Neapolis e Tyche; ristrutturazione della zona monumentale

3. viene realizzato l'acquedotto Galermi scavando la roccia per addurre le acque del fiume Anapo sino alle porte della città di Siracusa

5. costruzione del Castello Eurialo - dopo la metà del IV secolo (opera di difesa avanzata verso il territorio)

strada per Eloro (fondazione VIII sec.)



Gela (fondazione 689 a.C.)



Akraai (fondazione 663 a.C. da parte di Siracusa)

patrimonio formale e culturale della fascia litoranea urbano-industriale. Finalmente arroccata e ben difesa dalla possente macchina di architetture difensive edificate dai tiranni, Siracusa tornò a vivere un periodo di florida prosperità. In età ellenistica, la città vivrà un periodo di rinnovato splendore di cui sono testimoni la ristrutturazione dell'area monumentale della Neapolis e la crescita dell'abitato nei quartieri di Neapolis e Tyche. Siracusa assurgerà ad un fasto tale da permetterle di essere accostata alle grandi capitali ellenistiche del Mediterraneo: la potenza economica, militare ed il prestigio culturale ne alimenteranno a lungo il mito, tanto da far supporre agli intellettuali del periodo spagnolo l'esistenza di una estesissima e fantomatica città di oltre due milioni di abitanti<sup>18</sup>.

La città, tuttavia, verrà ridimensionata a seguito delle ingerenze dell'impero romano in Sicilia a cui si deve, ancora una volta, l'affastellarsi sul palinsesto complesso dell'intero territorio litoraneo oggetto di questo studio, di un gran numero di segni fisici che ne modificarono l'aspetto.

Con la vittoria di Roma nelle guerre puniche, infatti, l'isola di Sicilia divenne provincia dell'Impero (tra il 241-237 a.C.).

Seppur mutilata nella sua sfera d'influenza e, certamente, indebolita nel controllo del territorio, ormai solcato dalle reti viarie romane, Siracusa riuscì a mantenere lo *status* di regno indipendente sino a quando, durante la seconda guerra punica (che vide la sfortunata alleanza della città aretusea e Cartagine) il litorale venne conquistato dalla truppa del generale Marcello.

Tali eventi, di cui si è dato un quadro di riferimento più ampio nei precedenti paragrafi (cfr. § 1.3, 1.4 e 1.5), portarono a dei cambiamenti radicali dell'assetto del paesaggio antropogeografico nel momento in cui la colonia dorica di Megara Hyblaea venne definitivamente distrutta nel 213 a.C.

Per celebrare l'evento Marco Marcello Claudio eresse un monumento nei pressi della penisola di Thapasos di cui ancora rimangono i resti, rappresentati in più occasioni dalle suggestive restituzioni di tanti viaggiatori del Grand Tour.

Con la distruzione di Megara, il baricentro dell'insediamento litoraneo si spostò a lungo verso sud e coincise con la sola città di Siracusa, ormai privata delle sue pregevoli architetture difensive, dopo la distruzione in guerra del Castello Eurialo, delle mura dionigiane e dell'intera città della fortificata di Dionigi di Ortigia.

Mentre l'abitato si contraeva tornando ad occupare esclusivamente l'isola ed il

quartiere di Tyche, l'area monumentale della Neapolis veniva arricchita grazie alla costruzione dell'anfiteatro e di una nuova scena per il teatro greco che affiancavano le pregevoli opere erette in età ellenistica.

L'asse viario che lambiva le architetture pubbliche assumeva rinnovata importanza grazie alla miglior strutturazione delle reti viarie che conducevano alle stazioni di posta di fondazione romana (come Lilibeo, nei pressi dell'odierna Marsala, sede di uno dei due consoli della provincia di Sicilia) e la stazione termale di Aqua Labodes (odierna Sciacca).

L'esigenza di contrastare efficacemente la minaccia cartaginese aveva, infatti, portato i romani a spostare il baricentro politico sulla parte occidentale dell'isola anche attraverso la realizzazione dell'esteso sistema stradale di cui la tavola Peutingeriana fornisce una preziosa restituzione.

Lungo l'asse d'accesso da occidente alla città aretusea veniva, così, eretto un arco onorario, i cui resti sono stati rinvenuti all'imbocco dell'odierna via Cavallari, nei pressi dello stesso anfiteatro.

Pure i terreni a sud dell'arteria viaria, che andava assumendo una rinnovata importanza nei programmi al contempo urbanistici ed ideologici di Augusto, avrebbero trovato posto nuove attrezzature pubbliche: tra tutte il cosiddetto "Ginnasio romano", ubicato lungo l'asse della Neapolis e la via Elorina, dal carattere sacro e tipo prostilo *in antis* e circondato da un quadriportico, arricchito con piccolo edificio teatrale posto alle spalle.

La città di Siracusa, dunque, si espandeva ad ovest. Di contro, la sua porzione settentrionale veniva destinata quasi esclusivamente alle necropoli che, complici i dislivelli imposti dalla balza rocciosa delle Epipoli, si popolarono delle tombe monumentali ipogee di cui si è detto (cfr. § 1.5) e che arricchirono ulteriormente il repertorio di forme e tipi delle architetture funerarie aretusee e del litorale paesaggio.

Con lo sviluppo del cristianesimo, poi, vennero scavate numerosissime catacombe asportando la roccia calcarea dell'altopiano della città per ricavare articolati ambienti sotterranei.

Con caratteristiche differenti, anche i massicci rocciosi del litorale cominciarono ad essere punteggiati di stanze rituali e funerarie dei nuovi cristiani che si aggiungevano alle tombe preistoriche sui fiachi delle cave.

Le catacombe di San Giovanni e Santa Lucia a Siracusa, quelle di Manomozza e Rizzuto nei pressi di Priolo ed Augusta sono gli esempi più importanti delle diverse declinazioni del nuovo tipo architettonico che, nel solco della tradizione delle forme

<sup>18</sup> Si vedano le tavole del 1613 di Don Vincenzo Mirabella e Alagona (1570-1624) a corredo del volume «Le Dichiarazioni della Pianta dell'Antiche Siracuse [...]»

Leontinoi, sconfitta, scompare gradualmente. Gli abitanti si spostano nelle campagne



scavate nei tufi e nei calcari della costa, tornava a modellare il sottosuolo, stavolta per farne luogo di culto e sepoltura.

I segni fisici che venivano lasciati sul territorio continuarono, così, a stratificarsi divenendo di volta in volta la base per le successive trasformazioni delle forme e delle relazioni tra le parti di quello che diverrà, nel corso del secolo appena concluso, un enorme insediamento lineare, capace di fagocitare l'insieme di tante "fatti" tra loro anche molto distanti nello spazio e nel tempo.

Sotto i romani, infatti, la vecchia strada che metteva in comunicazione le colonie greche di Siracusa e Megara, diverrà la celebre via Pompeia, presidiata, nei pressi del golfo di Thapsos, attraverso l'installazione degli insediamenti di Fico-Pezzo-grande e di San Focà (ora quasi interamente cancellati dal tessuto urbano priolese), presso cui venne eretta l'omonima basilica paleocristiana, allora limitrofa pure all'abitato di Fondaco Nuovo (poi Marina di Melilli, oggi distrutta per far posto agli enormi insediamenti industriali del polo petrolchimico)<sup>19</sup>.

Si tornava, così, ad occupare una porzione del territorio litoraneo che, dall'estensione della civiltà di Thapsos e per i successivi due millenni, non aveva visto la presenza di ulteriori segni fisici.

Il motivo di quegli insediamenti (di cui oggi rimangono poche tracce per la sovrapposizione delle trame della città di Priolo e dei grandi isolati produttivi) fu con certezza quello di controllare quella parte di costa che aveva costituito il tallone d'Achille nella strategia difensiva di Siracusa in più di un'occasione e che, allo stesso tempo, offriva la comodità dell'approdo naturale costituito dall'istmo della penisola di Magnisi.

Con Megara distrutta, ormai ridotta ad un appannato ricordo, e Siracusa ridimensionata, anche nel repertorio dei suoi passati fasti architettonici (la possente macchina militare del casello Eurialo, l'intera cinta delle mura dionigiane e la fortezza di Dionigi in Ortigia erano state distrutte durante la conquista romana), l'insediamento lineare costiero si dotava di nuovi poli, le cui ragioni vanno ugualmente rintracciate nella necessità di gestione dei grandi latifondi che venivano destinati alla produzione intensiva di grano.

<sup>19</sup> Si veda per questo in G. CACCIAGUERRA, *Nuovi dati sulla viabilità romana e medievale a nord di Siracusa, in Priolo romana, tardo romana e medievale. Documenti, paesaggi, cultura materiale. Vol. I*, Catania 2011



DALLA CONQUISTA ROMANA

ALL'ETÀ PALEOCRISTIANA

Col diffondersi del cristianesimo si torna a scavare il sottosuolo. Si realizzano numerose catacombe, sia nella città di Siracusa che nelle campagne del litorale

catacombe di Cozzo Mulinello presso Augusta

catacombe di Porcheria presso Priolo

catacombe di Riuzzo e Monachella presso Priolo

Nei pressi della penisola di Magnisi sorgono gli insediamenti romani di Fico-Pezzagrande (abbandonato entro il V sec.), San Foca, Manomozza e Castellaccio (tutti tra III-IX sec.).

catacombe di Scriverli e Manomozza presso Priolo

il castello Eurialo e le mura di Dionigi vengono abbattuti nel corso del conflitto coi romani

vengono in parte bonificate le paludi e viene edificato il "Ginnasio" romano (I sec. d.C.) lungo la via Elorina che prolungava l'asse della Neapolis, di grande importanza nella struttura della città romana. Si tratta di un complesso architettonico con teatro e portico.

la fortezza ellenistica di Megara Hyblaea viene definitivamente distrutta dai romani nel 213 a.C.

La "via Pompeia" che collega Siracusa a Messina ricalca la vecchia strada greca tra Siracusa e Megara

viene eretta la "Aguglia di Marcello" per celebrare la vittoria su Megara (213 a.C.) o come tomba monumentale

con la definitiva conquista romana, Siracusa si contrae all'interno dell'isola di Ortigia e nel quartiere di Acradina - le mura dell'Acradina e la cittadella di Dionigi vengono distrutte

viene costruito l'anfiteatro e l'asse della Neapolis diviene principale di accesso alla città. Viene eretto un arco trionfale nei pressi di piazza Vittoria

Dopo la parentesi delle brevi dominazioni dei vandali del nord Europa, Siracusa ed il territorio costiero aretuseo rientrarono sotto l'influenza della cultura greco-bizantina.

La città di Aretusa tornò ad essere capitale, divenendo sede del *basileus*, mentre l'intera fascia di territorio estesa sino alla futura città di Augusta cambiava nuovamente i propri usi, registrando la comparsa di nuovi eventi formali che contribuiscono a rendere oggi tanto unico il suo paesaggio antropogeografico.

I villaggi sorti in periodo romano nei pressi della penisola di Thapsos, le cui catacombe cristiane ormai punteggiavano le retrostanti alture, continuavano a sopravvivere come aggregato baricentrico dell'intera area.

A partire da quei luoghi, infatti, si verificò a quel tempo il fenomeno di riconquista delle alture dei monti Climiti attraverso la realizzazione di numerose scale intagliate sulle pareti rocciose che avevano il compito di facilitare l'ascesa alle aree pianeggianti poste sulla sommità dell'altipiano calcareo.

Il fine fu quello di collegare in maniera più diretta le aree agricole delle alture, per la gestione delle quali cominciarono ad essere impiantate costruzioni stabili secondo un costume perpetrato pure nei secoli a venire con l'edificazione di numerose masserie, alcune delle quali di pregevole fattura architettonica.

Lo stesso toponimo "Monti Climiti" deriverebbe dal greco κλιμαξ (scala), a testimoniare come, in età medievale, fosse possibile accedere al piano sommitale di quel massiccio dalle pareti scoscese solo attraverso le numerose scale intagliate nella roccia<sup>20</sup>.

La *Scala Primosole* (o di *Pizzo del Monte*), posta sulla cuspide sud-orientale del rilevato, consentiva di risalire all'altipiano dalla contrada Biggeni a cui si giungeva, per mezzo di una lunga trazzera, dall'area dell'odierna frazione di Belvedere<sup>21</sup>.

La *Scala dei Provenzali* collegava da sud la piana antistante i Monti Climiti col piano su cui, sotto la dominazione araba, verrà costruita la fortezza nota come *Castelluccio dei Climiti*, oggi diruta ma suggestiva rovina.

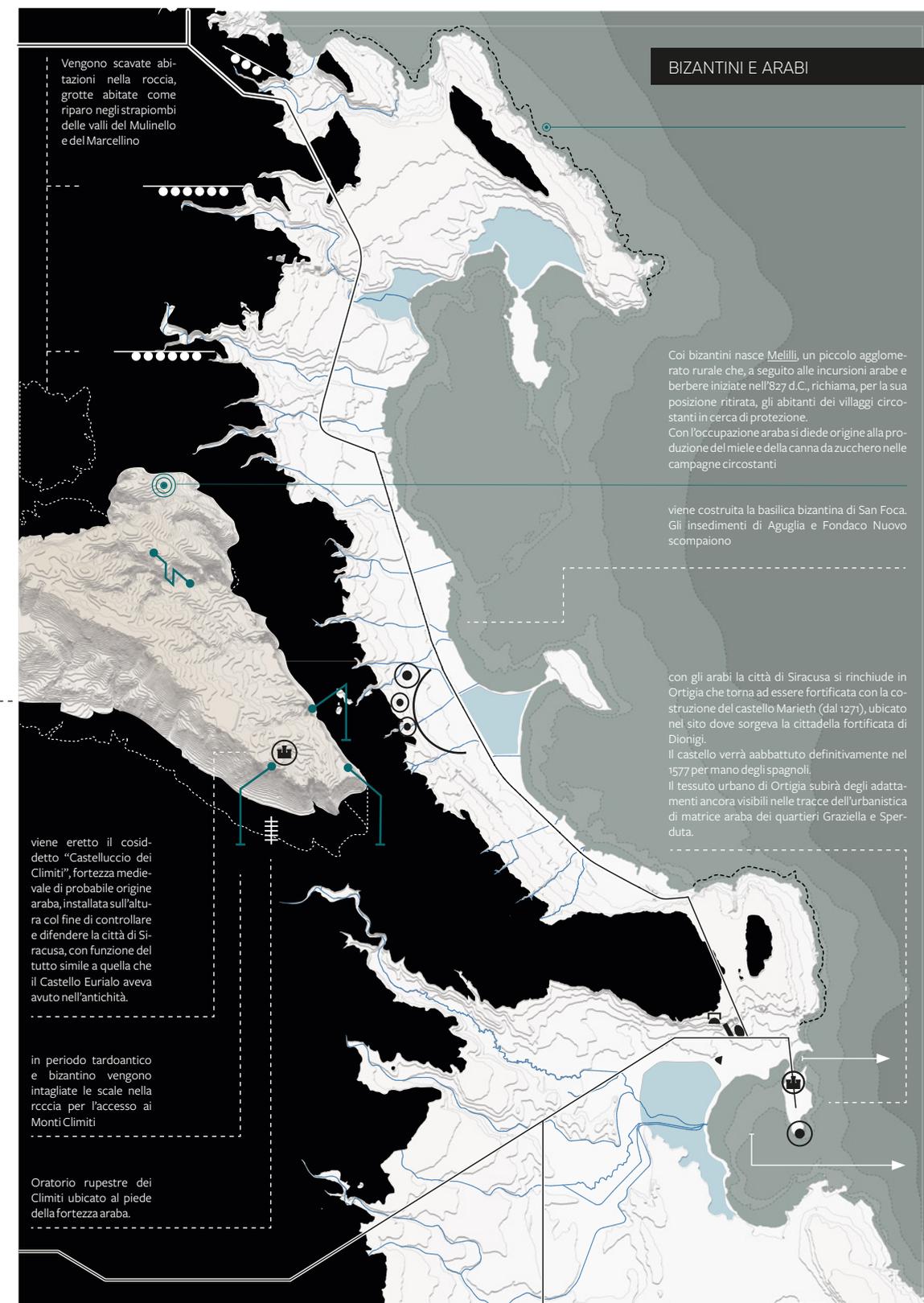
L'altipiano era raggiungibile attraverso un percorso irregolare e particolarmente

20 G. CACCIAGUERRA, *Nuovi dati sulla viabilità romana e medievale ... (op. cit.)*, pp. 280 sgg.

21 Ibidem

A differenza delle altre scale dei Monti Climiti, tutte di dimensioni contenute e realizzate mediante l'escavazione della roccia con poche porzioni costruite, la *Scala Primosole* è costruita con struttura in rilevato, simile a quella della *Scala Greca* che conduce alla "Porta Scaea" di accesso alla città di Siracusa da Nord.

La vicinanza all'altipiano delle Epipoli, al quale era connessa da un percorso di carraie che giungeva sino al Castello Eurialo, fa supporre che possa essere stata realizzata per servire il sistema difensivo delle Mura Dionigiane.



Vengono scavate abitazioni nella roccia, grotte abitate come riparo negli strapiombi delle valli del Mulinello e del Marcellino

Coi bizantini nasce Melilli, un piccolo agglomerato rurale che, a seguito alle incursioni arabe e berbere iniziate nell'827 d.C., richiama, per la sua posizione ritirata, gli abitanti dei villaggi circostanti in cerca di protezione. Con l'occupazione araba si diede origine alla produzione del miele e della canna da zucchero nelle campagne circostanti

viene costruita la basilica bizantina di San Foca. Gli insediamenti di Aguglia e Fondaco Nuovo scompaiono

con gli arabi la città di Siracusa si rinchiude in Ortigia che torna ad essere fortificata con la costruzione del castello Marieth (dal 1271), ubicato nel sito dove sorgeva la cittadella fortificata di Dionigi. Il castello verrà abbattuto definitivamente nel 1577 per mano degli spagnoli. Il tessuto urbano di Ortigia subirà degli adattamenti ancora visibili nelle tracce dell'urbanistica di matrice araba dei quartieri Graziella e Sperduta.

viene eretto il cosiddetto "Castelluccio dei Climiti", fortezza medievale di probabile origine araba, installata sull'altura col fine di controllare e difendere la città di Siracusa, con funzione del tutto simile a quella che il Castello Eurialo aveva avuto nell'antichità.

in periodo tardoantico e bizantino vengono intagliate le scale nella roccia per l'accesso ai Monti Climiti

Oratorio rupestre dei Climiti ubicato al piede della fortezza araba.

arduo che univa l'area di Castelluccio alla contrada Diddino, nei dintorni della Masseria Puliga.

Nei pressi delle pareti rocciose su cui si impiantava la fortezza araba sono ubicati i resti di un insediamento di tipo rupestre di epoca neolitico-sicula (con tombe risalenti all'epoca della "Civiltà di Castelluccio"), una Chiesa Rupestre ed una vasta necropoli di epoca tardobizantina (di tipo terraneo, con resti di fossi sepolcrali scavati nelle rocce)<sup>22</sup>.

La *Scala Rubra* (o *Scala Rossa*) era ubicata lungo la cava posto al di sotto di Cugno Sciarata e permetteva il collegamento tra l'area di Mostringiano e di contrada Aparra con la sommità dei Monti Climiti.

Si tratta di una scala dal percorso irregolare, oggi parzialmente erosa dalle frane, in parte costruita con pietre a secco e, per altri tratti, realizzata mediante l'intaglio della viva roccia.

La scala detta *Trazzerazza*, situata nella parte più settentrionale dei Monti Climiti, permetteva l'attraversamento della Cava Sorciaro e la connessione con la montagna di Melilli. Si tratta di un lungo percorso irregolare in parte tagliato nella roccia, in parte costruito tra muri a secco.

I Monti Climiti, così connessi con la piana sottostante, diventarono nuovo perno del sistema difensivo costiero con l'edificazione del "Castello dei Monti Climiti" per mano degli arabi che utilizzarono l'altura per controllare l'intero litorale e difendere Siracusa.

Ancora una volta, l'architettura forniva la risposta alle necessità difensive dei nuovi occupanti cercando nell'orografia le proprie ragioni.

Se Siracusa ed il suo circondario venivano ben presidiati dai nuovi occupanti, anche grazie alla costruzione delle architetture difensive di cui si è detto, la porzione più settentrionale del territorio costiero, al di là del torrente Cantera, divenne rifugio delle popolazioni locali oppresse dai saraceni.

Si tornò, così, a fare ricorso alle forme ipogee del passato per ricavare articolate abitazioni scavate nelle cave dei fiumi Marcellino e Mulinello, a cui si aggiunsero presto diversi oratori e chiesette rupestri.

La montagna tornava ad essere abitata modellando, ancora una volta, il suolo e le pareti rocciose, stavolta quasi come contrappunto alle masse edificate sulle alture

---

<sup>22</sup> la necropoli di "Bugno Grande" sicula ed i resti testimoniali di epoca bizantina solo ubicati rispettivamente a sud e a nord del sito collinare in cui sono poste le rovine del castello. Le rovine di antiche "latomie", le cave di pietra di epoca greca, e di antiche "Carcare" (fornaci per la produzione di calce), ed i resti di numerosi insediamenti di tipo rurale e di antiche carraie o "Trazzeri", fanno di quest'area una zona di grande interesse.

dei Climiti ed a protezione dell'isola di Ortigia.

Si tornò a segnare la costa di architetture massive con la dominazione degli svevi a cui si deve il più importante tra i cambiamenti occorsi alla morfologia del paesaggio antropizzato sin dai tempi dei greci; l'impatto di quegli eventi sulle sue forme del territorio verrà superato solo diversi secoli più tardi, per opera dalla recente colonizzazione dell'industria pesante.

Nel 1232 nacque una nuova città sulla penisola ridossata del massiccio del Monte Tauro. Veniva fondata Augusta, difesa dal suo imponente castello che, assieme alla grande aula del Maniace di Ortigia, diventava il polo settentrionale di un ambizioso progetto di territorio, ad un tempo fortificato e produttivo.

La fondazione della città (cfr. § 1.9) venne decisa proprio in funzione della presenza del grande e comodo porto che avrebbe permesso di farne il punto di partenza ideale per l'estesa rete commerciale pianificata da Federico II.

In tal modo, il sovrano avrebbe potuto dare sfogo al sofisticato sistema agricolo-produttivo del litorale aretuseo, rivolto ai ricchi mercati dell'Oriente cristiano ed alle porzioni settentrionali dell'Impero.

La città di Federico nacque nel punto in cui la penisola Xifonia ed il Monte Tauro fornivano un approdo ben protetto e naturalmente difeso, isolato via terra dalle profonde incisioni sul suolo generate dal costante scorrere dei torrenti e dalle zone acquitrinose delle paludi, successivamente trasformate in saline.

Il castello divenne il baluardo posto a guardia del prezioso ricovero sul mare; era, al contempo, un grande edificio-caricatore, funzionale al rinnovato ruolo che l'ansa naturale della Megara greca veniva ad assumere nel quadro geo-politico della macro-regione Mediterranea durante il XIII secolo.

La nuova città, infatti, faceva capo ad un'area agricola estesa da Scala Greca fino al fiume di Lentini, fonte di reddito per la Curia imperiale: la piana, eccezionalmente fertile per via dei depositi alluvionali degli Iblei e delle abbondanti acque, veniva sfruttata dall'imperatore svevo anche attraverso la costruzione di imponenti infrastrutture. È il caso, tra tutte, della diga di San Cusmano e del *piverium* di Lentini.

La prima era un'opera ardita, distante circa 200 m dalla costa, che permetteva di definire un bacino artificiale attraverso la captazione e il convogliamento delle acque dell'omonimo torrente, sfruttando, ancora una volta, l'orografia del sito.

Per mezzo di ulteriori canalizzazione, la diga di San Cusmano permetteva di fornire acqua agli agrumeti e agli orti della pianura; allo stesso tempo, il lago artificiale costituiva la peschiera per i sollazzi del sovrano di cui parlava, già nel Ciquecento,

Viene edificato il "Castellum novum" federiciano rinnovando le mura del "Castrum Vetus" della città greca. I due edifici fortificati verranno distrutti dal terremoto del 1542, poi ricostruiti, infine definitivamente distrutti dal sisma del 1693.

Nei pressi del castrum e del castellum doveva trovarsi il palacium dell'Imperatore in cui egli doveva risiedere durante i periodi di pesca nella "Biviera".



l'erudito Tommaso Fazello.

L'opera, descritta in questi termini da Giuseppe Agnello<sup>23</sup>, è oggi quasi del tutto scomparsa, sia a causa delle alluvioni che, nel corso del tempo, ne hanno causato l'interramento (assieme a quello del letto dello stesso torrente, poi sfruttato come agrumeto) che, soprattutto, per la recente installazione di un grande cementificio, reo di aver pesantemente compromesso la verginità del suolo archeologico.

L'esistenza del vivaio presupponeva quella di edifici limitrofi, adatti ai soggiorni suburbani dell'Imperatore: si trattava delle "Case del Cantara", presso Augusta, facenti parte del patrimonio delle fabbriche imperiali ed in stretta relazione con il vivarium ricavato lungo il S. Cusmano. Quelle costruzioni costituivano gli «aspetti integratori dei solacia augustanesi di Federico»<sup>24</sup>, di cui Agnello rinveniva traccia fisica nella cosiddetta Torre del Cantara.

Per lo storico, l'imperatore svevo «mentre non rinunciava ai suggestivi dilette del suo vivaio - che restava solo a pochi chilometri di distanza - godeva, dentro la deliziosa cornice delle colline iblee, l'incanto di un paesaggio di incomparabile bellezza e di un'aria profondamente risanatrice»<sup>25</sup>.

A Federico II si deve pure la costruzione di una seconda poderosa diga (del tutto simili a quella della peschiera di San Cusmano) utile alla raccolta delle acque del fiume San Leonardo in un lago artificiale (il cosiddetto Piverium) utilizzato per l'irrigazione delle colture, per l'allevamento di pesci e per accogliere volatili per le attività di caccia.

Quello dell'odierna provincia aretusea doveva essere, quindi, una sorta di grande parco produttivo, rappresentativo e ludico per l'intera corte federiciano.

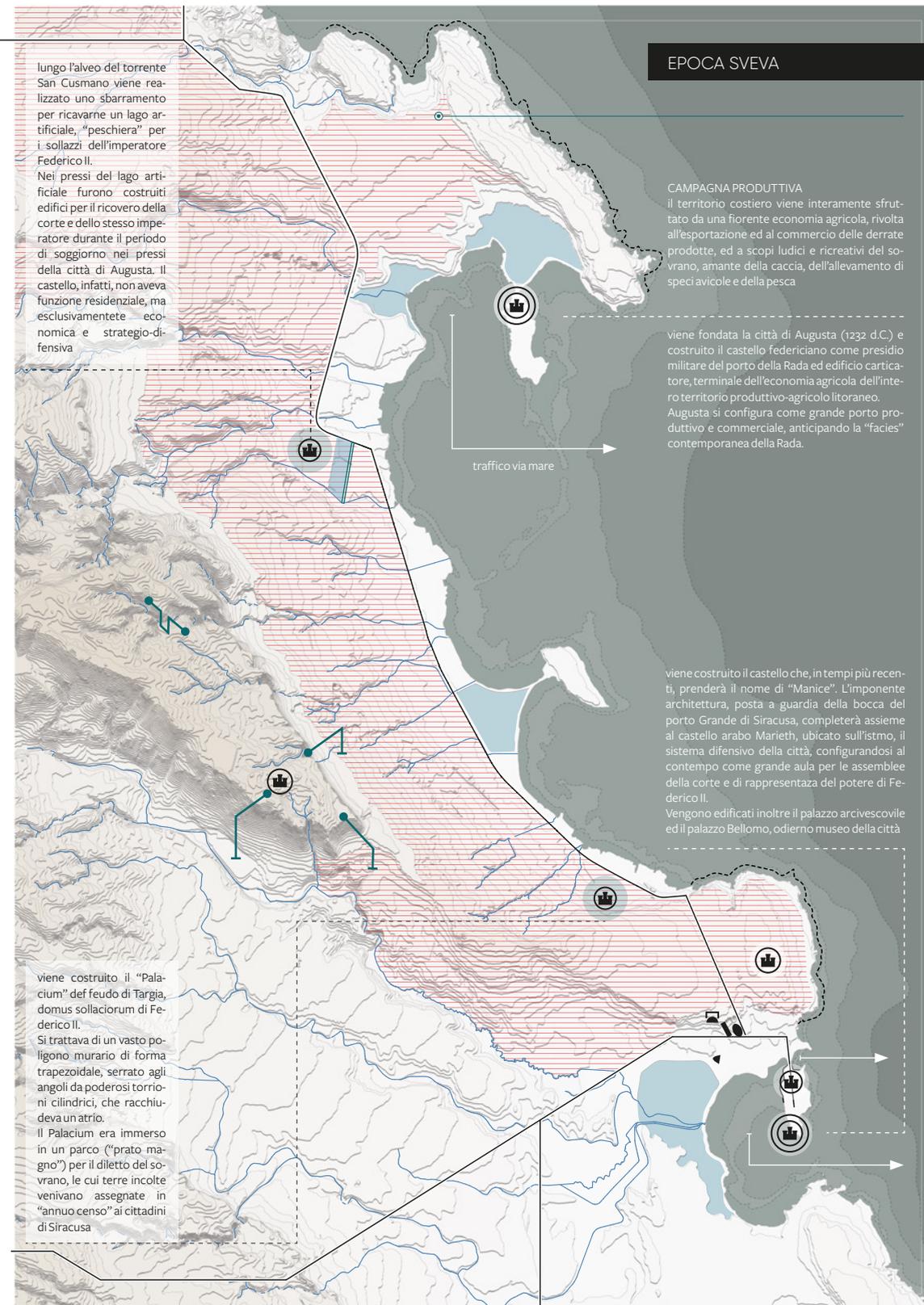
Tuttavia, l'esigenza di difenderne i confini rimaneva cogente. Così, oltre al Maniace di Siracusa (che implementava la difesa dell'isola di Ortigia aggiungendosi al castello arabo Marieth sull'istmo) ed a quello di Augusta, Federico II fece costruire un terzo castello, il cosiddetto "Castellum Novum" di Lentini che si affiancava al "Castrum Vetus" di epoca greca, recuperato per mezzo di consistenti opere strutturali ai fini della difesa della costa dall'altura della città<sup>26</sup>.

23 G. AGNELLO, *L'architettura sveva in Sicilia*, Edizioni Clio, Santa Venerina 2001, pp. 199-211

24 Ivi, p. 215

25 Ivi, p. 220

26 Del complesso militare lentinese non rimangono oggi che le rovine dei basamenti, oggi integrate al parco archeologico della città



EPOCA SVEVA

**CAMPAGNA PRODUTTIVA**  
il territorio costiero viene interamente sfruttato da una fiorente economia agricola, rivolta all'esportazione ed al commercio delle derrate prodotte, ed a scopi ludici e ricreativi del sovrano, amante della caccia, dell'allevamento di speci avicole e della pesca

viene fondata la città di Augusta (1232 d.C.) e costruito il castello federiciano come presidio militare del porto della Rada ed edificio cartaceo, terminale dell'economia agricola dell'intero territorio produttivo-agricolo litoraneo. Augusta si configura come grande porto produttivo e commerciale, anticipando la "facies" contemporanea della Rada.

viene costruito il castello che, in tempi più recenti, prenderà il nome di "Maniace". L'imponente architettura, posta a guardia della bocca del porto Grande di Siracusa, completerà assieme al castello arabo Marieth, ubicato sull'istmo, il sistema difensivo della città, configurandosi al contempo come grande aula per le assemblee della corte e di rappresentanza del potere di Federico II. Vengono edificati inoltre il palazzo arcivescovile ed il palazzo Bellomo, odierno museo della città

viene costruito il "Palacium" del feudo di Targia, domus sollaciorum di Federico II. Si trattava di un vasto poligono murario di forma trapezoidale, serrato agli angoli da poderosi torrioni cilindrici, che racchiudeva un atrio. Il Palacium era immerso in un parco ("prato magno") per il diletto del sovrano, le cui terre incolte venivano assegnate in "annuo censo" ai cittadini di Siracusa

Alla metà del XIII secolo, così, l'intero territorio risultava dominato da grandi architetture militari che integravano, nel disegno complessivo del sistema fortificato e di controllo del litorale, pure le fortezze arabe ancora funzionali alla causa militare. Assieme alle altre architetture costituite dai *palacia* del Cantara, presso Augusta, e di Chindia, presso Siracusa<sup>27</sup>, il "palacium" di Lentini doveva rappresentare «l'abituale residenza (dell'imperatore) tutte le volte che lo chiamassero le distrazioni del *vivarium*, del *flumen*, del *piverium*»<sup>28</sup>.

Al sistema di architetture massive di grande scala si sommavano, dunque, quelle minori delle residenze presidiate per i soggiorni fuori città che, al tempo stesso, rappresentavano presidi fortificati nel territorio a costituire, nel complesso, una sorta di rete a maglie larghe fatta di punti fissi nella campagna produttiva.

Il sofisticato sistema costruito degli svevi, fortemente connaturato alla genesi orografica ed idrografica del paesaggio naturale, divenne la base per le successive ulteriori trasformazioni del territorio tra Siracusa ed Augusta.

Sotto la dominazione degli aragonesi di Spagna, la minaccia delle incursioni piratesche e, poi, turche si fece pressante al punto che i numerosi regnanti che si succedettero al governo della Sicilia pianificarono un sistema d'avvistamento e difesa puntiforme, dislocato lungo tutto il litorale, che estendeva l'efficacia delle architetture militari di Federico II.

La parte più a nord del territorio litoraneo venne dotata di un ulteriore presidio difensivo. Fu così edificato il castello di Brucoli (anch'esso di pianta pressoché quadrata, dotata di torrioni circolari ai quattro angoli), a protezione dell'importante porto-caricatore e del suo fiordo, che avrebbe potuto costituire un approdo ben nascosto per le imbarcazioni nemiche.

Si misero in atto una serie sistematica di opere di miglioria, fatte di addizioni ed innesti, attraverso cui si volle assicurare migliore protezione alle due città che costituivano i porti chiave per il controllo spagnolo sul Mediterraneo.

La penisola di Augusta venne difesa da Sud con la costruzione di un muro di fortificazione che la isolava dal pur difficoltoso sbarcadero di Terravecchia.

Nemmeno l'imponente fortezza naturale su cui si impiantava la città di Siracusa appariva più sufficientemente sicura. L'isola di Ortigia venne, così, cinta da possenti

murazioni e definitivamente isolata dalla terraferma grazie al taglio dell'istmo cui si accompagnò la realizzazione delle porte urbane.

Il castello Marieth, danneggiato dal terremoto del 1592, ormai desueto e poco adatto a difendere l'istmo di Ortigia, venne abbattuto per far posto alle geometrie mistilinee delle darsene, scavate per controllarne l'attraversamento e rendere obbligatorio il passaggio attraverso le porte fortificate.

Il porto Xiphonio di Augusta venne dotato di nuovi avamposti a mare: si tratta dei forti Garcia-Vittoria e Avalos, la cui edificazione avrebbe assicurato, almeno per un certo lasso di tempo, un'adeguata protezione dalla moderna artiglieria nemica.

Il castello federiciano venne ammodernato con importanti opere difensive che ne miglioravano la resistenza agli attacchi con armi da fuoco e permettevano, al contempo, di ospitare l'artiglieria. Anche qui la morfologia della linea di costa cambiò notevolmente col taglio dell'istmo dell'isola che verrà ulteriormente fortificata con una doppia cinta di mura bastionate, opere poligonali a protezione delle mura esposte al fuoco dei cannoni.

La costa venne trasformata in una grandiosa macchina militare. Mentre Augusta veniva protetta pure alle spalle grazie alla piazza d'armi costituita dalla neonata città di Carlentini, fondata da Carlo V (con scopi di presidio del territorio costiero dai pericoli provenienti dal mare e dall'entroterra), la porzione settentrionale della città di Siracusa, che in passato aveva costituito il punto debole della sua difesa, veniva punteggiata di torri di avvistamento.

Si trattava, in realtà, di corti turrette, una nuova tipologia architettonica che, ereditando i caratteri dei *solacia* federiciani, articolava mura chiuse a protezione di "bagli", corti edificate su cui si ergeva una torre spesso merlata.

Era, dunque, un sistema di rimandi fatto di edifici difensivi e produttivi che punteggiava la campagna produttiva alle porte della città, ora suddivisa in poderi nati dalla frammentazione dei grandi possedimenti della corona sveva.

Al periodo borbonico si deve la nascita dei centri abitati di Floridia (1628) e Solarino (1759), sorti per concessione di *licentia aedificandi* da parte dei sovrani spagnoli.

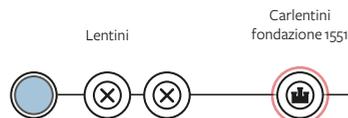
Priolo Gargallo, infine, nacque nel 1813 per iniziativa dell'omonimo barone nel sito dei precedenti insediamenti di epoca tardo-romana e bizantina, poi scomparsi nel corso della dominazione araba dell'isola.

Nello stesso periodo, il castello Maniace di Siracusa fu oggetto di opere di aggiornamento col rinzeppamento dell'intero perimetro delle mura esterne e l'addizione, a sud, del bastione di Punta Vignazza (1837) proteso verso il porto Grande per ospitare le casamatte per l'artiglieria.

27 si tratta della domus *sollaciorum* del feudo di Targia, vasto poligono murario di forma trapezoidale, serrato agli angoli da poderosi torrioni cilindrici, che definiva una corte ritagliata nel "prato magno" della campagna circostante

28 G. AGNELLO, *L'architettura sveva in Sicilia* (op. cit.), p. 289

Carlentini viene fondata nei pressi di Lentini, le cui fortificazioni erano ormai deboli e decadenti a causa di vari eventi, tra i quali il terremoto del 1542, che aveva distrutto in parte la città e le sue fortificazioni). La nuova città nacque come roccaforte arretrata, una sorta di piazza d'armi protetta da possenti mura poligonali, per la difesa della città di Augusta e dell'entroterra.



Si tornava, così, a modellare il suolo, ancora una volta per ragioni difensive e militari, contribuendo, con un ulteriore tassello costruito, a definire l'odierno aspetto del paesaggio antropogeografico costiero.

La Sicilia, già dal XV secolo, era divenuta il perno della sistema di controllo del Mediterraneo orientale messo in atto dagli spagnoli (cfr. § 1.10). In questo quadro, il litorale della provincia aretusea con le città-porto di Siracusa ed Augusta rappresentavano il fulcro di un ambizioso progetto militare, ereditato sia nelle forme che nelle intenzioni, dall'illuminato sovrano svevo che gli aveva dato forma compiuta.

Oltre agli investimenti nelle architetture difensive a cui si è fatto cenno, a partire dai primi anni dell'Ottocento si aggiunse al già variegato abaco del costruito un considerevole numero di fari e fanali che avevano lo scopo di facilitare la navigazione sottocosta delle flotte commerciali e militari borboniche che si muovevano nelle acque del Regno delle due Sicilie.

Vennero, così, installati i fari di Bruccoli (su di una delle torri angolari del castello) e di punta Santa Croce (a segnare la falesia del Monte Tauro), che venivano integrati alla lanterna presente, già da diversi secoli, sul cinquecentesco forte Avalos.

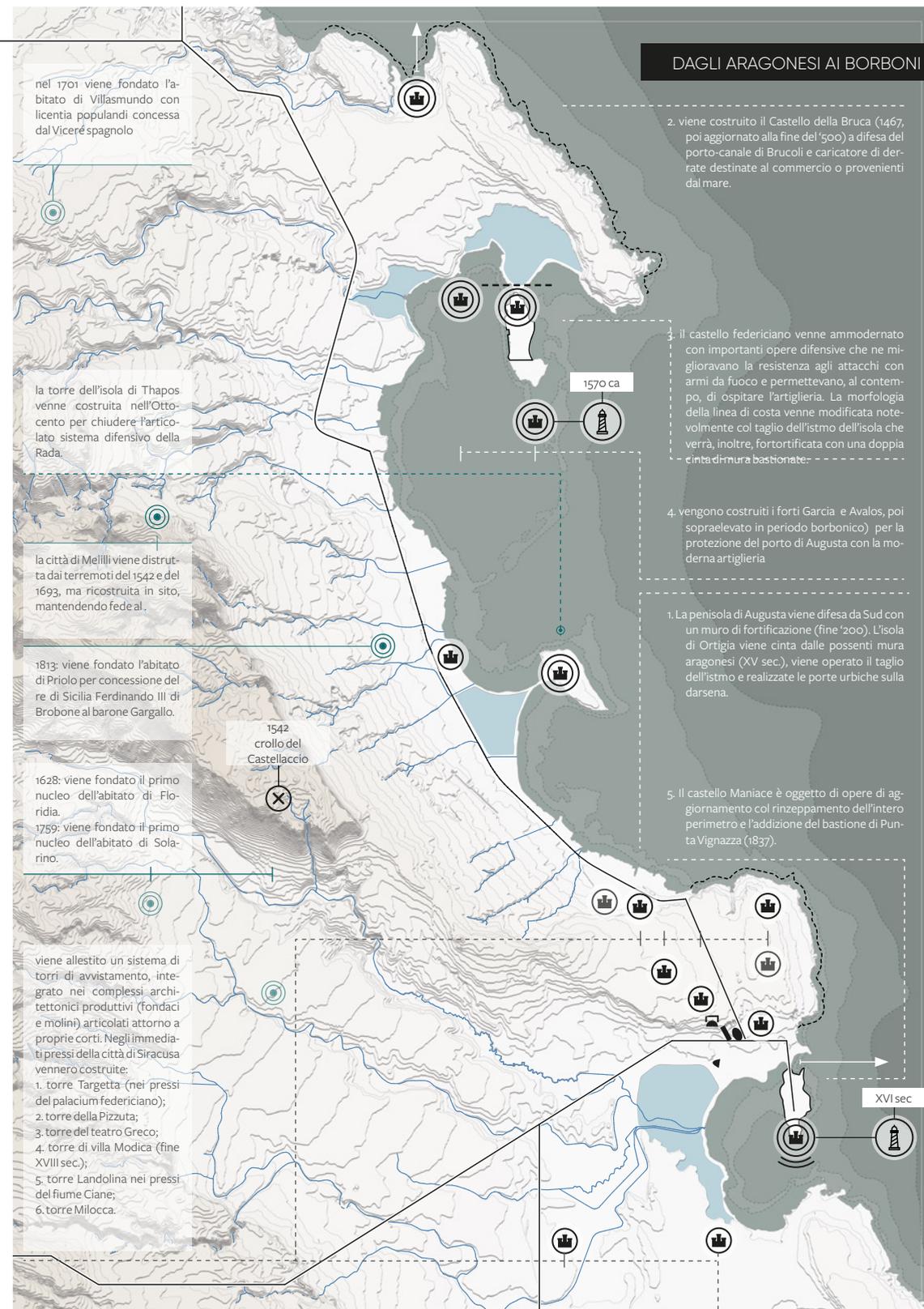
La penisola di Thapsos e, con essa, il limite meridionale del grande porto naturale della Rada, venivano segnati col faro di Magnisi, ivi installato nella prima metà del XIX secolo. La rotta d'ingresso al porto veniva segnalata dai fari di allineamento del tutto simili a quelli che, contemporaneamente, si costruivano nel porto grande di Siracusa, il cui imbocco sarebbe stato punteggiato, a destra e sinistra, dai fari del castello Maniace e della penisola Maddalena.

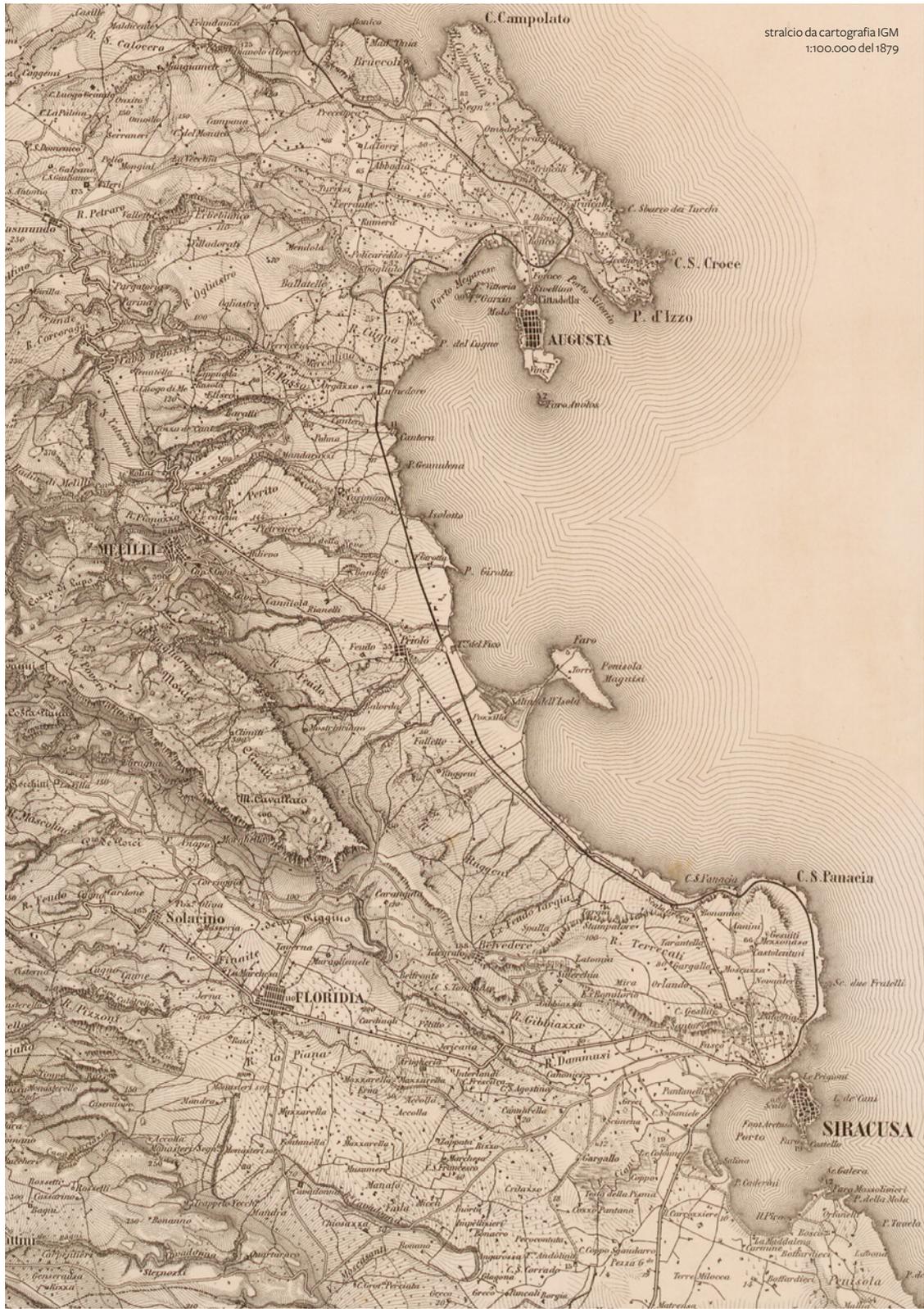
Sul finire dell'Ottocento, infine, verrà costruito il cosiddetto faro di Belvedere, attorno a cui comincerà a prendere forma l'omonima frazione della città aretusea.

Subito dopo l'Unità d'Italia la strada costiera che, per secoli, aveva permesso la comunicazione tra i principali centri abitati venne rimpiazzata dalla tratta ferroviaria che serviva la fascia orientale della Sicilia a partire dalla città aretusea, giungendo sino a Catania per proseguire, infine, verso Messina.

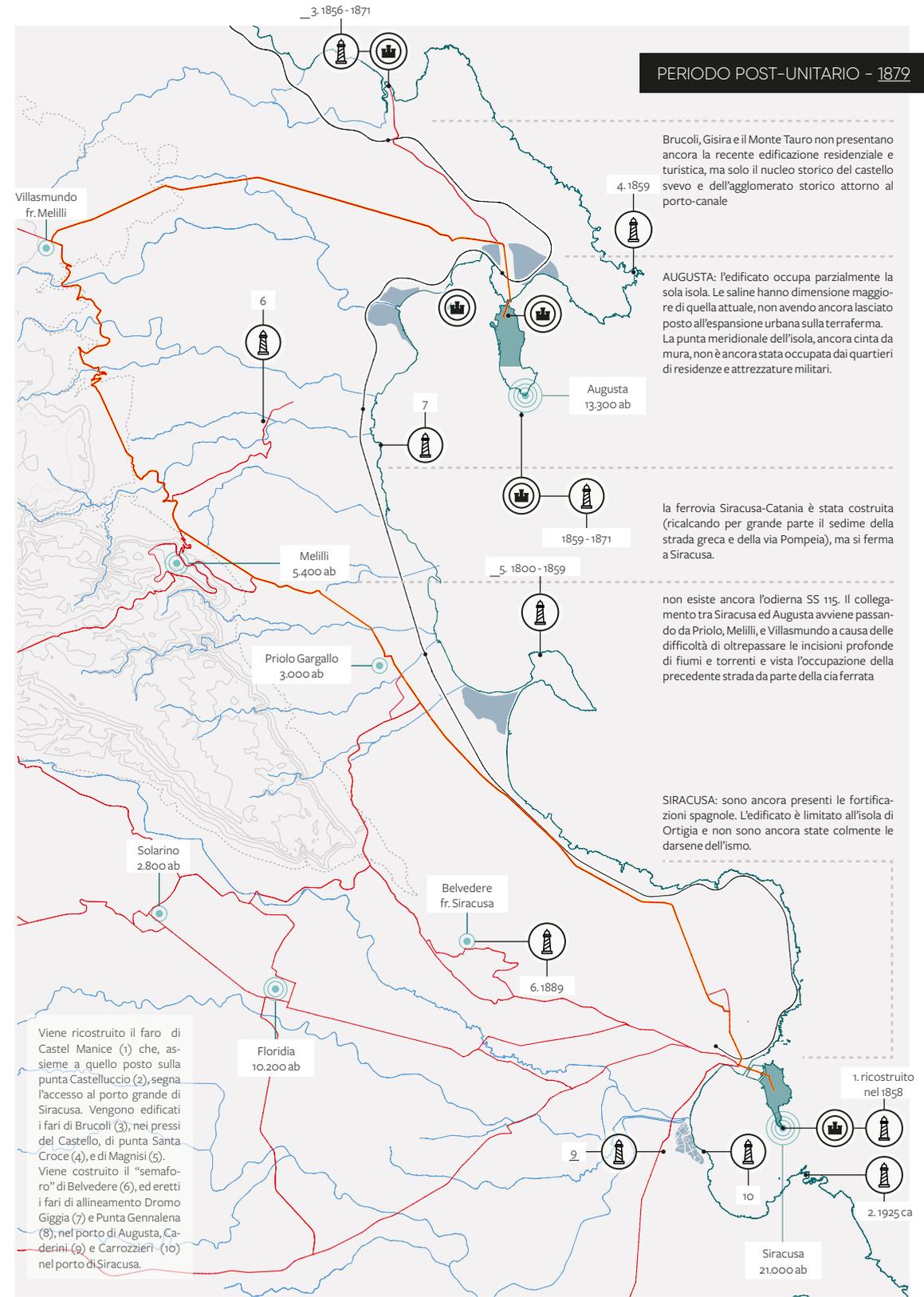
Il principale collegamento stradale diviene, come conseguenza, quello che, passando per Priolo, Melilli e Villasmundo, mette in comunicazione Augusta e Siracusa in maniera meno diretta di quanto non facesse la ferrovia.

A quel tempo, del resto, parve logico favorire il trasporto su ferro piuttosto che i lenti collegamenti su strada che non potevano ancora giovare di un uso diffuso delle autovetture, ancora in fase sperimentale.





stralcio da cartografia IGM  
1:100.000 del 1879



PERIODO POST-UNITARIO - 1879

Brucoli, Gisira e il Monte Tauro non presentano ancora la recente edificazione residenziale e turistica, ma solo il nucleo storico del castello svevo e dell'agglomerato storico attorno al porto-canale

AUGUSTA: l'edificato occupa parzialmente la sola isola. Le saline hanno dimensione maggiore di quella attuale, non avendo ancora lasciato posto all'espansione urbana sulla terraferma. La punta meridionale dell'isola, ancora cinta da mura, non è ancora stata occupata dai quartieri di residenze e attrezzature militari.

la ferrovia Siracusa-Catania è stata costruita (ricalcando per grande parte il sedime della strada greca e della via Pompeia), ma si ferma a Siracusa.

non esiste ancora l'odierna SS 115. Il collegamento tra Siracusa ed Augusta avviene passando da Priolo, Melilli, e Villasmundo a causa delle difficoltà di oltrepassare le incisioni profonde di fiumi e torrenti e vista l'occupazione della precedente strada da parte della cia ferrata

SIRACUSA: sono ancora presenti le fortificazioni spagnole. L'edificato è limitato all'isola di Ortigia e non sono ancora state colmete le darsene dell'ismo.

Viene ricostruito il faro di Castel Manice (1) che, assieme a quello posto sulla punta Castelluccio (2), segna l'accesso al porto grande di Siracusa. Vengono edificati i fari di Brucoli (3), nei pressi del Castello, di punta Santa Croce (4), e di Magnisi (5). Viene costruito il "semaforo" di Belvedere (6), ed eretti i fari di allineamento Dromo Giggia (7) e Punta Genalena (8), nel porto di Augusta, Caderini (9) e Carrozzeri (10) nel porto di Siracusa.

La prima industrializzazione, quella del trasporto motorizzato via mare e su binari, comportò un'importante trasformazione delle principali vie di comunicazione e, come si è visto, la realizzazione lungo la costa di fanali e fari per il controllo del traffico marittimo e di stazioni per la sosta dei convogli, ponendo di fatto le concrete premesse per la successiva ulteriore infrastrutturazione e l'industrializzazione massiva del litorale negli anni cinquanta del XX secolo.

Al contempo, la spinta igienista e la voglia di lasciarsi alle spalle il periodo borbonico, mai pienamente gradito ai siciliani, fece sì che la città di Siracusa, allora confinata in Ortigia, si liberasse di gran parte delle mura aragonesi e delle fortificazioni sull'istmo di periodo borbonico per aprirsi all'espansione sulla terraferma (cfr. § 1.11).

Vennero dapprima edificati gli isolati della porzione settentrionale dell'isola e, nel giro di breve tempo, si registrò l'ampliamento urbano del quartiere umbertino attraverso la colmata dei canali scavati nel corso del Seicento per ragioni difensive. Contemporaneamente, si edificava la cosiddetta borgata Santa Lucia, frazione meno nobile della nuova città nata dalla speculazione edilizia messa in atto per mezzo dell'istituto dell'enfiteusi.

Di contro, la necessità di una tanto repentina crescita urbana tardava a farsi sentire ad Augusta, dove le opere militari spagnole riuscirono a sopravvivere nella loro forma originaria, giungendo sino ai giorni nostri.

A partire dai decenni immediatamente successivi all'unificazione del territorio nazionale, l'Istituto Geografico Militare del Regno cominciò ad elaborare delle carte dettagliate attraverso cui ci è possibile ricostruire la trasformazione del territorio, con particolare riferimento alle infrastrutture che, di qui in avanti, costituiranno uno dei fulcri su cui si imposteranno tutte le successive modificazioni del paesaggio antropogeografico.

La vocazione dei porti di Siracusa ed Augusta va definendosi nel corso dei primi decenni del Novecento: quello della città aretusea diviene un approdo prevalentemente commerciale e diportistico, mentre il golfo della Rada, per la profondità dei fondali e l'ampiezza dell'ansa costiera, viene ad assumere una configurazione prettamente militare.

La carta IGM del 1931 mostra come sia già stati edificati l'hangar dirigibili (cfr. § 1.12) che, nel corso del primo conflitto mondiale, costituì un importante nodo per il controllo militare del canale di Sicilia<sup>29</sup>: in generale ed in continuità con quanto era av-

<sup>29</sup> I dirigibili avevano il compito di avvistare i sommergibili che tentavano di transitare attraverso lo stretto di Messina

venuto nel corso della storia più o meno prossima, Augusta divenne il luogo deputato al controllo dei tratti di mare più prossimi al territorio italiano ed a quelli a cui si guardava per le aspirazioni coloniali che si facevano strada nel primo dopoguerra.

Il porto Xiphonio, nei pressi dell'odierno parco dell'hangar, venne attrezzato con un idroscafo per gli idrovolanti a supporto delle operazioni militari di marina e, a partire dagli anni Trenta, la linea di costa occidentale dell'isola veniva modellata coi moli del porto militare.

La porzione più a sud di Augusta cominciava ad ospitare le numerose attrezzature che, di lì a poco, l'avrebbero tramutata in una estesa e moderna base militare per lo stanziamento di unità navali.

Le dighe foranee costruite prima e durante la guerra mondiale, poi completate entro gli anni '50, definivano la nuova geometria del bacino della Rada tra punta cugno e Terravecchia.

Nell'ambito del sistema territoriale di attrezzature belliche, il faro di Belvedere assumeva un importante ruolo strategico; per via della sua posizione sopraelevata e dominante rispetto a tutto il tratto di costa esteso tra Siracusa ed Augusta, l'architettura tardottocentesca diveniva centro stabile per la gestione delle comunicazioni radio via telegrafo tra le imbarcazioni in navigazione sottocosta e di stanza presso i porti e la terraferma.

In meno di cinquant'anni le città di Siracusa ed Augusta avevano quasi raddoppiato la propria popolazione residente ed anche la frazione siracusana di Priolo Gargallo era cresciuta notevolmente.

La forma del territorio tornava ad essere protagonista nel suggerire la localizzazione dei centrali idroelettrici Petino: intorno al 1910, infatti, venivano realizzati gli invasi artificiali sul Monte Cavallaro e di ponte Diddino, nel comune di Priolo, a costituire i serbatoi di accumulo superiore ed inferiore dell'impianto idroelettrico di generazione e pompaggio dell'Anapo<sup>30</sup>.

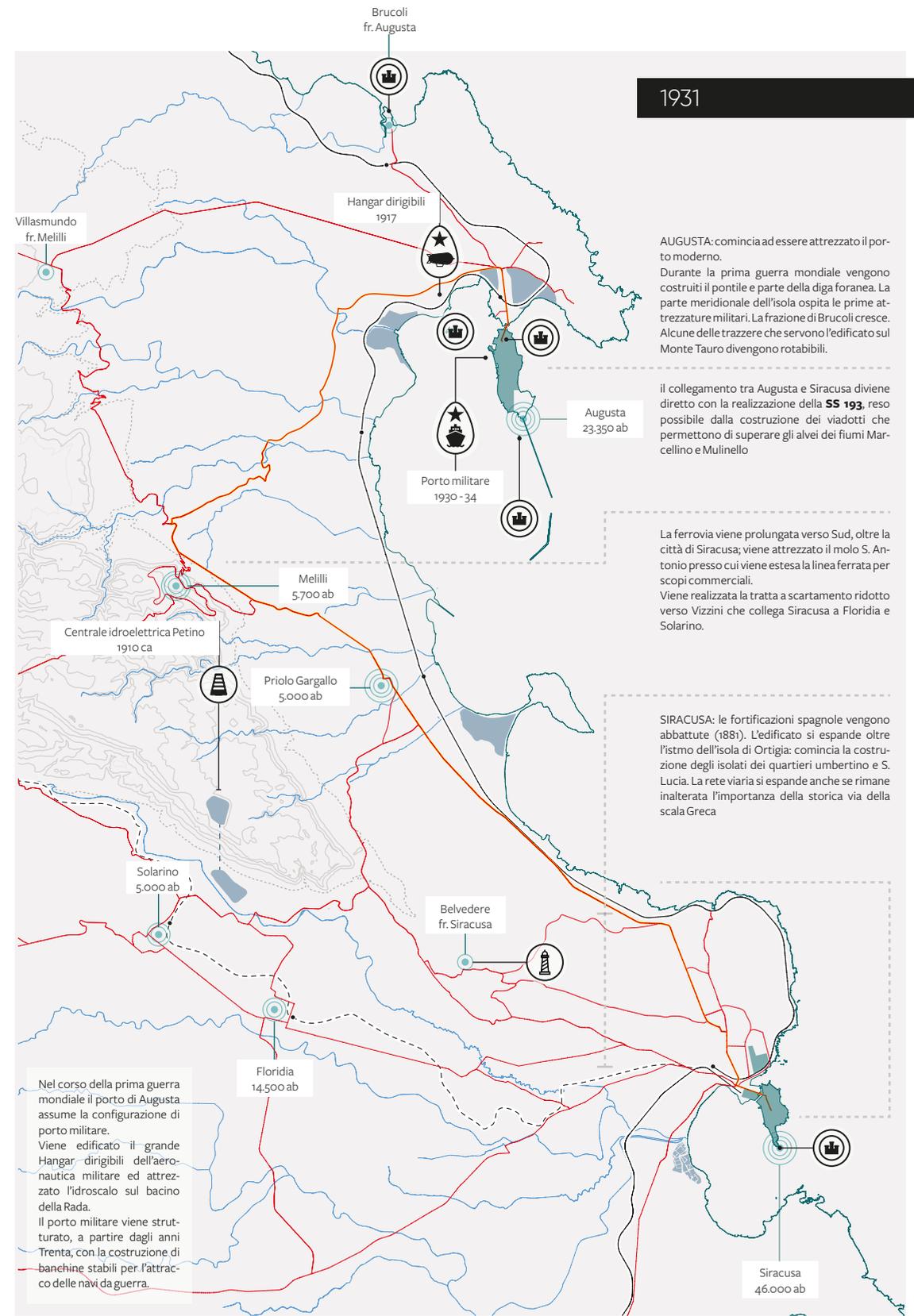
Si trattò della prima grande "macchina" installata nel territorio litoraneo, immaginata come caposaldo della rete di produzione e distribuzione di energia nel processo di elettrificazione della Sicilia.

Quella dell'Anapo rimane, tutt'oggi, l'unica centrale idroelettrica siciliana. Le ragioni di quella scelta si pongono in ideale continuità con quanto gli eventi della storia del litorale e delle sue trasformazioni ci suggeriscono.

<sup>30</sup> Altri due invasi verranno realizzati solo più di recente: si tratta del bacino di Fiumara Grande, insieme a quello che raccoglie le acque del fiume Mulinello nel serbatoio omonimo, alimentano la vasca Ogliastro, a servizio dello stabilimento petrolchimico Agip di Priolo.



stralcio da cartografia IGM 1:100.000 del 1931 che aggiorna quella del 1926-28



1931

AUGUSTA: comincia ad essere attrezzato il porto moderno. Durante la prima guerra mondiale vengono costruiti il pontile e parte della diga foranea. La parte meridionale dell'isola ospita le prime attrezzature militari. La frazione di Brucoli cresce. Alcune delle trazzere che servono l'edificato sul Monte Tauro divengono rotabili.

il collegamento tra Augusta e Siracusa diviene diretto con la realizzazione della **SS 193**, reso possibile dalla costruzione dei viadotti che permettono di superare gli alvei dei fiumi Marcellino e Mulinello

La ferrovia viene prolungata verso Sud, oltre la città di Siracusa; viene attrezzato il molo S. Antonio presso cui viene estesa la linea ferrata per scopi commerciali. Viene realizzata la tratta a scartamento ridotto verso Vizzini che collega Siracusa a Floridia e Solarino.

SIRACUSA: le fortificazioni spagnole vengono abbattute (1881). L'edificato si espande oltre l'istmo dell'isola di Ortigia; comincia la costruzione degli isolati dei quartieri umbertino e S. Lucia. La rete viaria si espande anche se rimane inalterata l'importanza della storica via della scala Greca

Nel corso della prima guerra mondiale il porto di Augusta assume la configurazione di porto militare. Viene edificato il grande Hangar dirigibili dell'aeronautica militare ed attrezzato l'idroscale sul bacino della Rada. Il porto militare viene strutturato, a partire dagli anni Trenta, con la costruzione di banchine stabili per l'attracco delle navi da guerra.

La grande portata del fiume Anapo, i suoli calcarei facili da scavare e la conformazione orografica dei Monti Climiti (con l'altipiano pianeggiante a definirne il coronamento) consentivano la facile ed economica ubicazione dei due bacini nella stessa zona in cui, millenni prima, i greci scavarono l'imponente acquedotto Galermi per rifornire d'acqua le campagne e la città di Siracusa.

Ciò conferma come ogni evento che ha contribuito alla modificazione del paesaggio antropogeografico di questa parte dell'isola non possa che essere considerato come uno spaccato di un ben più ampio insieme di forme e ragioni del territorio e delle sue componenti naturali e costruite.

La centrale Petino costituiva, dunque, il primo passo verso la scelta strategica di installare nel litorale tra Siracusa ed Augusta il maggiore polo industriale dell'isola.

La necessità di servire e mettere in comunicazione in maniera più diretta i centri di Siracusa ed Augusta comporò la realizzazione della strada statale SS 193, attraverso la costruzione di viadotti sugli alvei dei fiumi Marcellino e Mulinello, che tuttavia rendeva ancora necessario il passaggio da Melilli.

Sebbene dal confronto cartografico non si possa apprezzare l'ubicazione né l'estensione dei nuovi grandi stabilimenti produttivi (che non venivano rappresentati in cartografia per la sensibilità che questi avrebbero potuto rappresentare come obiettivi militari), già nei primi anni Cinquanta si faceva strada l'industria petrolifera con l'installazione degli impianti della Rasiom (1949), ubicati nel lembo di terra compreso tra il fiume Marcellino ed il torrente Cantera.

La città di Megara Hyblaea era stata seppellita da secoli di oblio, ma la scelta del luogo d'impianto della raffineria dovette essere figlia degli stessi criteri che avevano comportato la fondazione, poco distante e diversi millenni prima, della colonia greca: in quel sito, un luogo pianeggiante, vicino un'ampia ansa ridossata ai venti ed alla furia del mare ed una grande ricchezza idrica avrebbero permesso di soddisfare le economie di produzione.

La Rada di Augusta, infatti, costituiva un porto ampio e facilmente fruibile, anche per la notevole profondità dei fondali. Il comodo approdo via mare per le petroliere, una politica propensa a favorire l'industrializzazione e la grande abbondanza d'acqua superficiale e sotterranea.

La prima industria di raffinazione sorta nell'area si giovava, quindi, della facilità di approdo che il seno megarese forniva lungo la rotta del petrolio Suez-Gibilterra, sfruttando al contempo l'infrastrutturazione già in atto nel litorale per approvvigionarsi del greggio che si estraeva, già da qualche anno, nel territorio ibleo (Ragu-

sa, Vittoria) e nel gelese.

Presto si presentò l'esigenza di rifornire della necessaria quantità di energia elettrica l'impianto di raffinazione e, in prospettiva, i nuovi poli che l'insediamento produttivo avrebbe ospitato.

Per questo motivo, alla centrale idroelettrica costruita agli inizi del secolo venne affiancata dalla Tifeo, situata ancor più a ridosso del sito archeologico che, nel frattempo, l'Ecole française de Rome e la Soprintendenza provinciale riscoprivano e provvedevano a sottoporre a tutela, col fine di preservare i resti di un'importante passato dal repentino ed imponente cambiamento che, di lì a poco, l'intera fascia litoranea avrebbe visto verificarsi.

Mentre la spinta alla rinfunzionalizzazione produttiva del territorio portava alla nascita di un vero e proprio dipolo urbano-industriale, i centri abitati maggiori di Siracusa ed Augusta si espandevano in risposta al fenomeno di crescita demografica che si registrava come conseguenza del benessere economico frutto delle possibilità di impiego offerto dalla grande industria.

Siracusa cresceva verso nord, lungo la storica direttrice di viale Scala Greca; anche Augusta, dopo aver saturato gli spazi residui dell'isola con l'edificazione completa di Terravecchia, occupata dai distretti militari, cercava nuovi terreni edificabili al di là dell'istmo.

Le saline venivano così ridimensionate, dopo aver perso la loro funzione produttiva legata all'estrazione del sale alimentare, a partire proprio dall'installazione dei primi centri industriali.

All'alba dei primi anni Sessanta si erano già installati diversi nuclei del futuro polo petrolchimico che si andava addensando nella porzione meridionale delle Rada, a nord della penisola Magnisi.

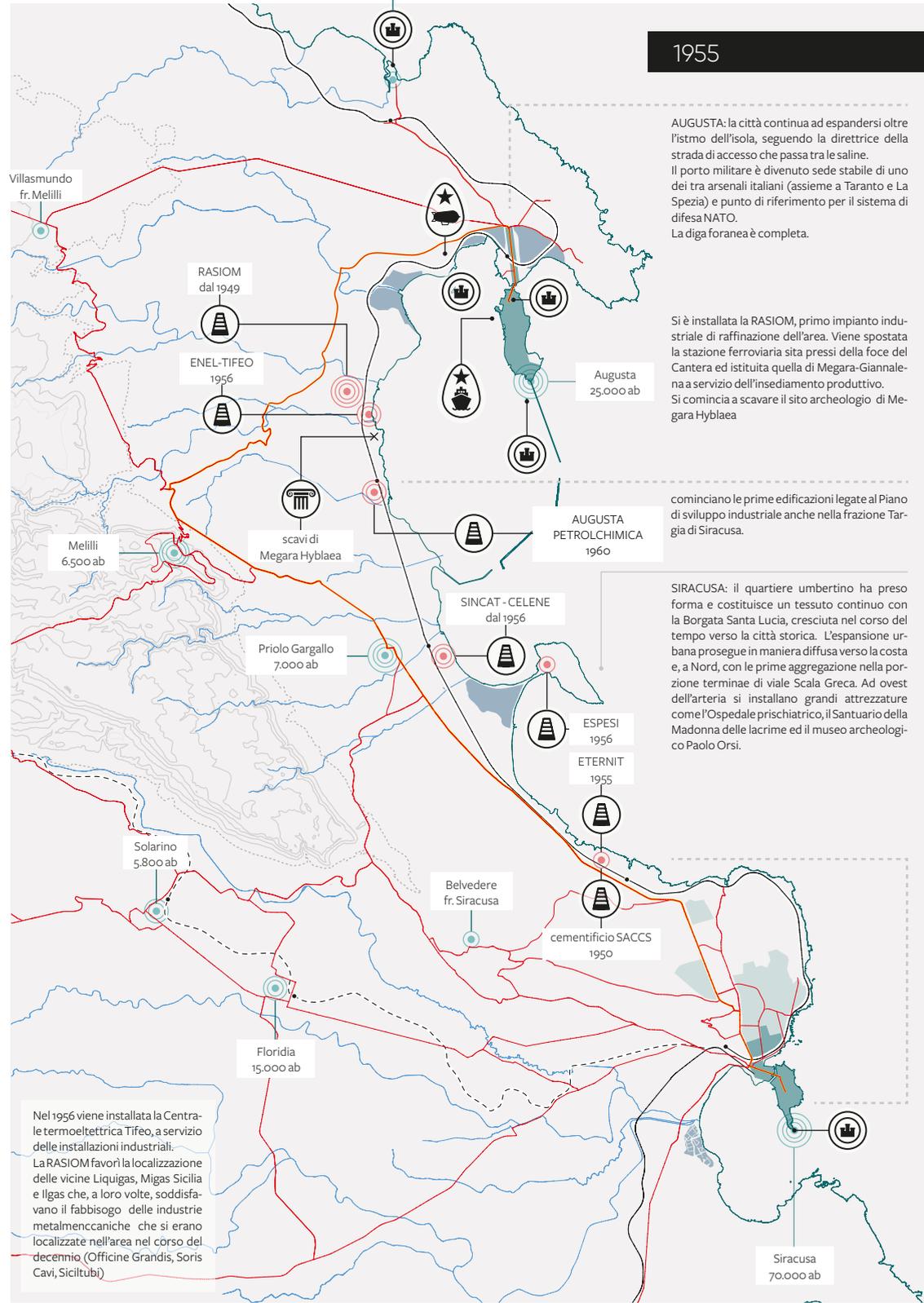
Nemmeno la penisola di Thapsos riusciva a rimanere indenne alla foga con cui si metteva in opere il nuovo asset produttivo del territorio. Proprio nei pressi dei resti dell'abitato di Thapsos, infatti, si installava la Espesi, industria che si occupava dell'estrazione del bromo dalle acque marine, dismessa solo nel 1970<sup>31</sup>.

Contemporaneamente, anche la porzione più prossima a Siracusa del litorale aretuseo vedeva insediarsi edifici produttivi di grande scala (Ethernit Sicilia, Cenmentifici, ecc.) che, assieme alle cave sparse sul territorio ed alle fabbriche di calce, sup-

<sup>31</sup> Gli edifici che costituivano il complesso produttivo sono ancora presenti, in stato di dismissione, sull'istmo della penisola di Magnisi



stralcio da cartografia IGM 1:100.000 del 1955 che aggiorna "per le rotabili e particolari importanti" la carta del 1931



1955

AUGUSTA: la città continua ad espandersi oltre l'istmo dell'isola, seguendo la direttrice della strada di accesso che passa tra le saline. Il porto militare è divenuto sede stabile di uno dei tra arsenali italiani (assieme a Taranto e La Spezia) e punto di riferimento per il sistema di difesa NATO. La diga foranea è completa.

Si è installata la RASIOM, primo impianto industriale di raffinazione dell'area. Viene spostata la stazione ferroviaria sita presso della foce del Cantera ed istituita quella di Megara-Giannaleona a servizio dell'insediamento produttivo. Si comincia a scavare il sito archeologico di Megara Hyblaea

cominciano le prime edificazioni legate al Piano di sviluppo industriale anche nella frazione Targia di Siracusa.

SIRACUSA: il quartiere umbertino ha preso forma e costituisce un tessuto continuo con la Borgata Santa Lucia, cresciuta nel corso del tempo verso la città storica. L'espansione urbana prosegue in maniera diffusa verso la costa e, a Nord, con le prime aggregazione nella porzione terminae di viale Scala Greca. Ad ovest dell'arteria si installano grandi attrezzature come l'Ospedale psichiatrico, il Santuario della Madonna delle lacrime ed il museo archeologico Paolo Orsi.

Nel 1956 viene installata la Centrale termoelettrica Tifeo, a servizio delle installazioni industriali. La RASIOM favorì la localizzazione delle vicine Liquigas, Migas Sicilia e Ilgas che, a loro volta, soddisfarono il fabbisogno delle industrie metalmeccaniche che si erano localizzate nell'area nel corso del decennio (Officine Grandis, Soris Cavi, Siciltubi)

portava l'imponente processo edilizio<sup>32</sup>.

Quei segni sul suolo contribuiscono, nell'attuale quadro della morfologia del paesaggio litoraneo, a segnare dei punti di riferimento. La forza impattante delle loro forme scavate ed il rimando evocativo agli usi che, nel passato meno recente, aveva rivestito l'architettura ipogea, contribuiscono a rendere legittima la prospettiva di poter attribuire a simili luoghi dimenticati nuovi ruoli nel processo di riqualificazione e ri-significazione dell'area.

Gli anni '60 e '70 videro, infine, la completa infrastrutturazione dell'area: la nuova strada statale SS114 veniva realizzata per servire in maniera più diretta i poli industriali che, nel frattempo, avevano saturato la porzione meridionale del tratto costiero della Rada.

L'Isab, grande stabilimento per la produzione di prodotti petrolchimici, troverà spazio tra il torrente San Cusmano e le cave Canniolo e Sorciaro, servendosi delle materie semilavorate fornite dai processi di distillazione del petrolio messe in atto dalle raffinerie limitrofe.

Allo stesso tempo, la frazione di Targia, nei pressi di Siracusa, accoglieva un secondo stabilimento Isab, che avrebbe definitivamente urbanizzato l'area e contribuito a modificare in maniera significativa il paesaggio litoraneo attraverso la realizzazione del pontile che si trova, oggi, alle porte della città.

In quegli anni, nel giro di poco più di un decennio, appariva e scompariva l'abitato di Marina di Melilli, vittima degli interessi dei gruppi industriali; nel frattempo sorgeva, appena a sud dell'isola di Thapsos, una seconda centrale termoelettrica, poi riconvertita in tempi recenti per la produzione di energia solare con specchi parabolici. La strada statale veniva prolungata verso Catania e l'aeroporto della Sicilia orientale, mentre i centri maggiori di Siracusa ed Augusta continuavano la loro espansione urbana.

In questo quadro, la frazione siracusana di Priolo Gargallo assumeva un'importanza rilevante, ubicata com'era a ridosso del polo petrolchimico. L'espansione demografica e le rivendicazioni sociali portavano, infatti, all'acquisizione dello *status* di Comune indipendente a cui spettavano, di conseguenza, i profitti legati all'ubica-

<sup>32</sup> Il settore edile e di produzione della calce era divenuto settore di punta dell'economia siracusana già in concomitanza dell'abbattimento delle mura e dell'espansione della città sulla terraferma, avvenuta quasi un secolo prima. Nel corso del processo di industrializzazione, che comportò l'edificazione di numerosi edifici ed opere infrastrutturali a partire dagli anni '50, l'economia locale si trovò pronta ed appoggiò incondizionatamente il rinnovamento proposto anche per via dell'immediato ritorno economico che sarebbe potuto derivarne.

zione nel proprio territorio comunale, di un gran numero di complessi industriali di cui divenne cerniera rispetto al territorio limitrofo.

Già sul finire degli anni Settanta, dunque, l'insediamento lineare dal carattere urbano-industriale che caratterizza, oggi, il litorale della provincia di Siracusa, aveva preso una forma definita, del tutto simile a quella odierna, fatta eccezione per l'autostrada che tarderà a essere realizzata sino al primo decennio del secolo seguente. Si era dunque costituito un *unicum* edificato in cui la commistione di usi (civili, militari, industriali) non aveva, però, tenuto in debita considerazione gli effetti che la produzione di rifiuti nocivi ed una tanto rapida modificazione degli ecosistemi avrebbe comportato per la salute dell'ambiente e dei suoi abitanti.

La risposta spontanea degli abitanti di Augusta ai quei cambiamenti, certamente poco piacevoli in termini di qualità della vita, fu la tendenza ad abitare con insediamenti diffusi, l'altura del Monte Tauro, affacciata sul mare aperto antistante la baia di Brucoli piuttosto che sul porto della città storica, ormai saturo e soffocato dal polo industriale esteso su tutta la Rada.

Non si poté far altro che prendere atto ed assecondare, con le previsioni del piano Calandra della metà degli anni Settanta (cfr. § 1.4), la fisiologica tendenza delle dinamiche urbane che, ancora una volta, trovavano nella morfologia del suolo i limiti e le direttrici formali su cui attestarsi.

Pure nel caso di Siracusa, le trasformazioni urbane della città seguirono dinamiche proprie sfuggendo, almeno in parte, ai dettami della pianificazione di Cabianca.

Già sul finire degli anni Sessanta si nota come l'edificato di espansione, piuttosto che limitarsi alla zona ad Est del viale Scala Greca, tenda ad occupare le aree ad Ovest dell'asse stradale, disattendendo nei fatti l'auspicio dell'urbanista che immaginava di preservarle come grande parco urbano che estendesse, sino alle porte della città, l'area archeologica del Castello Eurialo.

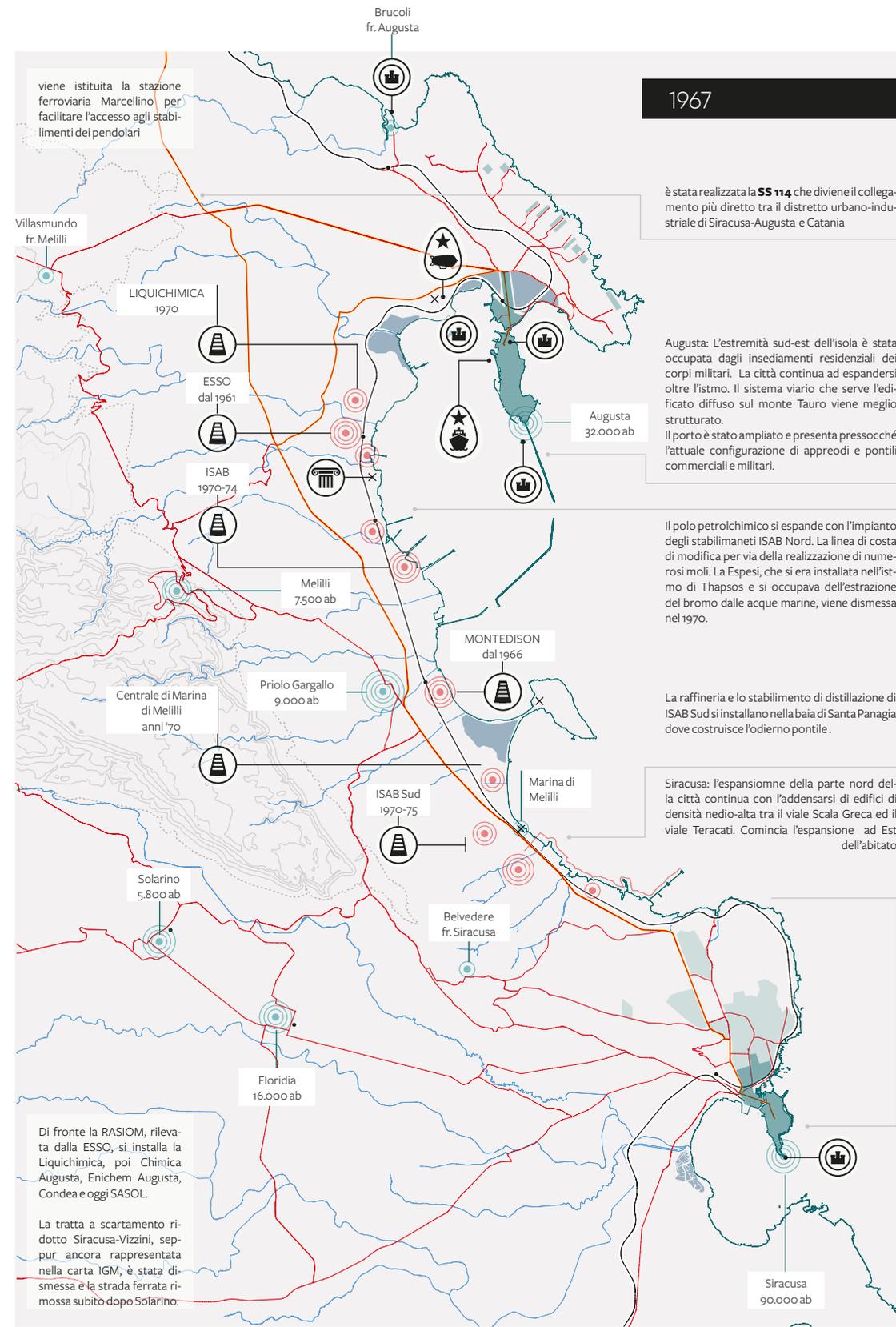
L'area ASI (Area di Sviluppo Industriale) del litorale si era, dunque, articolata in tre grandi poli (a nord del porto di Augusta, quello principalmente dedicato alla raffinazione, a sud il comparto petrolchimico e, in zona Targia, in un'ulteriore area occupata da stabilimenti dedicati alla raffinazione del greggio).

Il quadro di sintesi dell'evoluzione della forma attuale del territorio costiero ci viene restituita dall'ultima cartografia disponibile, la Carta Tecnica Regionale del 2008, che ci consente di cogliere la portata del fenomeno di urbanizzazione verificatosi in appena sessant'anni.

Il completamento del tratto autostradale ha, nei fatti, avvicinato l'insediamento lineare allo schema lecorbuseriano di città industriale, fatta salva l'importante dif-



stralcio da cartografia IGM 1:100.000 del 1967



1967

viene istituita la stazione ferroviaria Marcellino per facilitare l'accesso agli stabilimenti dei pendolari

è stata realizzata la **SS 114** che diviene il collegamento più diretto tra il distretto urbano-industriale di Siracusa-Augusta e Catania

Augusta: L'estremità sud-est dell'isola è stata occupata dagli insediamenti residenziali dei corpi militari. La città continua ad espandersi oltre l'istmo. Il sistema viario che serve l'edificato diffuso sul monte Tauro viene meglio strutturato. Il porto è stato ampliato e presenta pressoché l'attuale configurazione di approdi e pontili commerciali e militari.

Il polo petrolchimico si espande con l'impianto degli stabilimenti ISAB Nord. La linea di costa di modifica per via della realizzazione di numerosi moli. La Espesi, che si era installata nell'istmo di Thapsos e si occupava dell'estrazione del bromo dalle acque marine, viene dismessa nel 1970.

La raffineria e lo stabilimento di distillazione di ISAB Sud si installano nella baia di Santa Panagia dove costruisce l'odierno pontile.

Siracusa: l'espansione della parte nord della città continua con l'addensarsi di edifici di densità medio-alta tra il viale Scala Greca ed il viale Teracati. Comincia l'espansione ad Est dell'abitato

Di fronte la RASIOM, rilevata dalla ESSO, si installa la Liquichimica, poi Chimica Augusta, Enichem Augusta, Condea e oggi SASOL.

La tratta a scartamento ridotto Siracusa-Vizzini, seppur ancora rappresentata nella carta IGM, è stata dismessa e la strada ferrata rimossa subito dopo Solarino.

ferenza che, nel caso del dipolo Siracusa-Augusta, comporta la presenza di centri urbani interposti agli insediamenti produttivi.

La specializzazione e l'impatto ecosistemico delle industrie ha reso complessa la compresenza delle due realtà, portando a galla i molti problemi ambientali che, nel corso del tempo, si sono manifestati con gli effetti nefasti dell'inquinamento da metalli pesanti delle risorse idriche, dei suoli e dell'aria.

Alle porte di Siracusa, la promiscuità tra area industriale e periferia urbana ha favorito, nel corso degli ultimi decenni, la crescita di un secondo insediamento intermedio: si tratta della frazione di Mellilli detta Città Giardino.

Qui l'edificato residenziale ha trovato posto nella zona più prossima all'autostrada, mentre il filtro tra l'abitato e l'area industriale dell'Isab è costituito da un'ampia area di capannoni industriali dismessi e dalla zona dei grandi centri commerciali attestati lungo il vallone Picci.

L'edificato della città diffusa di Augusta ha ormai occupato gran parte dell'altipiano del Monte Tauro e, sul versante più settentrionale, ha raggiunto la frazione di Brucoli.

Il piano regolatore di Calandra, intanto, aveva permesso l'edificazione di complessi turistici a bassa densità in località Gisira e lungo la cosiddetta Costa Saracena, ad ovest di Brucoli. Ancora meno distante dallo storico centro portuale, un grande edificio ricettivo si era installato sulla falesia calcarea ricalcando quanto previsto dallo stesso Cabianca in termini di vocazione complessiva per l'intera area costiera. Anche la città di Siracusa vide l'espansione del proprio intorno urbanizzato con l'edificazione di villaggi di seconde case affacciate sulla porzione meridionale del porto Grande e sulla penisola della Maddalea.

Le due città, sfrangiate ciascuna verso il proprio estremo, si compenetrano con le realtà produttive da cui sono separate esclusivamente per la presenza del letto del Mulinello (oggi inglobato nell'omonimo parco), nel caso di Augusta, e dal parco archeologico vincolato delle mura dionigiane, per la città di Siracusa.

La recente ultimazione del tratto autostradale che mette in comunicazione diretta i due centri urbani maggiori ha fatto sì, infine, che si completasse il processo di aggregazione del costruito lungo una fascia estesa e continua.

Ciò ha avuto effetti anche sulla percezione soggettiva del paesaggio da parte dei suoi propri abitanti e di chi, oggi, lo attraversa percorrendo le moderne infrastrutture.

Nessun indizio indica più la presenza di una tanto grande ricchezza di forme e significati negli oggetti che punteggiano la costa.

La percorrenza avviene perlopiù sulla fascia dell'autostrada A18; la strada statale SS 115 è divenuta un rotabile a servizio quasi esclusivo dei poli industriali, senza alcuna qualificazione, mentre la ferrovia, sottoutilizzata e bisognosa di opere di aggiornamento (come il raddoppio dei binari, programmato da tempo e non ancora realizzato), costituisce un ostacolo fisico alla fruizione della costa.

L'impedimento è stato superato nel tratto urbano di Siracusa con l'interramento del passante ferroviario, attraverso cui è stato possibile liberare la costa e ricucire il quartiere della borgata al resto della città.

Di contro, il problema persiste ancora ad Augusta dove la porzione settentrionale della città, cresciuta tra le saline, ormai abbandonate e ridotte nella loro estensione, è fisicamente separato dal resto della città dalla cintura ferroviaria che, proseguendo il suo percorso, costituisce un'importante cesura anche nei confronti della città diffusa sviluppatasi oltre le pendici del Monte Tauro.

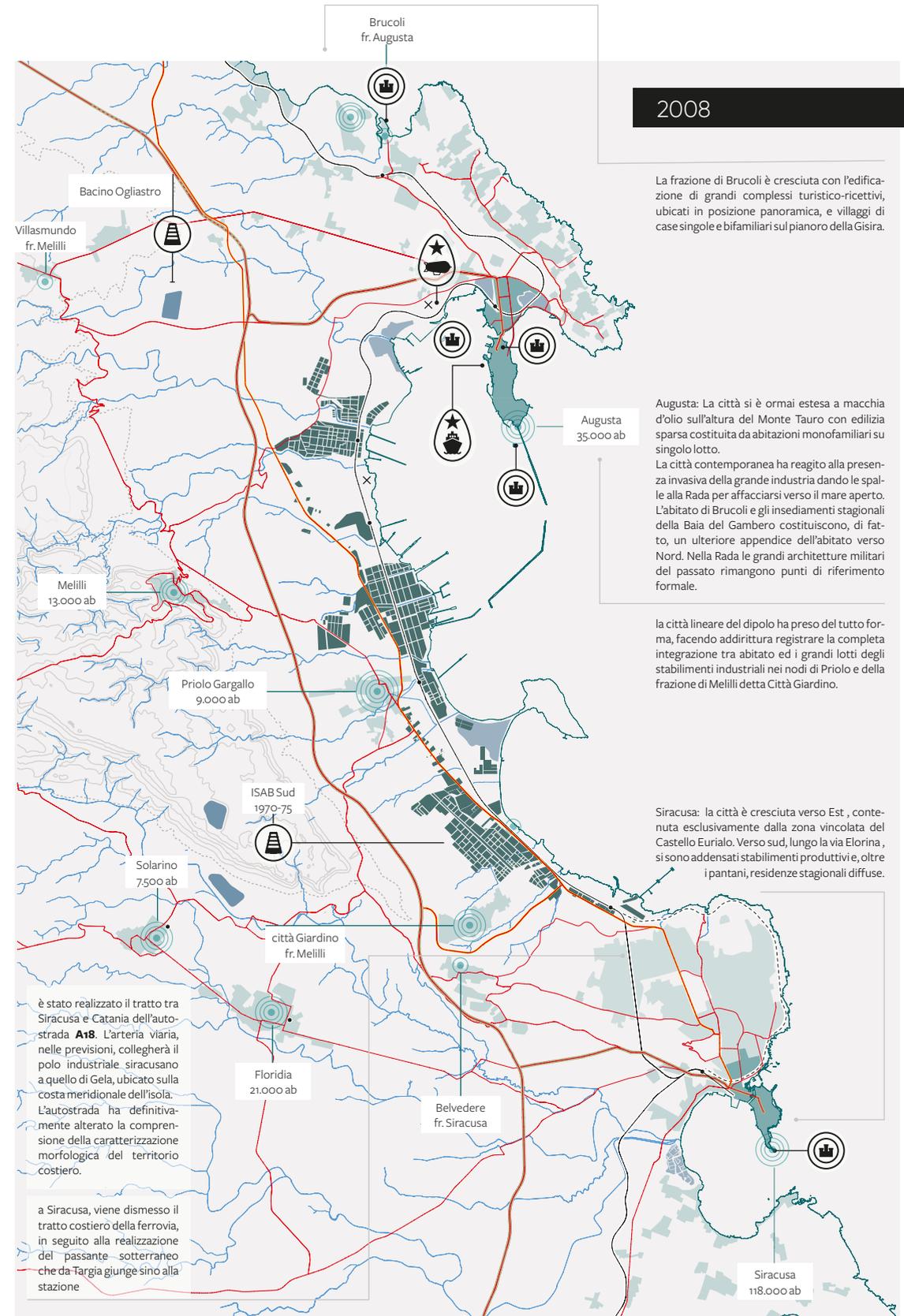
Va annoverata, infine, la realizzazione di un imponente viadotto stradale, parallelo allo storico ponte di accesso all'isola, costruito per migliorare il traffico veicolare e le possibilità di accesso alle aree militari di Terravecchia dei mezzi bellici di grandi dimensioni.

Per la varietà di usi e per via della sua grande estensione, la fascia costiera della Sicilia orientale compresa tra i centri urbani maggiori di Siracusa ed Augusta potrebbe, oggi, essere accostata ad una sorta di «città-regione»<sup>33</sup> ovvero ad un «sistema legato da relazioni dinamiche [...] così strettamente interrelato da agire per continue induzioni e riflessioni [...] in modo che ogni azione immediatamente determina azioni [...] sul sistema globale».

La presenza dei grandi poli industriali, infatti, ha rappresentato il motivo scatenante di una radicale trasformazione nell'assetto fisico del territorio verificatasi a partire dagli anni '50: l'economia rurale, fondata sul rapporto intimo con un paesaggio addomesticato e sull'autonomia tra centri urbani e campagna antropizzata, ha repentinamente lasciato il posto all'industria della raffinazione del petrolio ed a

<sup>33</sup> la definizione è di Giancarlo De Carlo, intervento alla tavola rotonda in "la città territorio", Laterza, Bari 1964, p. 94. È riportata in A. Renna, "alcune voci dell'urbanistica contemporanea", in "Op. cit.", n. 6, luglio 1966 e in L. Pagano, A. Renna, Rimontaggio di un pensiero (Op. cit.), p. 51.

aerofotocarta ottenuta come unione dei relativi fogli della cartografia CTR 1:10.000 del 2008



quella petrolchimica<sup>34</sup>.

L'indotto ha costituito, di fatto, il motivo sufficiente per un sostanziale cambiamento della vocazione storica del paesaggio che, da agricolo qual'era, si è trasformato nell'attuale ammasso di oleodotti e ciminiere adagiati sulla costa, il cui accesso rimane, come conseguenza, quasi del tutto precluso alla popolazione.

Si è trattato dell'effetto più evidente di un'altrettanto radicale trasformazione sociale: l'impianto delle attività produttive ha comportato il quasi totale trasferimento della manodopera dal lavoro sui campi a quello nelle industrie, configurando, così, l'attuale assetto di una "città-lineare", estesa per oltre 20 km, in cui gli agglomerati minori gravitano attorno alle città di Siracusa ed Augusta, ove sono concentrati i servizi e di cui costituiscono, di fatto, dei poli satellite.

D'altro canto, i centri di Priolo, Melilli, Floridia, Solarino, le frazioni siracusane di Città Giardino e Belvedere e quella di Brucoli, in territorio di Augusta, dipendono quasi esclusivamente dalla grande industria per soddisfare le necessità di impiego dei propri abitanti, mentre l'espansione delle due città-polo, attuata per mezzo dei più recenti piani regolatori<sup>35</sup>, ha assecondato la concentrazione produttiva nella porzione di litorale tra esse compresa.

Ciò si è reso possibile, nei fatti, grazie alla infrastrutturazione promossa di pari passo alla crescita industriale che ha connesso in maniera diretta agglomerati che per secoli erano stati del tutto indipendenti e che non avevano tra loro altre relazioni se non quelle legate al commercio dei prodotti della terra.

Il rapporto diretto dei centri abitati col mare, di cui si è parlato in precedenza (supra, § 1) e che aveva costituito, nel corso dei tanti secoli di storia delle forme di questo territorio, il motivo della localizzazione di città e manufatti, viene così ad essere in grade parte negato.

Allo stesso tempo, però, è stata proprio la fortunata configurazione orografica,

<sup>34</sup> come si è detto (cfr. § 1.11 e 1.12), oltre all'industria petrolchimica e petrolifera, si sono sviluppate numerose attività industriali di supporto alla messa in atto del piano di industrializzazione: centrali termoelettriche ed opere di rete, cementifici e calcifici (con le relative attività estrattive che hanno via via trasformato l'orografia naturale), depuratori, ecc.

Al tempo stesso, la presenza dei porti civili ed industriali, l'abbondanza di combustibile, la posizione strategica nel Mediterraneo, hanno incentivato il contemporaneo sviluppo di un possente apparato di infrastrutture militari che fa perno sul territorio di Augusta.

<sup>35</sup> cfr. supra, § 1.12

con la presenza delle anse naturali che articolano la linea di costa, a rappresentare la ragione per cui l'industria si è installata nella regione, modificando così profondamente gli equilibri che lentamente ne avevano conformato la struttura morfologica, alla scala del paesaggio e delle città, in una direzione che appare ormai non più trascurabile anche nell'ottica di immaginare un riassetto complessivo dell'area. A differenza dello scenario immaginato da Vincenzo Cabianca nei primi anni '50 (in cui, rilevando le dinamiche in corso, l'urbanista immaginava centri urbani, attività industriali, emergenze archeologiche e paesaggistiche come valori che potessero interagire sinergicamente), la realtà che ne è seguita, seppur simile nell'impianto generale, ha dato vita ad una condizione ben diversa.

L'intenso sviluppo, iniziato a partire dagli anni Cinquanta, ha fatto sì che l'intera area industriale, con gli agglomerati urbani limitrofi, risulti oggi del tutto infrastrutturata (con l'autostrada A18, la Strada Statale 114 e la linea ferrata Siracusa-Catania). I nastri delle infrastrutture corrono paralleli alla linea di costa risultando, per ragioni funzionali legate alla logistica delle industrie, tangenti ai numerosi poli industriali, alcuni dei quali dismessi o in via di dismissione.

Se, da un lato, la rete della mobilità ha favorito e, in alcuni casi, seguito l'insediamento dei colossi dell'industria, dall'altro esso costituisce un ostacolo fisico che, complice la frammentazione amministrativa del territorio (i cui i confini comunali si compenetrano per contendersi l'affaccio a mare ed i proventi delle imposte) dà luogo ad un paesaggio senza chiara identità.

Gli elementi che lo costituiscono, così, non restituiscono coordinate rintracciabili, né riferimenti di scala o posizione certi, celando agli occhi di chi lo attraversa o lo vive molte delle caratteristiche e della ricchezza di un territorio stratificato e pieno di potenzialità.

Il tutto all'interno di un quadro complesso che traccia i contorni sfuocati di un paesaggio variegato e pieno di contraddizioni, di cui l'inquinamento è solo la piaga più evidente.

\* \* \*

## / 2.4 - INTERSEZIONI NATURA-ARTIFICIO: OROGRAFIA E INFRASTRUTTURE

Per ragioni legate alla morfologia del suolo, le odierne infrastrutture che solcano il territorio si adagiano, a quote differenti, sulla porzione più a valle della fascia litoranea.

Com'era avvenuto per le architetture e gli insediamenti del passato, anche le vie di collegamento, di cui la modernità e la recente infrastrutturazione ha dotato il territorio, hanno seguito le leggi della forma del suo suolo.

Le loro ragioni sono state dettate dalle economie e dalle regole imposte dalla tecnica. Non potendo i convogli percorrere tratti in forte pendenza, la ferrovia, prima tra le infrastrutture realizzate in epoca moderna, ha trovato posto negli immediati pressi della costa, riutilizzando il sedime dei precedenti tracciati viari greci e romani.

Lì le quote della massiciata potevano mantenersi pressoché costanti e la realizzazione delle "opere d'arte" necessarie a superare i meandri di pianura di fiumi e torrenti, sarebbero risultate meno impegnative.

Laddove necessario, l'infrastruttura ha inciso il suolo: è il caso del tratto che ha fisicamente separato, con una profonda trincea, i resti della città ellenistica di Megara Hyblaea dalla rimanente porzione dell'insediamento cinto dalle mura arcaiche. Solo dalla seconda metà del Novecento la tratta urbana di Siracusa è stata percepita come ostacolo alla fruizione della costa e come barriera tra parti diverse di città; ne è seguito l'ingrottamento, nell'altipiano delle Epipoli, della porzione terminale della via ferrata.

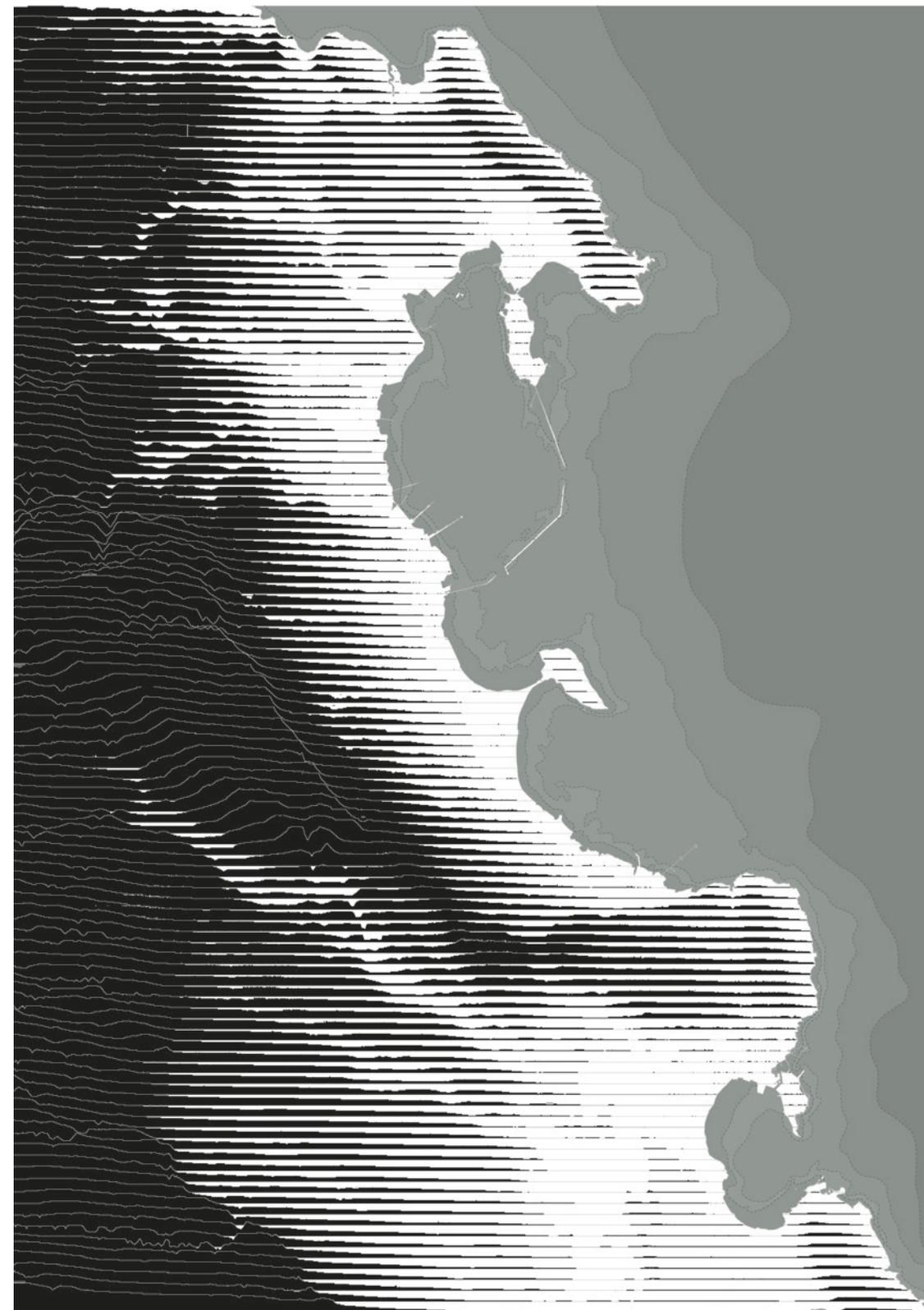
Ad oggi, di contro, Augusta soffre ancora della presenza ingombrante della cintura di ferro che rappresenta, al tempo stesso, una linea di demarcazione netta tra la fascia litoranea più prossima alla costa ed il territorio retrostante.

Il risultato è quello di limitarne ulteriormente la fruibilità, impedendo l'accesso al mare persino nei pochi punti in cui esso risulterebbe raggiungibile per l'assenza degli enormi isolati delle raffinerie e delle industrie petrolchimiche.

La posizione della linea ferrata, di contro, si è rivelata estremamente utile agli insediamenti produttivi che si sono dotati, nel corso del tempo, di sistemi di smistamento su rotaie interni ai propri lotti, annessi alla ferrovia con lo scopo di sfruttarla come collegamento rapido per l'adduzione delle materie prime e per il successivo

---

*nella pagina a fianco: sezioni in direzione Est-Ovest dell'orografia del territorio litoraneo su cui è possibile leggere il confronto tra le altrimetrie delle zone a valle e di quelle a monte*



trasporto delle merci lavorate in uscita.

La **strada statale** ha via via modificato il suo percorso, per ovvie esigenze legate al sorgere degli insediamenti dell'area ASI, ma anche per gli iniziali impedimenti che si riscontravano nella realizzazione tecnica dei numerosi viadotti, utili a superare gli importanti dislivelli costituiti dalle cave erosive dei più copiosi corsi d'acqua.

Con la successiva realizzazione del tratto autostradale, la statale è stata scaricata dal traffico veicolare più intenso sino a configurarsi, nei fatti, come una sorta di arteria a servizio del poli industriali, nella sua parte più settentrionale, o come strada commerciale fiancheggiata da stabilimenti commerciali di grande dimensione, nella porzione più prossima alla città di Siracusa.

Numerose piccole stazioni di susseguono lungo il tragitto, integrate nei mega lotti del petrolchimico, nei centri urbani o nei pressi delle loro frazioni.

L'**autostrada** ha dovuto fare i conti con ostacoli fisici addirittura più impegnativi di quelli prossimi alla linea di costa. Nel tratto immediatamente a nord di Augusta, infatti, si è resa necessaria la realizzazione di quattro gallerie per superare i rilevati che intercettavano il percorso pianificato del nastro d'asfalto, oltre ad imponenti viadotti che, dato l'aumentare della sezione degli alvei di fiumi e torrenti, necessitavano di una maggiore altezza delle pile da impiegarsi.

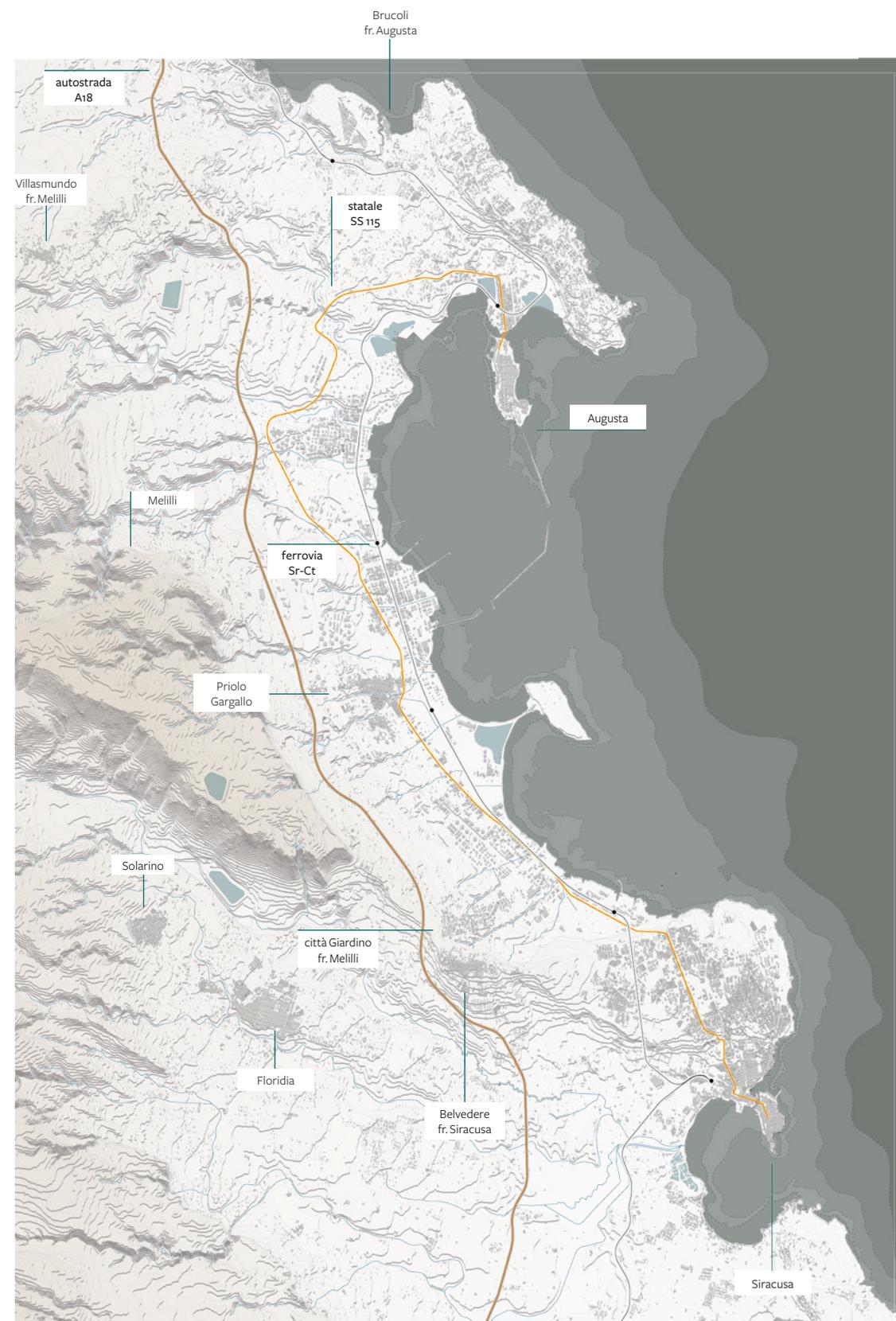
Come si è visto, l'ubicazione dei centri abitati posti lungo la costa (Siracusa, Augusta e Priolo) è giustificata dalla presenza dell'insenatura litoranea, naturalmente ridossata e riparata, ad Est, dal massiccio altopiano dei Climiti, sul quale è arroccata la città di Melilli ed ai piedi del quale trovano posto i comuni di Floridia e Solarino.

Per gli stessi evidenti motivi, i grandi complessi industriali e produttivi si sono insediati nell'area, occupando la fascia costiera e giovandosi della buona dotazione infrastrutturale.

Come era avvenuto nelle epoche passate, per gli insediamenti di cui sono testimoni i reperti archeologici oggi soffocati dal costruito, anche per la recente industrializzazione il porto naturale di Siracusa-Augusta ha rappresentato il motivo principale per cui l'agglomerato produttivo<sup>36</sup> si è insediato nell'area, leggendo nel territorio costiero della provincia aretusea notevoli opportunità di sviluppo e la possibilità di un vantaggioso ritorno economico.

<sup>36</sup> che oggi si occupa della raffinazione del greggio, della produzione di prodotti petrolchimici, di attività estrattive per la produzione di calce ed ossidi di calce per l'edilizia e l'industria siderurgica, di produzione di cemento, di stoccaggio di gas metano, ecc.

nella pagina a fianco: assonometria del territorio litoraneo dove vengono rappresentate le infrastrutture della mobilità sovrapposte alle al reticolo idrografico e gli insediamenti urbano e produttivi



La facilità di approvvigionamento via mare, spiegabile con la profondità dei fondali e con la morfologia naturale delle linea di costa, l'ubicazione del porto sulla rotta Suez-Gibilterra, la connessione con la mobilità su gomma e su ferro, che ha sin qui costituito il motivo principale della fortuna del polo petrolchimico, torna ad essere, oggi, la ragione della scelta con la quale la Commissione Europea ha riconosciuto di alla città di Augusta la valenza di porto hub-transshipment per container, all'interno del quadro della logistica integrata su scala mondiale e con particolare riferimento al traffico navale in transito nel Mediterraneo.

Di recente, infatti, è stato approvato un finanziamento pari a 100.000.000 di euro per la definitiva infrastrutturazione del Porto Commerciale nella Rada, cosa che conferisce un'importanza, via via crescente, al ruolo strategico di Augusta nel contesto Mediterraneo e mondiale, tale da non poter immaginare futuro non tenga conto di questa condizione, contemplando una revisione complessiva del sistema più generale dei trasporti locali, regionali e nazionali<sup>37</sup>.

Il porto di Augusta ha dunque una caratterizzazione commerciale, industriale e militare che, assieme alla grande scala dell'ansa naturale su cui sorge, contribuisce a conferirgli un'evidente dimensione territoriale.

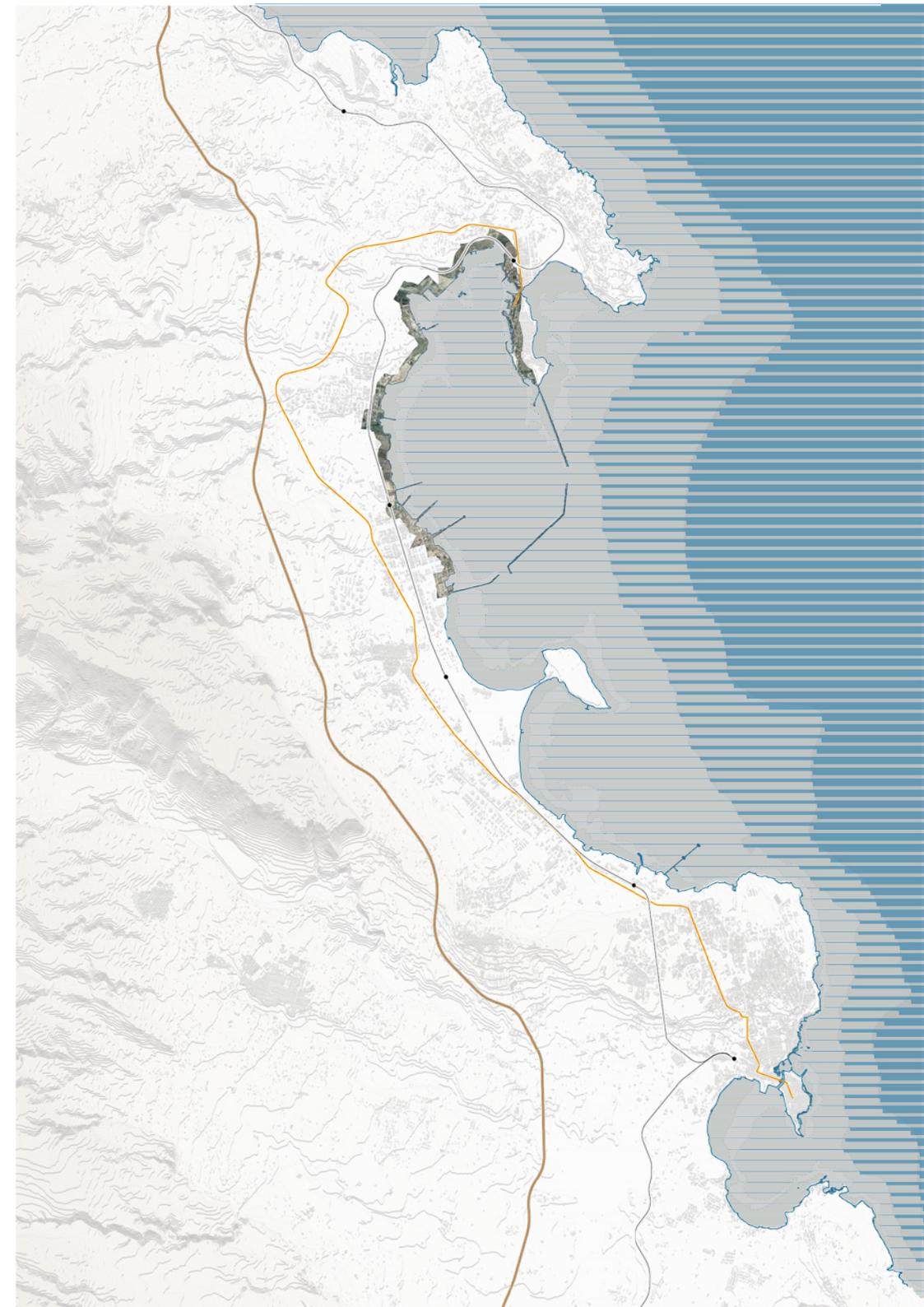
È un vuoto attorno a cui, più che in altri segmenti della sinuosa linea di costa, si sono addensati eventi formali significativi, che seppur distanti, sono tenuti assieme dal riflesso del mare della Rada.

La definizione formale del porto della Rada è stata sin qui regolamentata esclusivamente da piani redatti dall'Autorità portuale che non hanno mai affrontato in maniera incisiva il tema della definizione morfologica dello specchio d'acqua su cui si affaccia la città come porzione di territorio esteticamente definita; processo che, di contro, ha spesso visto in passato significativi interventi di caratterizzazione formale (cfr. §1 e §2.3).

Mentre il porto di Siracusa possiede una dimensione prettamente urbana, più raccolta, e principalmente vocata al diporto, quello di Augusta costituisce un'emergenza di scala geografica persino di maggiore evidenza, essendo di fatto esteso, oltre la penisola Magnisi, sino agli approdi asserviti al polo meridionale del petrolchimico siracusano, nella frazione di Targia.

<sup>37</sup> Si veda in M. IGNACCOLO, *Prospettive di sviluppo del porto di Augusta (op. cit.)*

nella pagina a fianco: il porto industriale, commerciale e militare di Augusta e quello a vocazione turistica di Siracusa visti in relazione alle infrastrutture, alla batimetria (sezioni del fondale) ed all'orografia dell'immediato entroterra



Gli strumenti regolatori più recenti per l'area portuale<sup>38</sup> hanno previsto la realizzazione di una nuova banchina nella porzione terminale della riserva protetta del Parco del Mulinello, nei pressi della foce dell'omonimo fiume, allo scopo di costruire una grande area per lo stoccaggio delle merci del sistema trasportistico intermodale che fa capo all'approdo della città ed all'intera Sicilia orientale.

La previsione di ulteriori ampliamenti dei moli e di razionalizzazione del sistema di trasporto su gomma e ferro che lambisce il porto vanno certamente integrate alla necessità di salvaguardare le potenzialità culturali e paesaggistiche del territorio.

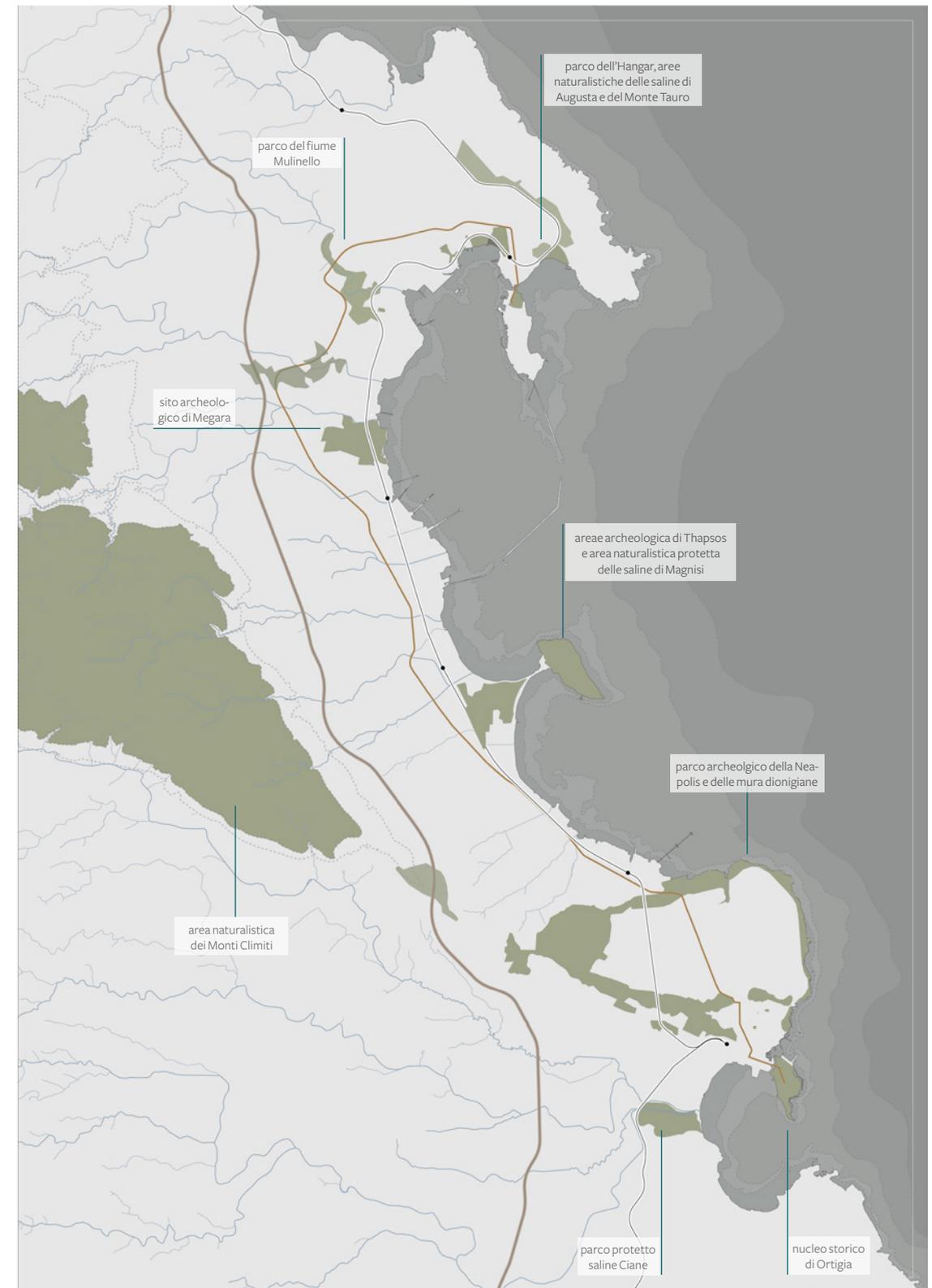
La frammentazione fisica e funzionale tra le parti che costituiscono l'odierna "città lineare" è in grande misura dovuta proprio alla presenza dell'autostrada, della strada statale e della ferrovia, tre nastri apparentemente impenetrabili che solcano il litorale tagliandolo in fasce non gerarchizzate che risultano, come conseguenza, dei relitti di paesaggio.

Un paesaggio in cui emergono quegli elementi forti di cui si è detto, ma a cui si può e si deve guardare per scorgere nuove possibilità: le intersezioni tra infrastrutture e forme di un paesaggio fatto di natura e sedimenti sono le superfici fertili attorno a cui disegnare una nuova città-territorio, dentro le quali ritrovare le tante forme di un paesaggio dimenticato.

\* \* \*

38 Lo strumento oggi vigente è la variante approvata nel 1986 che prevede l'ampliamento del terzapieno retrostante il porto commerciale (mediante la colmata delle vecchie saline, poi realizzata con un'isolotto artificiale per attenersi alle disposizioni della Soprintendenza) e la creazione di una nuova "banchina container", disposta perpendicolarmente a quella esistente.

Il nuovo braccio di porto, largo circa 180 m, si estenderebbe in mare per 800 m a partire dall'area immediatamente limitrofa il Parco dell'Hangar (area ex idroscalo). Il primo P.R.P. del 1963 prevedeva addirittura tre banchine sporgenti, la più avanzata delle quali inglobava addirittura i forti cinquecenteschi Garcia e Vittoria. Il piano fu fortunatamente accantonato così come fu successivamente accantonato il progetto del 1986 per via delle criticità tecniche che la facevano risultare «inattuale e poco adatta per qualsiasi tipo di traffico si voglia realizzare nel Porto Commerciale». Le debolezze logistiche dell'organizzazione complessiva (sarebbero servite gru dedicate per ciascuno dei due moli previsti) avrebbero comportato un eccessivo incremento dei tempi di ormeggio e di movimentazione delle merci. Il PRP prevedeva inoltre un porto peschereccio con alle spalle un villaggio di pescatori ed un bacino di carenaggio. Il Consorzio ASI della Provincia di Siracusa ha redatto nel 2007 il progetto definitivo riguardante la terza fase delle opere del porto commerciale di Augusta sito nella parte Nord-Ovest della rada e, in particolare, della realizzazione della banchina *container* riproponendo la realizzazione dello sporgente (che tuttavia, per le ridotte dimensioni del canale che si verrebbe a formare tra i due nuovi tratti di banchina ed i Forti cinquecenteschi, ridurrebbe eccessivamente degli spazi di manovra per le navi e la capacità di circolazione delle acque, causando insabbiamenti nella Rada.) Gli ultimi aggiornamenti dell'autorità portuale (2015) prevedono infine la realizzazione di due banchine per la cantieristica ed una grande piattaforma a suddestinata al Transhipment. Si veda nella relazione dello studio di fattibilità realizzato da Sviluppo Italia S.p.A.5 nel 2006. Tutte queste ipotesi testimoniano la tendenza ad immaginare degli spazi di grande scala che trasformino anche in modo massiccio la linea di costa.



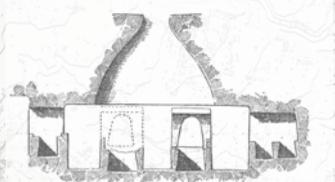
**catacombe paleocristiane di Manomozza**

Catacomba scavata in un banco calcareo in lieve declivio, caratterizzata da un ampio vestibolo rettangolare, circondato da arcosoli e con fosse campanate, talune delle quali capaci di ospitare intere famiglie.



**catacombe paleocristiane di Riuzzo**

Ubicate nei pressi di Priolo, presentano i caratteri tettonici dei cimiteri rurali: mancanza delle lunghe, anguste ed alte gallerie a loculi delle catacombe urbane con la prevalenza, piuttosto, di cameroni e cubicoli che si svolgono attorno uno o più sarcofagi grandiosi a mensa sormontati quasi sempre da baldacchini o "tegoria" ricavati nella viva roccia.



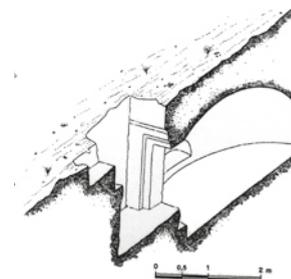
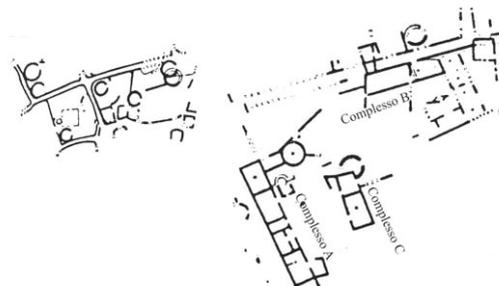
**Tombe neolitiche e catacomba cristiana di Cozzo Mulinello**

Lungo il corso del fiume Mulinello, nei pressi di Augusta, si affastellano le architetture scavate di molte necropoli: architetture inusuali nelle montagne nelle quali si tumulavano i dentro tombe a forno, messa in opera di un lento e faticoso lavoro di scultura alla scala del paesaggio. Secoli più tardi i suoli calcarei ripresero ad essere scati per praticare il culto cristiano. Vennero così realizzare le significative catacombe che arricchiscono l'alveo del fiume, oggi custodito all'interno del parco.



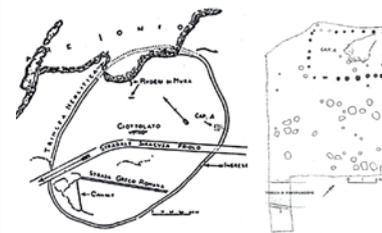
**Insedimento abitato e necropoli di Thapsos**

La penisola di Thapsos, nell'età del bronzo antico, era abitata con capanne di cui poco è rimasto se non le tracce di sedime al suolo. L'architettura dei morti assumeva invece una straordinaria importanza con la sperimentazione sulle cosiddette tombe "a camera", i cui resti rappresentano la massima testimonianza assieme ai più antichi insediamenti della civiltà di Castelluccio.



**stazione neolitica di Stentinello**

Il "villaggio preistorico trincerato" è definito da un fossato di forma ellittica con funzione di limen per la difesa, di drenaggio per il terreno e di protezione per il bestiame. Il sito è soffocato dalla presenza degli edifici produttivi e commerciali della frazione di Targia e solcato da una strada carrabile senza importanza. Non è integrato in alcun percorso di visita che ne permetta la fruizione e comprensione.





**rovine del Castello Eurialo e delle mura dionigiane**

Edificio difensivo colossale eretto da Dinigi dopo la metà del IV sec. a.C. per difendere le mura che cingevano la campagna produttiva della città di Siracusa. Costituito da mura possenti, fossati e opere a tenaglia, fu una delle architetture militari più note e meglio riuscite dell'antichità.



**Castello di Brucoli**

Costruito tra il 1462 ed il 1467, la fortificazione nacque con la funzione di sorvegliare e proteggere il porto di Brucoli, esistente almeno già dalla fine del XIV secolo, nella baia che si apre tra capo Campolato e la costa settentrionale. Nel XVIII secolo fu utilizzato quale posto di guardia e di avvistamento con un presidio militare alle dipendenze della vicina piazzaforte di Augusta. Nel secolo XIX, risultando ormai militarmente inutile, il forte venne del tutto abbandonato.

**Castello di Augustae fortificazioni spagnole**

Costruito tra il 1232 ed il 1242 per volere di Federico II di Svevia, l'edificio aveva funzioni difensiva e di commerciale. Il parallelepipedo torrito racchiude un vasto cortile interno con ali voltate costruite sui lati nord, est e ovest. Venne in seguito circondato da imponenti opere bastionate spagnole (della fine del XVI e della metà del XVII secolo). Tra il 1680 e il 1682 verranno realizzati i colossali interventi del fossato, dell'opera a corno, del ponte e dei rivellini. Viene convertito in penitenziario dal 1890 al 1978. Oggi è inutilizzato.



**Forti Vittoria e Garcia**

Costruiti a seguito del saccheggio della città per mano turca nel 1551. Si tratta di due strutture difensive tra loro separate, erette su scogli attigui con lo scopo di dotare la Rada di artiglierie che, insieme a quelle del castello, potessero contrastare la presenza di una flotta nemica ed impedire eventuali sbarchi. Esse realizzano, così, l'insolita soluzione di due strutture difensive separate fisicamente ma il cui fiancheggiamento delle cortine avviene in parte reciprocamente, da un forte nei confronti dell'altro. Solidi dalla geometrie mistilinea che galleggiano sullo specchio d'acqua del porto di Augusta



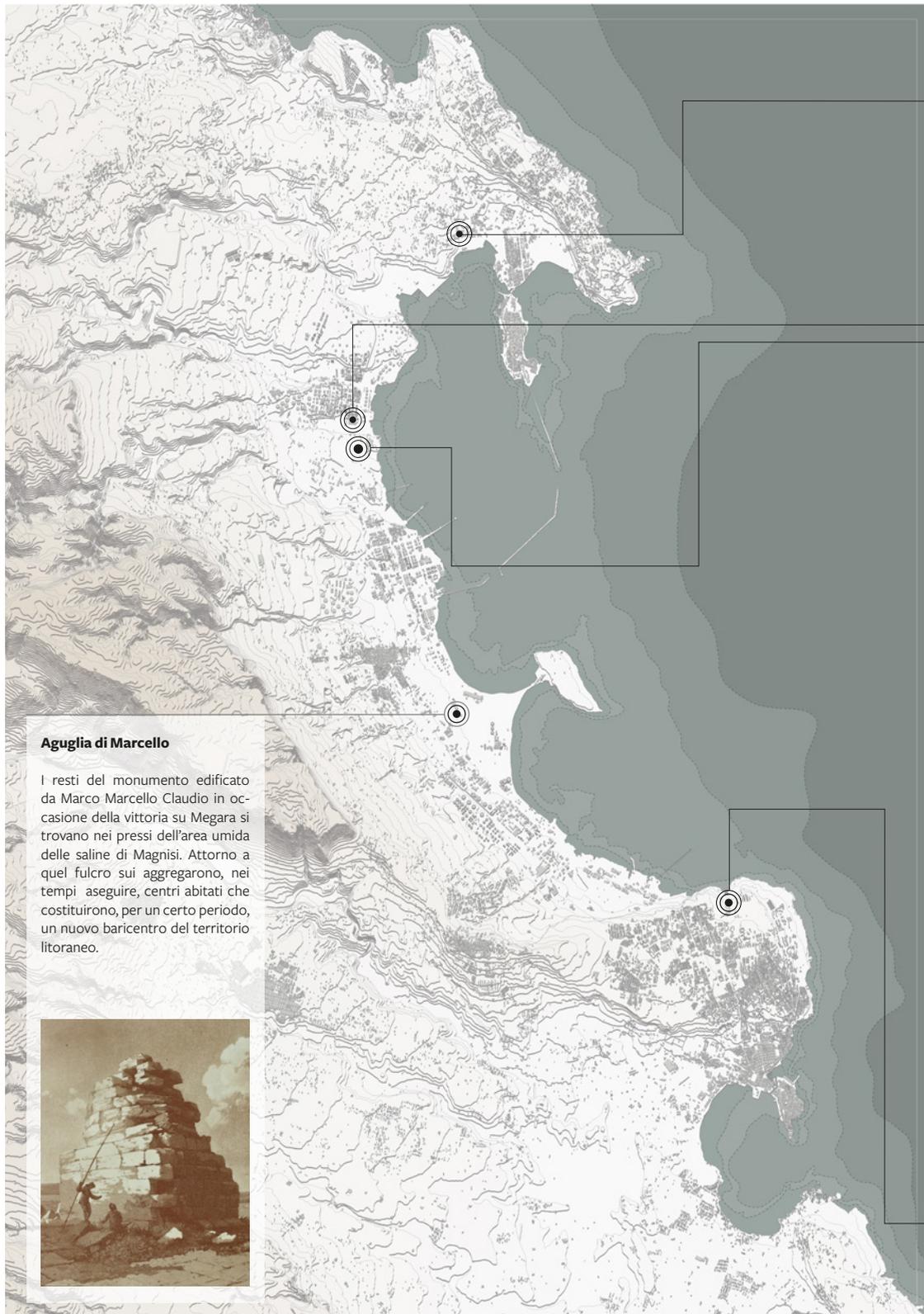
**Torre d'Avalos**

Data del 1568-1570. È una fortificazione a settore circolare di 280 metri circa di circonferenza e due livelli (il primo per la collocazione dei cannoni a difesa della fortezza e del porto, il secondo con funzione di avvistamento), costruito su di uno scoglio a protezione della bocca del porto.



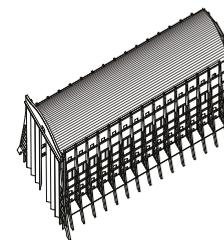
**Castello Maniace e punta Vignazza**

Edificato sotto il regno di Federico II, tra il 1232 e il 1240 per la difesa del porto Grande e come sala consiliare, il corpo del Castello non sarà mai alterato nel corso del tempo. Sotto Carlo V (XVI secolo) si costruiranno poderosi bastioni attorno all'edificio. In epoca borbonica (1676) verrà, infine, costruito il bastione Vignazza sulla punta dell'isola di Ortigia per ospitare la "batteria a fior d'acqua".



**Aguglia di Marcello**

I resti del monumento edificato da Marco Marcello Claudio in occasione della vittoria su Megara si trovano nei pressi dell'area umida delle saline di Magnisi. Attorno a quel fulcro si aggregarono, nei tempi a seguire, centri abitati che costituirono, per un certo periodo, un nuovo baricentro del territorio litoraneo.



**Hangar dirigibili di Augusta**

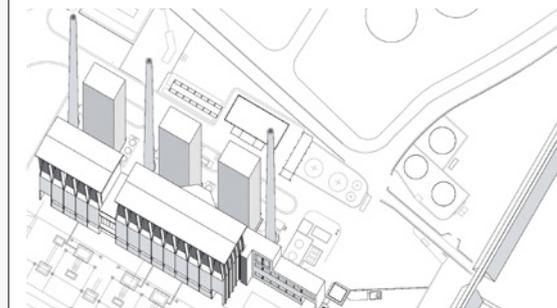
L'edificio fu progettato dall'ingegnere Antonio Garboli nel 1917 come ricovero per i dirigibili. L'edificio, è ubicato sul porto della città, su cui trova posto pure l'idroscalo. Per la sua scala imponente, è capace di confrontarsi col disegno naturale del paesaggio costiero ed appare come punto di riferimento evidente, al pari delle grandi architetture del periodo svevo. La struttura è composta da 15 telai di interasse pari 6,60 m, definiti dai suddetti pilastri a traliccio (con funzione di contrafforti, dal profilo parabolico) su cui sono poggiate altrettante capriate



**Scavi di Megara Hyblaea**

La città di Megara Hyblaea venne fondata dai coloni greci nell'VIII secolo a.C.

I suoi resti rappresentano un grande ricchezza per il territorio litoraneo della provincia di Siracusa. L'importanza testimoniale dell'abitato in rovina è di primo piano: in quando città prima arcaica, poi ellenistica, distrutta e mai più ricostruita in situ, Megara offre uno spaccato estremamente affidabile per gli studio di archeologia come per le discipline che si occupa della progettazione dello spazio dell'uomo. L'abitato portato alla luce è ubicato a sud della foce del Cantera e mostra la morfologia della polis arcaica. In periodo ellenistico la città, distrutta nel corso delle guerre con Siracusa, verrà ricostruita occupando una minore estensione e cinta da una nuova possente murazione, i cui resti monumentali sono tuttora visibili percorrendo i sentieri del museo della città.



**Centrale termoelettrica dismessa Enel-Tifeo**

La centrale termoelettrica Tifeo fu progettata nei pressi del sito ove si rivennero, quasi contestualmente, i resti dell'abitato di Megara Hyblaea. L'edificio, progettati da Samonà, ha una scalasignificativa ed un forte carattere architettonico. Attualmente dismessa, può cambiare uso e divire uno dei poli della nuova città lineare.



**Tonnara di S. Panagia**

La tonnara di Siracusa è oggi un complesso di edifici produttivi oggi dismesso. Ubicata a mezza costa del fiordo di Santa Panagia, a cui ormai è parzialmente impedito l'accesso delle acque marina per via del ponte realizzato nella seconda metà del secolo scorso, costituisce un interessante insieme di architetture da ripensare proprio nei pressi delle aree industriali più prossime alla città.

/ 03

**IL FUTURO DELLA MEMORIA:  
STRATEGIE DI CAMBIAMENTO**

### / 3.1 - LA GEOGRAFIA DEL RISCHIO

La lettura del paesaggio antropogeografico proposta nei precedenti capitoli ha mostrato come lo sviluppo dell'area produttiva, oggi parte dell'esteso insediamento lineare litoraneo, sia solo l'ultimo tassello di una storia millenaria che ha conformato il territorio, consegnandoci una grande varietà di testimonianze fisiche.

La fascia litoranea di Siracusa-Augusta è oggi occupata dal maggior polo petrolchimico d'Europa, nato a partire dagli anni '50 del secolo scorso e sviluppatosi secondo dinamiche di crescita repentina che hanno, in gran parte sovrastato le tracce di un passato denso di forme, sedimentate in un palinsesto estremamente ricco di significati.

Si tratta, dunque, di un territorio complesso anche per la compresenza di attività industriali ed insediamenti abitati, il cui fragile equilibrio, caratterizzato dalla promiscuità di usi tra loro poco compatibili, è messo oggi ancor più a dura prova dal fenomeno di progressivo abbandono di porzioni via via maggiori dell'edificato produttivo.

Dapprima la crisi petrolifera, poi l'evoluzione del trasporto intermodale e dei processi industriali, infine i minori costi e la maggiore flessibilità in termini di obblighi di salvaguardia ambientale offerti dai paesi in via di sviluppo, hanno portato, già a partire dai primi anni '70, ad una costante delocalizzazione di numerosi distretti produttivi.

Le cicatrici della contrazione della produzione sono evidenti anche nell'area industriale del litorale aretuseo: serbatoi vuoti e arruginiti, chilometri di oleodotti inutilizzati, interi lotti abbandonati segnano il paesaggio di una costa negata da oltre mezzo secolo.

In più, lo sfruttamento industriale legato ai settori petrolifero e petrolchimico ha fortemente compromesso gli equilibri ambientali (cfr. § 0.3) a causa del pesante inquinamento dei suoli, dell'aria e delle risorse idriche, spesso salito alla ribalta delle cornache per i tragici eventi di cui sono stati protagonisti troppi uomini, donne e bambini.

Per l'elevato grado di compromissione dell'ecosistema, il distretto produttivo del Consorzio ASI<sup>1</sup>, assieme a gran parte del territorio dei Comuni di Augusta, Priolo, Melilli, Siracusa, Florida e Solarino sono stati dichiarati "area ad elevato rischio di

<sup>1</sup> L'acronimo sta per Area di Sviluppo industriale. L'area produttiva del dipolo Siracusa-Augusta occupa la zona meridionale dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale, estesa da Catania (zona nord) alla fascia litoranea della provincia aretusea (zona sud)

crisi ambientale"<sup>2</sup>.

Veniva così attivata la procedura di intervento sull'area attraverso la redazione di un apposito Piano di Risanamento Ambientale<sup>3</sup> che costituisce, ancora oggi, il più importante strumento di conoscenza dei rischi legati alla presenza della grande industria, sia rispetto al delicato equilibrio tra natura e artificio che riguardo la grande valenza storica e testimoniale dell'intero paesaggio costiero.

Il Piano veniva articolato in due momenti: alla fase conoscitiva (fase A), tesa alla comprensione della condizione allora in atto nei suoi aspetti più significativi, faceva seguito una seconda fase di natura propositiva (fase B), finalizzata all'individuazione degli interventi di risanamento ed alla predisposizione di un articolato programma per la loro realizzazione, anche in funzione delle valutazioni economiche, dei tempi tecnici di messa in opera degli interventi e delle disponibilità di finanziamento.

Dalla fase conoscitiva emergeva, sin da subito, la necessità di avviare un monitoraggio sistematico delle variabili ambientali proprio in funzione del dichiarato obiettivo di salvaguardia della popolazione e dell'ambiente.

Veniva effettuata una gerarchizzazione delle problematiche in tre gruppi, in funzione della loro importanza relativa.

Il gruppo 1 comprendeva problematiche di inquinamento, degrado e rischio molto

<sup>2</sup> La procedura è stata avviata con delibera del Consiglio dei Ministri del 30 Novembre 1990. L'art. 7 della Legge 349/1986 (come modificato dall'art. 6 della Legge 305/1989), individuava la possibilità, da parte del Consiglio dei Ministri e su proposta del Ministro dell'Ambiente, di dichiarare "aree ad elevato rischio di crisi ambientale" gli ambiti territoriali ed i tratti marittimi caratterizzati da gravi alterazioni negli equilibri ambientali.

A seguito del riconoscimento di quello status, il Ministero dell'Ambiente, d'intesa con la Regione, ha definito le direttive per la formazione di un Piano di Risanamento teso ad individuare le misure urgenti atte a rimuovere le situazioni di rischio e perseguire il ripristino ambientale dell'intero litorale.

Il piano, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, ha costituito premessa indispensabile per l'avvio dei primi interventi risanamento dell'area, provvedendo, sulla base della ricognizione degli squilibri ambientali e delle fonti inquinanti, a disporre "misure dirette" tese: 1) a ridurre o eliminare le cause d'inquinamento; 2) a vigilare sui tipi e modi di produzione e sull'utilizzazione dei dispositivi di eliminazione o riduzione dell'inquinamento e dei fenomeni di squilibrio; 3) a garantire la vigilanza e il controllo sullo stato dell'ambiente e sull'attuazione degli interventi previsti.

<sup>3</sup> La relazione veniva acclusa al Decreto del Presidente della Repubblica del 17.01.1995 e pubblicata nella G.U.R.I. del 02.05.1995. Le informazioni riportate in narrativa sono in gran parte desunte dai dati ivi riportati

rilevanti anche in relazione alle conseguenze che il loro perdurare avrebbe potuto comportare sulla qualità delle componenti ambientali, sulla salute e sulla sicurezza pubblica. È il caso dei pericoli inerenti il rischio di incidente rilevante associato alle attività industriali e ai trasporti di prodotti e materie prime, alla disponibilità di acqua per uso civile ed industriale, al grado di compromissione della risorsa idrica in termini qualitativi e di consumo, all'inadeguatezza delle infrastrutture di approvvigionamento, trasporto e distribuzione delle acque con particolare riferimento a quelle sotterranee di falda<sup>4</sup>.

Veniva considerato di primaria importanza pure l'intervento sulle fasi di produzione, raccolta e trattamento dei rifiuti di origine urbana e industriale<sup>5</sup>.

Nel gruppo 2 venivano inserite le problematiche che presentano caratteristiche di gravità ed emergenza minori rispetto alle precedenti, ma che, allo stesso modo, comportano risvolti negativi sulla salute pubblica.

Vi erano ricompresi tutti quegli aspetti relativi alla qualità dell'aria, al degrado ed all'inquinamento del suolo legato, al cattivo smaltimento dei rifiuti ed al sovrautilizzo dei terreni, ivi compresi gli interventi riguardanti il sistema di raccolta e trattamento delle acque reflue, civili ed industriali, anche in relazione al problema dell'inquinamento marino.

Il gruppo 3 comprendeva, infine, gli aspetti di carattere socio-economico più rile-

---

4 Il sistema idropotabile è principalmente legato all'approvvigionamento di acque sotterranee, prelevate essenzialmente da pozzo e, in misura minore, da sorgenti, poi stoccate in appositi serbatoi. Si tratta dei campi pozzi nei comuni di Siracusa (19), di Priolo Gargallo (3), di Solarino (2), di Augusta (11), delle sorgenti e pozzi dei Comuni di Floridia e Melilli (in quest'ultimo caso i serbatoi di accumulo alimentano sia il centro urbano sia le frazioni di Città Giardino e Villasmundo).

La zona industriale è prevalentemente approvvigionata da pozzi, ubicati per la maggior parte lungo la fascia costiera all'interno della stessa area industriale.

I consumi idrici globali attuali assommano nell'intera Provincia di Siracusa a circa 114 milioni di metri cubi all'anno, di cui 55 milioni di metri cubi all'anno per usi industriali, circa 20 milioni di metri cubi annui per usi civili, mentre quella per uso agricolo risulta dell'ordine di 39 milioni di metri cubi all'anno.

5 Oltre all'aumento nella produzione di rifiuti solidi urbani (pari a circa 89000 tonnellate annue) ed al deficit relativo al loro smaltimento, la problematica rilevata in sede di Piano di Risanamento riguarda la produzione di rifiuti industriali (più di 85000 tonnellate di rifiuti annui, di cui circa il 98 per cento classificabili come rifiuti speciali), per lo smaltimento dei quali gli impianti presenti all'interno del polo industriale risultano insufficienti addirittura nel breve-medio periodo.

vanti per l'area, come il livello crescente di disoccupazione e la scarsa articolazione e diversificazione dei settori produttivi.

Appariva evidente, già vent'anni fa, come vi fosse un'eccessiva dipendenza dell'economia del lavoro dal polo petrolchimico e come l'elevato grado di disordine urbanistico e di inadeguatezza delle infrastrutture di trasporto (a cui sono legati i problemi di sicurezza nello spostamento di merci e sostanze pericolose) comportassero non poche conseguenze sulla qualità dell'aria e sull'infelice promiscuità tra centri abitati e polo industriale.

Rientrano in quell'insieme di problematiche pure le cause e gli effetti dell'inquinamento acustico, la cattiva qualità delle acque superficiali e la compromissione degli ambienti naturali, anche di notevole pregio, che caratterizzano la fascia litoranea e le retrostanti alture collinari.

In sintesi, gli effetti negativi della presenza industriale messe in luce nella fase conoscitiva del Piano risultavano le seguenti: il rischio associato al traffico marittimo nell'area di Augusta, la limitata disponibilità della risorsa idrica in funzione del suo utilizzo<sup>6</sup>, l'inadeguatezza delle infrastrutture di approvvigionamento, di potabilizzazione e distribuzione delle acque, l'inquinamento idrico sotterraneo, le carenze dei sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue, la produzione e lo smaltimento rifiuti, l'inquinamento atmosferico<sup>7</sup>, l'inquinamento dei corsi d'acqua superficiali per contaminazione di origine organica (in corrispondenza dei centri abitati interni) e quello delle acque marine della fascia costiera (per gli abitati costieri e l'attività degli stabilimenti)<sup>8</sup>.

---

6 È stato rilevato un abbassamento delle falde e, come conseguenza, l'intrusione di acque salmastre testimoniata dalla presenza di cloruri nelle acque emunte

7 Le emissioni puntuali e diffuse del comparto industriale hanno fatto registrare il superamento delle soglie ammissibili relative alla qualità per via della consistente presenza di idrocarburi non-metanici ed ozono nel territorio di Priolo, Melilli e Augusta. Peraltro, le aree urbanizzate di Priolo e (in parte) di Augusta coincidono con quelle di potenziale maggior ricaduta al suolo degli inquinanti atmosferici

8 L'inquinamento delle acque marine è oggi legato alla presenza di scarichi civili parzialmente non depurati ed ai rilevanti flussi di acque di raffreddamento dei processi industriali. Tuttavia, la presenza di metalli pesanti sedimentati nei fondali marini della Rada, dovuta agli ingenti sversamenti incontrollati di rifiuti industriali avvenuti nel corso degli anni Settanta, rende particolarmente delicato l'equilibrio dell'area costiera ed estremamente difficoltose le operazioni di bonifica

La contaminazione dei suoli, infine, risultava particolarmente significativa. Originata dalle attività pregresse di smaltimento incontrollato di rifiuti tossici di origine industriale, essa ha comportato danni ingenti all'ambiente ed alla salute degli abitanti dei comuni dell'hinterland, particolarmente insidiosi laddove interessano terreni coltivati per usi alimentari.

Alle problematiche sin qui elencate si aggiungono le ancor più dirette conseguenze sulla sicurezza della popolazione legate alle ricadute di natura igienico-sanitaria ed ai possibili incidenti dovuti alla presenza degli impianti produttivi, agli stoccaggi di sostanze pericolose ed al loro trasporto marittimo e terrestre.

Complice lo sviluppo incontrollato dei centri urbani più prossimi ai poli produttivi e l'inadeguatezza del quadro infrastrutturale, il rischio di incidente rilevante è certamente quello che può implicare le conseguenze più dirette per la salute pubblica.

Appare, così, evidente come la geografia fisica dell'insediamento antropico, dei centri industriali e di quelli abitati, delle infrastrutture del trasporto e del grande porto della Rada imponga un ripensamento complessivo della configurazione territoriale allo scopo di poter ristabilire un equilibrio sostenibile tra le sue componenti, sia per la tutela degli ecosistemi che per la salvaguardia dell'incolumità delle popolazioni residenti.

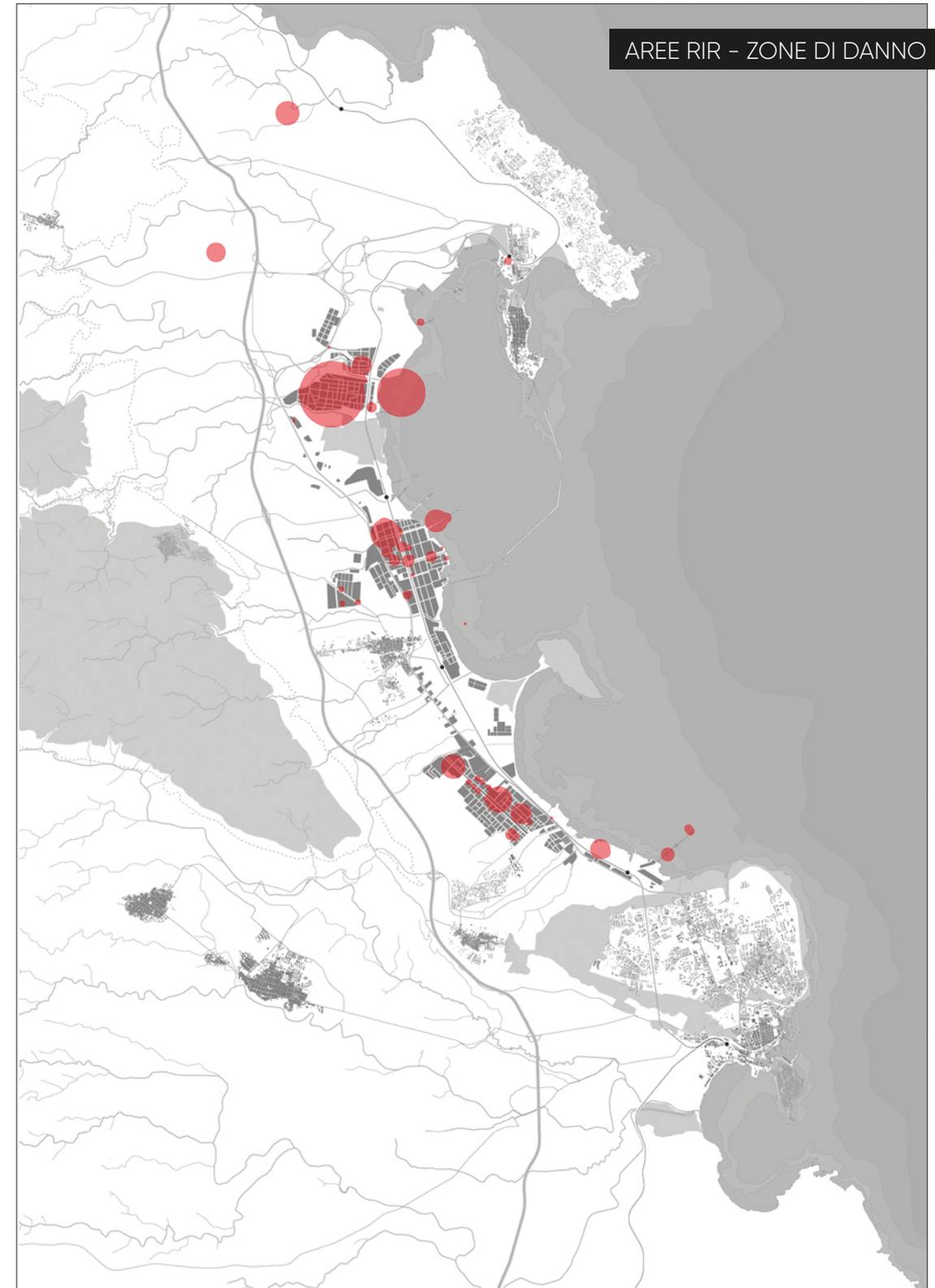
Alla luce di ciò, con la fase B del Piano di Risanamento, il Ministero dell'Ambiente proponeva interventi di tipo cautelativo e preventivo, facendo ricorso a misure tese alla riduzione e al contenimento dei fattori causali di degrado.

Si trattava, a seconda della rilevanza della problematica riscontrata, di interventi di limitazione o cessazione dell'attività antropica generatrice del fattore causale, di modifica delle tecnologie e dei processi di produzione, di ottimizzazione della gestione e della condizione delle attività e di miglioramento dei livelli di sicurezza, di definizione delle azioni di mitigazione e contenimento degli impatti al fine di migliorare l'abbattimento, la depurazione o il trattamento delle emissioni in atmosfera, la qualità e quantità dei reflui e dei rifiuti prodotti<sup>9</sup>.

La necessità impellente di recuperare le aree contaminate ha, in seguito, portato alla istituzionalizzazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Priolo con la legge

<sup>9</sup> si veda la relazione acclusa al Decreto del Presidente della Repubblica del 17.01.1995 e pubblicata nella G.U.R.I. del 02.05.1995

fig. 1 - planimetria con individuazione delle zone di danno delle Aree a Rischio Incidente Rilevante provocato da eventuali esplosioni degli stoccaggi e degli impianti di lavorazione (elaborazione grafica dell'autore su dati del Piano Territoriale Provinciale)



426/98<sup>10</sup> col fine di programmare e monitorare i consistenti interventi di bonifica che si sarebbe ritenuto necessario attuare come conseguenza degli esiti della caratterizzazione imposta dal Piano.

L'attuale assetto dell'insediamento lineare costiero pone, quindi, l'esigenza di rimediare ai danni della compromissione ambientale sin qui perpetrata e, nell'immediato, di trovare soluzioni adeguate a limitare i rischi di incidente rilevante connessi all'esercizio degli impianti produttivi ed allo stoccaggio di sostanze pericolose anche in considerazione dell'elevata sismicità dell'area.

Le zone di maggior rischio coincidono col centro abitato di Priolo Gargallo, con tratti significativi della SS 114, asse urbanizzato che attraversa l'area degli insediamenti industriali, e con la linea ferroviaria Siracusa-Catania<sup>11</sup>, che lambisce e addirittura attraversa molte delle realtà produttive.

Tutti i principali impianti situati nei territori comunali di Priolo, Melilli ed Augusta costituiscono una grande fonte di pericolo: le materie prime ed i prodotti lavorati stoccati in serbatoi (idrocarburi liquidi e gassosi in pressione<sup>12</sup>) fanno sì che eventuali incidenti di tipo esplosivo possano avere raggi di azione tali da interessare in maniera diretta alcune tra le principali infrastrutture di trasporto e, seppur marginalmente, persino l'abitato di Priolo Gargallo.

A ciò farebbe seguito la formazione di nubi infiammabili ed il liberarsi di vapori non confinati che interesserebbero persino i centri urbano ubicati a distanze molto maggiori (su tutti proprio le città di Augusta e Siracusa).

Per tali ragioni, il quadro del rischio per le aree urbane, le zone di pregio ambientale e gran parte del patrimonio artistico-archeologico costiero viene reso solo parzialmente dalla graficizzazione delle aree di danno, circoscritte alle zone direttamente interessate dalle possibili esplosioni degli impianti industriali.

---

<sup>10</sup> Il sito di interesse nazionale di Priolo è inserito tra i SIN all'art. 1, comma 4 della Legge 9 dicembre 1998, n. 426 "Nuovi interventi in campo ambientale". La perimetrazione dell'area (estesa per circa 5.815 ettari a terra - nei comuni di Augusta, Priolo e Melilli e Siracusa - e 10.068 a mare - aree portuali di Augusta e di Siracusa) è stata effettuata con Decreti del Ministro dell'Ambiente del 10 gennaio 2000 e del 10 marzo 2006

<sup>11</sup> già gravata da limitazioni sulla velocità e sui pesi assiali, poiché presentava alcuni punti critici dovuti a curve con raggio inferiore a quello minimo corrispondente alla velocità commerciale prevista (soprattutto nella tratta Lentini-Siracusa)

<sup>12</sup> sfere DP 1403, contenenti butene, DP 3051, contenente etilene, e DP 3052, contenente propilene, ecc.

Gli stabilimenti ex PRAOIL di Priolo<sup>13</sup> (per la raffinazione del petrolio greggio), ENICHEM di Priolo e di Augusta<sup>14</sup> (per la produzione di prodotti chimici di base), ESSO di Augusta<sup>15</sup> e ISAB Sud di Priolo<sup>16</sup> (per la raffinazione del petrolio greggio) costituiscono un enorme pericolo per l'elevata infiammabilità delle materie prime, dei prodotti lavorati e, in subordine, per le caratteristiche di tossicità di alcune delle sostanze presenti negli impianti e nei serbatoi di stoccaggio<sup>17</sup>.

C'è da aggiungere, ancora, che in molti casi i rifiuti tossici delle lavorazioni vengono conservati, seppur in via provvisoria, proprio all'interno degli stessi impianti produttivi<sup>18</sup>.

Nel caso degli insediamenti petrolchimici e delle centrali elettriche, ancora, l'acqua impiegata per il raffreddamento dei macchinari utilizzati nei processi industriali

---

<sup>13</sup> Prima SINCAT (Società Industriale Catanese), poi MONTEDISON, poi S.E.L.M., poi PRAOIL, successivamente AGIP PETROLI e ERG Raffinerie Mediterranee, infine Raffineria ISAB impianti NORD.

<sup>14</sup> l'azienda, nata nel maggio 1981, come Chimica Augusta S.p.A. rilevava gli stabilimenti ex SIR ed ex Liquichimica Augusta. Nel 1995 diviene Condea Augusta S.p.A.; dal 2001 si chiama Sasol Italy S.p.A.

Operava nel settore della produzione di paraffine alfa-olefine, zeoliti, benzene, cloro, acido solforico, soda, alluminio metallico, terre decoloranti e alchibenzene lineare ovvero le materie prime di base per i detergenti e per i detersivi.

<sup>15</sup> ubicata nel territorio comunale di Melilli e di Augusta in contrada Midolo-Marcellino ed estesa su una superficie pari a circa 280 ettari.

<sup>16</sup> ubicata in territorio di Priolo, Melilli e Siracusa, occupa una superficie pari a circa 400 ettari

<sup>17</sup> La SASOL di Augusta (già ENICHEM Augusta), impianto è costituito da unità per la produzione di paraffine, olefine, alchilati ed oxo-alcoli ed ubicato nei pressi del fiume Marcellino, mette in opera una filiera produttiva i cui rischi derivano principalmente dalla presenza di acido fluoridrico. In caso di rilascio nell'ambiente, infatti, si verificherebbe il coinvolgimento di un'area esterna oltre lo stabilimento, ivi compresa la tratta ferroviaria della linea Siracusa-Catania.

Nel caso della ex Enichem Priolo, l'eventuale rilascio dell'ammoniaca conservata nei serbatoi di stoccaggio può causare la formazione di una nube molto estesa che può interessare l'abitato del centro di Priolo e addirittura raggiungere, aiutata dal vento, altri centri abitati.

<sup>18</sup> È il caso, ad esempio, della PRAIOL - ISAB Nord, i cui rifiuti contenenti amianto venivano riversati in una piattaforma in cemento, recintata e non coperta, situata presso la torcia dell'impianto di produzione di etilene all'interno dello stesso stabilimento.

Ciò avviene anche per la ex Enichem di Priolo, i cui fanghi mercuriosi generati con rifiuto nel processo di produzione Cloro-Soda Caustica-Potassa Caustica, vengono conservati in situ

viene prelevata dal mare e restituita al con rialzi termici notevoli<sup>19</sup>. Tale condizione si è resa responsabile, nel corso del tempo, della grave condizione di eutrofizzazione delle acque marine della Rada.

Sebbene ad oggi lo stato delle procedure per la bonifica delle falde e dei suoli contaminati del SIN di Priolo abbia interessato appena l'8% della sua estensione<sup>20</sup>, le misure stringenti imposte dal Piano di Risanamento non hanno tardato a sortire qualche effetto positivo.

Negli anni Novanta l'approvvigionamento di energia elettrica dell'area industriale si basava essenzialmente sulle produzioni delle due centrali ENEL<sup>21</sup> (a cui era dovuto l'alto livello di inquinamento atmosferico derivante dai processi di combustione<sup>22</sup>, la produzione di un ingente quantità di rifiuti tossico-nocivi<sup>23</sup> e di rifiuti speciali<sup>24</sup> - stoccati provvisoriamente in apposite vasche impermeabilizzate all'interno delle centrali - e di molti residui industriali - come metallici ferrosi e non ferrosi e ceneri pesanti-).

In considerazione di ciò, gli adeguamenti previsti in sede di Piano imponevano un numero consistente di interventi tesi ad abbattere le emissioni e la produzione di

---

19 solo per fare un esempio, tra quelli riportati nella relazione del Piano di Risanamento, l'odierna POLIMERI EUROPA di Priolo (già ENICHEM Priolo), restituisce le acque prelevate dalla Rada (utilizzando per lo scarico il canale denominato Vallone della Neve) con un rialzo termico mediamente pari a 7°C

20 fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del Mare - SIN - Stato delle procedure per la bonifica Dicembre 2017, in cui si riporta, peraltro, che la caratterizzazione ha coperto appena la metà dell'area

21 si tratta delle centrali termoelettriche di Priolo Gargallo ed Augusta, il cui ciclo del vapore era alimentato con olio combustibile e metano provenienti dalle raffinerie presenti nell'area e da metanodotti dell'ENI)

22 dovuto alle grandi quantità di biossido di zolfo, ossidi di azoto e polveri sottili liberate in atmosfera

23 di cui costituivano parte preponderante quelli contenenti amianto, pari al 90 per cento circa del totale

24 costituiti per la maggior parte da ceneri da olio combustibile e da residui degli impianti di trattamento acque reflue

rifiuti nocivi<sup>25</sup>. Si sarebbe trattato, per gli impianti produttivi Enel, di sostenere costi talmente importanti da spingere l'Ente a chiudere la centrale "Tifeo" di Augusta e riconvertire quella di Priolo in un polo innovativo ed ecosostenibile, basato sulla produzione di energia da sistemi solari termodinamici.

Di contro, sebbene il porto di Augusta (assieme a quelli di Gela e Milazzo) contribuisca in maniera determinante alla movimentazione della quasi totalità dei prodotti petroliferi dell'isola, l'aggiornamento delle connessioni con le infrastrutture di trasporto terrestre come strade e ferrovia, pure previsto nel Piano di Risanamento, non è ancora stato realizzato.

Il piano operativo degli interventi prevedeva di ridurre le emissioni di biossido di zolfo e, quindi, di particolato e ossidi di azoto, soprattutto per gli Stabilimenti Prao-Il, Esso e, come già detto, per le Centrali ENEL (a cui andavano attribuite le principali sorgenti di emissione di tale inquinante).

Obiettivo addirittura più importante appariva quello del contenimento del rischio industriale attraverso modifiche imposte alle sistemazioni impiantistiche degli stoccaggi ed attraverso interventi puntuali di rilocalizzazione dei serbatoi.

Venivano altresì pianificate la ristrutturazione delle infrastrutture di trasporto, con riferimento ai nodi più critici per la gestione delle emergenze<sup>26</sup>; veniva imposta alla Regione la mappatura del rischio sismico nell'area (con verifiche strutturali degli impianti critici) ed il potenziamento delle attività di controllo e manutenzione.

Per il lungo termine erano invece previsti interventi mirati alla delocalizzazione definitiva delle infrastrutture di trasporto che attraversano le aree industriali (la ferrovia Catania-Siracusa e la vecchia strada statale 114, per scaricare la quale si imponeva il completamento del tratto autostradale oggi in funzione).

Nel medio-lungo periodo, infine, si sarebbe attuato il recupero geo-ambientale delle aree degradate esistenti attraverso interventi specifici (di cui l'impianto TAF Syndial di Priolo, attuato poi delle procedure SIN, rappresenta una delle realizzazioni più evidenti - cfr § 0.3).

Il Piano di Risanamento forniva, dunque, importanti indicazioni operative nell'indi-

---

25 si trattava, in particolare, dell'utilizzo di combustibili liquidi adeguati a contenere le emissioni di anidride solforosa, e dei sistemi di combustione necessari per l'abbattimento delle emissioni di monossido di azoto

26 come il completamento della SS 114 nel tratto Siracusa Nord-Cassibile e l'innesto rapido in uscita da Siracusa Sud

viduare la tutela ambientale come chiave per ristabilire un equilibrio tra ecosistemi, valori testimoniali e segmento produttivo.

È il caso dell'indirizzo con cui si è imposta al Comune di Augusta la realizzazione del "Parco Suburbano Ex Salina Mulinello - Fiume Mulinello", innestato nel *continuum* edificato periurbano della città, tra la nuova A18 e la zona portuale delle ex Saline Regina.

Con l'obiettivo di innescare processi attivi per il recupero ambientale, il Piano proponeva la creazione di fasce e nuclei verdi a protezione dei contesti abitati prendendo a pretesto il «sistema morfologico lineare del corso d'acqua, risarcito di "impianti a verde" (come) barriere protettive in corrispondenza dei punti di maggiore criticità ambientale, al fine di contribuire da un lato alla riqualificazione urbanistica e di costituire, dall'altro, un ostacolo alla diffusione degli inquinanti presenti in atmosfera»<sup>27</sup>.

Veniva quindi prevista, già in quella sede, la realizzazione di un parco suburbano esteso dall'autostrada sino al porto commerciale, in corrispondenza della foce del fiume Mulinello, e da lì sino all'interno della città.

La cintura verde sarebbe stata attraversata da percorsi preferenziali, anche allo scopo di valorizzare i manufatti di pregio ambientale esistenti (le antiche masserie, le torri di avvistamento di epoca spagnola, le necropoli preistorica e bizantina, la catacomba del Monaco e molti altri).

Veniva porposta la contestuale riqualificazione ecologica delle Saline di Ponente di Augusta (dette Migneco-Lavaggi), dell'area dismessa di proprietà demaniale che ospita le vecchie strutture dell'Hangar per il ricovero dirigibili e delle Salina Regina, attualmente fagocitata dal quartiere "Borgata" e vittima di un vero e proprio processo di urbanizzazione nelle sue aree marginali<sup>28</sup>.

Il suggerimento, in sostanza, era quello di costruire «un'ampia fascia verde costiera continua, caratterizzata da forti valenze naturalistiche, storico-architettoniche e paesaggistiche, che avrebbe previsto al suo interno aree per la fruizione pubblica,

attività sportive e del tempo libero»<sup>29</sup>.

Il Piano stesso suggeriva il recupero degli antichi percorsi e camminamenti tra le vasche delle Saline, il ripristino dei collegamenti idraulici con il mare (i cosiddetti saioni), il rimboschimento<sup>30</sup> e persino la creazione di isolette e fondali a varie quote per la realizzare siti adatti alla nidificazione dell'avifauna che, copiosa, continua a svernare in quelle zone<sup>31</sup>.

Con le stesse finalità, si proponeva riqualificazione della zona archeologica di Megara Hyblaea, attraverso la realizzazione di una fascia verde compresa tra la Centrale Termoelettrica Enel Tifeo e lo Stabilimento Esso di Augusta a Nord, la Cementeria di Augusta e lo Stabilimento ex Praio a Sud, all'interno dell'area delimitata ad Ovest dalla vecchia SS 114.

La fascia verde come strumento di mitigazione del rischio viene prevista anche attorno gli stabilimenti ex Praiol-Enichem, nel Comune di Priolo. Lì, ancora più che ad Augusta, l'intensità e l'estensione dell'urbanizzazione dell'abitato ha dato vita ad un assetto territoriale caratterizzato da una pericolosa promiscuità dell'edificato tra città ed insediamenti produttivi.

Veniva, così, prevista la creazione di una barriera verde racchiusa ad Ovest dalla nuova S.S. 114 (in corrispondenza dello svincolo di Priolo Nord), a Nord dagli stabilimenti industriali ex Praioil ed Enichem, ad Est, dalla linea ferroviaria e a Sud, dal nucleo abitato di Priolo, lambito dalla viabilità di collegamento trasversale tra la vecchia statale 114 la nuova A18-SS 114.

Un intervento della stessa natura avrebbe dovuto interessare l'area compresa tra la nuova S.S. 114 e gli svincoli "Priolo Sud" e "Siracusa Nord-Belvedere", ad Ovest dello stabilimento Isab. Due corridoi verdi paralleli, costituiti dagli alvei rinaturalizzati di cava Mostringiano e del vallone Picci (che lambiscono rispettivamente la strada provinciale a Sud di Priolo, la porzione nord della frazione Città Giardino del Comune di Melilli) e la fascia verde retrostante avrebbero dovuto cingere con un anello verde l'intera area del polo petrolchimico (a circa 500 metri dal perimetro

27 Si veda la relazione "allegato A" del Piano di Risanamento Ambientale (cit.), p. 170 sgg.

28 le aree umide della salina sono state in buona parte colmata per ricavarne il sedime di un "Villaggio Containers". La conseguenza è stata una sensibile riduzione dell'ambiente umido con la conseguente ricadure sulla possibilità di approdo e svernamento di una serie di specie ornitiche che abitualmente frequentavano l'area.

29 Ibidem

30 favorendo la ricrescita delle specie autoctone (Astro, Scipio, Salicornia, Spergularia, Fragmentis)

31 A questo proposito, si proponevano percorsi naturalistici che conducessero ai capanni ed alle torrette di avvistamento e osservazione, cosa che ha avuto seguito solo nel parco delle Saline di Priolo.

Sud dello stabilimento Isab e fino alla località Fondaco Nuovo - Marina di Melilli)<sup>32</sup>. Il recupero ambientale dell'area destinata agli stoccaggi dall'ex Agrimont-Enichem di Priolo (estesa per 60 ettari ed occupata da serbatoi di ammoniaca, propilene, butano, acetaldeide, cumene), avrebbe infine permesso di restituire alla collettività i terreni immediatamente a nord dell'istmo della penisola di Magnisi. Situato nei pressi dell'abitato di Priolo (lungo la fascia costiera ad Est dell'abitato e della linea ferroviaria Catania-Siracusa, a Sud del Fiume Mostringiano e a Nord dell'impianto biologico consortile Ias e dell'IMS), il sito verrà così liberato dagli stoccaggi in funzione del completo recupero dell'area del corridoio costiero. La Riqualificazione della Penisola Magnisi, degli edifici dismessi ex Espesi e dell'area umida delle Saline di Priolo (dette Saline Magnisi), infine, veniva inquadrata attraverso la musealizzazione dei reperti archeologici, il controllo degli accessi all'area, la realizzazione di aree di sosta, la valorizzazione delle antiche masserie e dei reperti archeologici presenti nell'area. Nelle previsioni, l'area industriale dismessa verrà destinata ad attrezzature di uso collettivo<sup>33</sup> funzionali della desinazione turistica del parco arcologico e faunistico inserito nel programma di interventi previsti per il medio-lungo termine. All'intero del quadro complessivo della riqualificazione ambientale del tratto litoraneo compreso tra Siracusa ed Augusta, il Piano di Risanamento Ambientale puntava, dunque, sulla qualificazione delle emergenze naturalistiche come punto di

---

32 il Piano suggeriva la localizzazione di zone arbustive costituite fondamentalmente da specie mediterranee locali e, nelle aree prossime agli insediamenti urbani, da alberi di alto fusto. Arbusti, siepi e cespugli dovrebbero essere in grado di coprire i vuoti della base degli alberi e gli spazi tra albero ed albero al fine di migliorare la resa protettiva della "barriera verde" implementata, almeno nel primo periodo (durante il quale avviene la crescita delle piante non sarebbe sufficiente a rispondere autonomamente alla resa protettiva), con pannelli artificiali (per es. in legno). La fascia verde coincide qui con la previsione di una delle barriere verdi previste nell'ambito del progetto urbanistico a valenza territoriale/ambientale proposto dal Consorzio ASI. Le barriere verdi sono individuate come una delle "aree pilota" nel progetto ASI.

Va aggiunto, in proposito che gli impianti per la produzione di ossido di magnesio della CO.GE.MA. di Priolo (ex SARDAMAG, in zona Marina di Priolo) sono oggi dismessi e bonificati (la bonifica dei serbatoi contenenti acido solforico dello stabilimento si sono concluse nel 2011)

33 la rifunionalizzazione dell'area dovrebbe seguire le verifiche sulla contaminazione dell'area, un tempo destinata ad insediamento produttivo inquinante, alle eventuali operazioni di bonifica ed alla demolizione delle strutture fatiscenti che risultassero non risanabili. A questo proposito, il progetto urbanistico a valenza territoriale/ambientale proposto dal Consorzio ASI prevede il recupero dell'area EX ESPESI come una delle "aree pilota" nelle quali approntare interventi di tipo ambientale

forza della strategia di riequilibrio ecologico dell'area.

In questo scenario, le saline di Priolo costituiscono un'emergenza di spiccato interesse, costituendo una delle poche aree umide del Mediterraneo scelte per lo svernamento e la riproduzione da rare specie di uccelli, tra cui il fenicottero rosa.

La prossimità all'area archeologica di Thapsos ne fanno una zona di vasto interesse turistico che già il Piano ministeriale eleggeva ad area protetta<sup>34</sup>, successivamente vincolata come bene ambientale da tutelare dalla pianificazione di livello regionale e provinciale.

Il paesaggio antropogeografico del dipolo urbano-industriale siciliano è dunque pieno di contraddizioni, oggetto com'è dei postumi dolorosi di un progresso miope e poco attento all'ambiente.

Come si è detto, i massicci processi di de-industrializzazione o di parziale dismissione in corso, assieme alle direttive imposte dallo Stato per il ripristino ambientale e la tutela della salute, impongono di attivare processi di cambiamento, in alcuni casi anche radicali.

Allo stesso tempo, però, mentre sono ormai sin troppo note le conseguenze disastrose dell'inquinamento e dello sfruttamento intensivo del litorale, l'importanza economica e sociale del polo produttivo non può essere negata.

Le ricadute in termini di occupazione dell'indotto petrolchimico interessano una direttamente una popolazione di oltre 200.000 persone ed ha un'importanza primaria nel panorama mediterraneo del segmento petrolifero.

Ma quel paesaggio antropogeografico è, al contempo, un territorio ricco di potenzialità, oggi poco sfruttate, dimenticate e addirittura sovrastate dall'acciaio delle raffinerie: aree archeologiche, edifici singolari e di grande pregio architettonico, contenitori abbandonati per cui è possibile immaginare nuovi usi, ma anche tecnologie avanguardistiche, impiegate per la bonifica e la produzione di energia da fonti rinnovabili, fanno supporre che possa esservi un destino diverso per la fascia costiera della provincia aretusea.

Del resto, a ben guardare, vi sono ancora delle aree resilienti, che hanno mostrato una forte inerzia rispetto al cambiamento imposto a partire dagli anni '50 con l'insediamento della grande industria. Aree sfruttate ancora per fini agricoli, così

---

34 Anche per quell'ambito di intervento il progetto urbanistico del Consorzio ASI prevede come "area pilota"

come avveniva nella tradizione di questa parte di Sicilia che risulta utile ricordare per immaginare un futuro differente e sostenibile per l'intera fascia costiera e le comunità che la abitano.

L'emergenza sociale, economica, ambientale e paesaggistica con cui ci si trova oggi a doversi confrontare è figlia della mancata diversificazione del modello di sviluppo industriale perseguito, basato sulla monocoltura piuttosto che sulla diversificazione degli investimenti e delle produzioni.

Ciò impone una riflessione d'insieme che consenta, infine, di figurarsi un futuro percorribile e di reale cambiamento.

Se da un lato appare, dunque, necessario assecondare la necessità di un cambiamento dell'asset produttivo, resa esplicita dai processi in atto di decremento della produzione e parziale dismissione dei centri produttivi, dall'altra non è possibile immaginare un futuro che non contempli la componente produttiva come elemento fondante per una rinnovata visione del territorio costiero.

Nel contesto di cui si prova, col presente lavoro, a tratteggiare le caratteristiche salienti il «continuum urbano-rurale» che aveva caratterizzato la facies del litorale prima dell'avvento dell'industria, in cui per mezzo della «attrazione esercitata dalle attrezzature sulla campagna, si stabiliva la continuità fra i tessuti rurale e urbano (ed in cui) , la città emergeva come sede dei servizi centralizzati»<sup>35</sup>, risulta oggi compromesso in favore di un amalgama tra industrie ed abitato, tutt'altro che gerarchizzato e comprensibile, privo di una struttura logica e tecnica d'insieme.

La natura non rappresenta oggi che un interstizio, un territorio reietto e compromesso, in bilico tra i pericoli legati alla presenza industriale.

Tuttavia, guardando tra le righe, con la consapevolezza che la visione complessiva che il presente studio ha, sin qui, provato a fornire, non è difficile immaginarne il ruolo di potenza risanatrice che proprio la natura può rivestire nei confronti dei complessi ed instabili equilibri instauratisi nell'ultimo secolo.

Più in generale, una natura ritrovata può costituire la chiave per re-interpretare e riqualificare l'intero palinsesto delle forme e dei significati del paesaggio antropogeografico.

Del resto, già Cabianca negli anni '50, immaginava che negli interstizi della città lineare che si andava strutturando potesse prendere forma un «sistema dei parchi e

---

<sup>35</sup> A. SMAILES, *Geografia urbana*, Marsilio, Padova 1964, p. 29, cit. in A. RENNA, *Alcune voci dell'urbanistica contemporanea*. In «Op. cit.», n. 6, luglio 1966

delle zone archeologiche e paesaggistiche che da Agnone a Melilli a Megara Hyblea all'Epipoli alla Neapolis al Labdalon sino a Fontane Bianche costituisce in pari tempo una riserva continua di elemento naturale ed una preziosa frattura dell'insediamento umano»<sup>36</sup>.

La visione indicativa, ma allo stesso tempo operativa fornita dal Piano di Risanamento Ambientale costituisce un passo avanti verso quell'idea.

Occorre, però, coniugare la necessità di salvaguardia e di ripristino degli equilibri natura-uomo con la vocazione produttiva dell'area, ormai definita, che costituisce una forte invariante del sistema, al pari di quelle rappresentate dagli abitati e dalle emergenze ambientali e testimoniali di cui si è detto.

Per questo ed altri motivi, l'area urbano-industriale di Siracusa-Augusta rappresenta un caso studio emblematico, attuale e contemporaneo, che può divenire un laboratorio per sperimentare cose differenti a più livelli.

La strategia d'insieme tratteggiata dal Piano ministeriale per il risanamento ambientale costituisce l'*input* da cui partire per continuare ad indagare i modi per leggere le peculiarità di un oggetto di studio tanto vasto, le sue potenzialità e criticità, per sperimentare gli strumenti, cognitivi e strategici, più appropriati per arrivare ad una sintesi e per verificare, in termini strategici e progettuali, l'efficacia di strategie elastiche di trasformazione ragionata che consentano, alle differenti e più appropriate scale, di definire una struttura debole da applicarsi territori complessi ed in divenire, col fine di gettare le base per verificarne la validità su casi analoghi.

\* \* \*

---

<sup>36</sup> V. CABIANCA ET AL., *Siracusa in «Urbanistica»* n. 20 (op. cit.), p. 102

## INTERVENTI PROPOSTI DAL PIANO DI RISANAMENTO AMBIENTALE

- DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DEL 17.01.1995 -

### Recupero e tutela della qualità dell'aria

- Riduzione delle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti da sorgenti industriali convogliate, diffuse industriali e lineari. Il settore di intervento riguarda le riduzioni emissioni SO<sub>2</sub>, Nox, particolato, CO, inquinanti inorganici e organici, la riduzione dell'impatto degli stoccaggi di idrocarburi e dell'inquinamento da sorgenti diffuse (zone di caricamento prodotti, vasche di disoleazione, ecc.)

### Contenimento del rischio industriale

- Contenimento dei rischi di incidente rilevante in installazioni industriali, di quelli connessi al trasporto di sostanze pericolose e miglioramento della gestione delle emergenze. Il settore di intervento riguarda il controllo e riduzione del rischio di rilascio tossico, del rischio di Bleve-Fireball ed esplosione e del rischio di irraggiamento termico. Viene previsto il contenimento dei rischi connessi al trasporto di sostanze pericolose con una migliore organizzazione della gestione del trasporto e delle infrastrutture di trasporto, il miglioramento della gestione delle emergenze attraverso la prescrizione di dotarsi di piani di emergenza esterni e la creazione di infrastrutture come centri di intervento e soccorso.

### Conservazione risorse idriche

- Razionalizzazione degli approvvigionamenti idrici e del sistema di distribuzione; contenimento dei consumi. Il settore di intervento tratta la riduzione delle perdite negli acquedotti e nelle reti di distribuzione civili o industriali, il recupero ed utilizzo delle acque piovane (captazione, drenaggio e raccolta) e dei reflui depurati, l'adeguamento e potenziamento delle reti di distribuzione e del sistema di accumulo, la realizzazione di impianti di potabilizzazione e la razionalizzazione dei prelievi da pozzi e dei sistemi di irrigazione.

### Recupero e tutela qualità dei suoli

- Bonifica dei siti contaminati (discariche autorizzate e non, stoccaggi provvisori ed impianti interni agli stabilimenti industriali), riduzione dei quantitativi di rifiuti da smaltire e razionalizzazione del sistema di smaltimento, recupero delle aree degradate ivo compreso il riutilizzo delle cave esauste.

### Recupero e tutela qualità dell'acqua

- Riduzione dei carichi inquinanti in acque superficiali, in acque sotterranee e riduzione dei fenomeni di intrusione salina nelle acque di falda

### Recupero e tutela qualità dell'ambiente marino costiero

- Riduzione del carico inquinante di origine civile e industriale attraverso il ripristino, l'adeguamento e l'ottimizzazione dei sistemi di depurazione, l'attenuamento dei fenomeni di perturbazione termica ed il risanamento delle aree marine costiere degradate (fondali, litorali)

### Riqualificazione urbana e territoriale

- L'obiettivo dichiarato è la riqualificazione territoriale e infrastrutturale dell'area industriale attraverso gli interventi di razionalizzazione delle infrastrutture di trasporto e dei sistemi di trasporto pubblico, l'adeguamento degli impianti portuali, il recupero delle aree industriali dismesse e in prevista dismissione.
- ai fini della mitigazione delle aree a rischio viene prevista la creazione di fasce verdi di rispetto ed interposizione che permettano, al contempo, la riqualificazione ambientale e delle aree urbane
- recupero e valorizzazione paesaggistica delle zone di rilevanza naturalistica, gestione delle aree di pregio e recupero paesaggistico.
- contenimento dell'inquinamento acustico da sorgenti fisse e di origine veicolare.

### Sostegno allo sviluppo socio-economico

- riorientamento e riqualificazione delle politiche di sviluppo sostenendo nuove attività economiche produttive e di servizio collegate con le attività di piano che siano capaci di promuovere nuova occupazione legata, in modo particolare, alla tutela ambientale.

### Azioni di supporto e controllo del Piano

- Miglioramento delle conoscenze in campo ambientale ed igienico sanitario attraverso studi sul rischio industriale (anche in relazione alla sismicità dell'area), studi igienico-sanitari ed epidemiologici, sullo stato di inquinamento dei corpi idrici, dell'atmosfera, dei suoli; studi per riduzione dei quantitativi di rifiuti industriali da smaltire.

### / 3.2 - UNO STRUMENTO-METODO PER LA RICONVERSIONE E LA MITIGAZIONE

La condizione d'insieme del territorio litoraneo ha imposto la necessità di immaginare strumenti adeguati che inseguissero il fine di mitigare i rischi legati alla massiccia presenza industriale. La promiscuità coi centri abitati, le tante aree d'interesse storico-naturalistico e lo stress imposto all'ambiente nell'arco degli ultimi cinquant'anni hanno richiamato l'intervento statale, prima con la redazione del Piano di Risanamento Ambientale a cura del Ministero e della Regione Sicilia, poi con l'attribuzione dello *status* di Sito di Interesse Nazionale e le conseguenti operazioni di bonifica imposte.

Sebbene le azioni intraprese rappresentino un significativo sforzo verso un più attento modello di interazione tra industria e ambiente, cercando di porre rimedio ai processi di compromissione degli equilibri ecologici innescati dal segmento produttivo, la sfida più ardua sembra oggi quella di avviare efficaci strategie di cambiamento che possano risarcire il paesaggio antropogeografico dei danni subiti senza tuttavia finire per tramutarsi in un insostenibile svantaggio socio-economico per la popolazione locale.

Come si è detto, infatti, il polo petrolchimico costituisce la più importante fonte occupazionale per l'intera provincia e rappresenta un centro strategico per le politiche economiche nazionali e sovranazionali.

Allo stesso tempo, la necessità di preservare la salute e l'ambiente dai rischi industriali muove gli sforzi comuni verso terreni inesplorati.

Mentre i rischi più evidenti sono stati messi a sistema dai Piani d'Emergenza redatti per obbligo statale<sup>37</sup> e richiamati negli strumenti di pianificazione di area vasta, in cui vengono quantificate e graficizzate le aree a Rischio di Incidente Rilevante (RIR) in rapporto ai relativi stabilimenti produttivi, le politiche di trasformazione dello spazio fisico nel verso di una reale mitigazione del rischio rimangono ancora alla stregua di buone intenzioni.

Il programma ministeriale per il risanamento della fascia costiera viene attuato, a partire dagli anni duemila, attraverso il protocollo di bonifiche SIN.

Si tratta di operazioni messe in opera con impianti mastodontici, vere e proprie industrie della bonifica che applicano sofisticate pratiche di ingegneria sanita-

ria per rimuovere i contaminanti diffusi nei suoli e nelle acque sotterranee (cfr. § 0). Tutto ciò, però, non può ancora dirsi sufficiente. Così facendo, al termine degli iter di bonifica non rimarranno che scarti di paesaggio: terreni incolti e abbandonati persino dalle strutture industriali, porzioni di territorio reietto che viene e varrà lasciato all'oblio dopo aver costituito, per millenni, il *parterre* di tante culture e delle loro testimonianze fisiche.

Appare, così, più che mai opportuno pensare a strategie di modificazione dell'ambiente fisico (naturale ed antropico) che, rispondendo in primo luogo all'esigenza del recupero ambientale, possano costituire la chiave per riqualificare l'intera fascia costiera, superando la frammentazione tra le sue parti, incasellando in un sistema strutturato e fruibile i valori archeologici e paesaggistici presenti, la città e la costa, l'industria e l'agricoltura.

È necessario trovare il modo di mantenere lo *status quo* innovandolo al contempo, sperimentare forme contemporanee di un'urbanità ormai meticciosa, prospettando ipotesi di riuso degli insediamenti commerciali ed industriali dismessi, riconfigurando il sistema infrastrutturale, sostenendo l'introduzione di modelli industriali compatibili con un quadro d'insieme sostenibile che, seguendo gli indirizzi forniti dalla pianificazione vigente, indichi una o più vie percorribili in risposta all'esigenza di attenuare i rischi ereditati da un così perpetrato sfruttamento dell'area ai fini produttivi.

Il processo non sembra più ulteriormente differibile e tale necessità di cambiamento appare ancor più urgente se si guarda alle dinamiche già in atto. Mentre molti impianti vengono abbandonati<sup>38</sup>, persino le imprese che continuano ad investire sull'area industriale siracusana stanno mettendo in essere programmi di contrazione dell'attività produttiva, col conseguente sottoutilizzo delle aree e delle attrezzature che ancora vi insistono.

Ne sono un esempio significativo la russa Lukoil (recente investitore che ha rilevato gli impianti Isab Sud) e la Erg, che tendono a smantellare le raffinerie in favore del solo stoccaggio del greggio, così come della volontà dell'Enel di interrogarsi sul

<sup>37</sup> come si è visto in precedenza, il Piano di Risanamento Ambientale prevedeva tra le misure volte al contenimento del rischio industriale proprio l'obbligo, per le industrie, di dotarsi di piani di emergenza esterni

<sup>38</sup> basti pensare, a titolo esemplificativo, alla centrale Tifeo, agli impianti ex Sardamag-Co.ge.ma., all'ex Espesi sulla penisola Magnisi, alla vecchia fabbrica Ethernit ed agli innumerevoli serbatoi di stoccaggio ormai inutilizzati da stabilimenti petrolchimici e raffinerie ancora attive.

ruolo strategico che la rifunzionalizzazione del complesso della centrale “Tifeo” può rappresentare in questo delicato processo, immaginandolo come primo tassello di un abaco variegato di nuovi poli di urbanità.

Va quindi considerata la possibilità che un buon numero insediamenti produttivi possano accogliere l'ipotesi di riconvertire la loro attività piuttosto che scegliere la via della totale dismissione.

Ciò sta in parte avvenendo, come si è detto, proprio ad opera della stessa Enel che con la nuova centrale Archimede, sperimenta il ritorno della produzione di energia elettrica attraverso il ciclo del vapore alimentato da specchi parabolici.

Se da un lato sembra scontato che la riqualificazione ambientale, paesaggistica, urbana e architettonica dell'area non possa che legarsi al destino della sua componente produttiva, dall'altro appare altrettanto chiara l'impossibilità di prevedere e gestire dinamiche di cambiamento dell'industria che, rispondendo a processi geopolitici di scala addirittura mondiale, sfuggono alle logiche nazionali, regionali e locali.

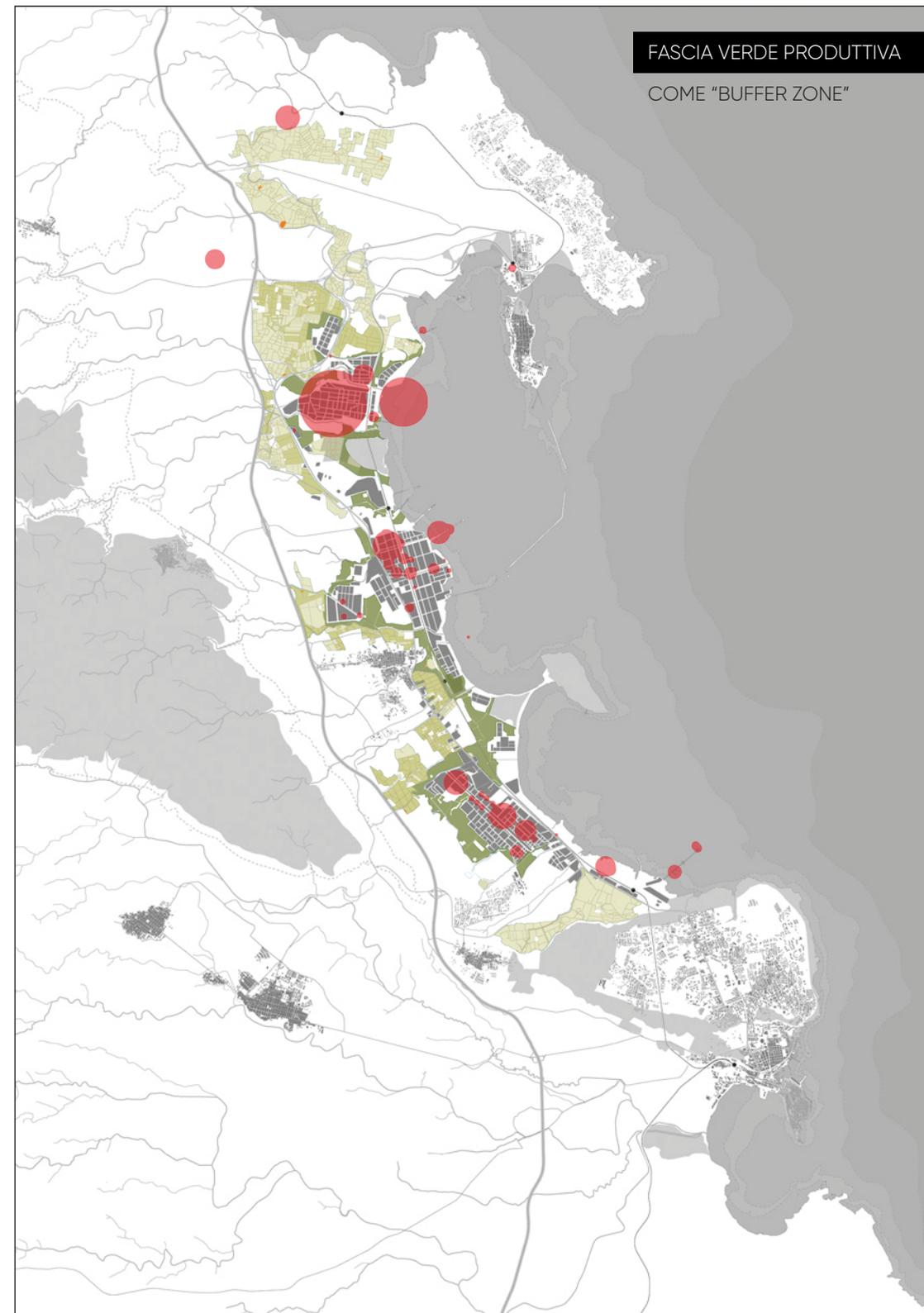
D'altro canto, va sottolineato ancora una volta come si debba in ogni modo evitare di disincentivare l'interesse dell'industria nel continuare a scommettere su quel territorio: la città-lineare costiera non vuole né può farne più a meno.

Diversamente, il rischio è quello di andare incontro ad una prevedibile e scontata catastrofe sociale.

Conscio di queste ragioni, il legislatore del Piano di Risanamento tratteggiava, seppur solo a grandi linee, l'intenzione di recuperare la componente ambientale e d'incentivare un cambiamento delle politiche di sviluppo verso segmenti maggiormente compatibili con la tutela degli ecosistemi e la straordinaria storia delle forme del paesaggio litoraneo.

Allo stesso tempo, assieme all'obbligo di mettere in atto azioni di monitoraggio e di miglior definizione del grado di compromissione delle risorse aria, acqua e suolo (col fine di attivare, laddove necessario, le conseguenti e più adeguate azioni di bonifica), veniva individuata una soluzione operativa ben definita: una *buffer zone*, come strumento da impiegarsi per mitigare il rischio relativo alla promiscuità di attrezzature e sostanze esplosive rispetto agli abitati ed alle infrastrutture esistenti. Si trattava di “fasce di rispetto ed interposizione”, fatte di un verde denso a costi-

fig. 2 - La fascia verde produttiva come buffer zone di interfaccia tra le zone di danno di eventuali incidenti rilevanti (Aree RIR) degli stabilimenti produttivi e i centri abitati, per la mitigazione dei rischi industriali



tuire una barriera fisica capace di opporsi alle conseguenze di eventuali incidenti rilevanti.

Nel caso dell'area periurbana di Augusta, quella fascia avrebbe seguito il corso del fiume Marcellino, divenendo un parco di uso pubblico utile a valorizzare le emergenze paesaggistiche e preservare una zona di grande pregio dalla spinta dell'urbanizzazione e dell'insediamento produttivo.

Nelle situazioni più delicate, come per Megara, un'ulteriore fascia boscata avrebbe costituito una vera e propria teca protettiva degli importanti reperti archeologici rinvenuti durante il periodo di prima industrializzazione.

Il centro abitato di Priolo Gargallo veniva isolato e protetto rispetto agli stabilimenti localizzati a Nord facendo ricorso allo stesso strumento: un filtro boscato che, estendendosi sino alle porte di Siracusa, avrebbe consentito di cingere pure l'insediamento a Sud della penisola Magnisi, sfrangiando infine i suoi contorni nei pressi all'abitato di Città Giardino.

Le indicazioni di Piano erano, dunque, estremamente chiare e precise nel delineare lo strumento fisico per il contenimento dell'industria e dei ricchi ad essa legati.

Mancava ancora, però, un progetto complessivo di territorio, la chiave per fare di quello strumento un metodo per la riqualificazione complessiva del territorio litoraneo e della sua città-lineare, un metodo per proiettare nel futuro il suo ricco passato dimenticato.

La storia delle forme e degli eventi occorsi al litorale ci insegna che la strada per ridare senso e struttura all'insieme, per creare una sorta di nuova "figurabilità" del paesaggio antropogeografico, può essere proprio quella di immaginare una rinnovata visione globale del litorale antropizzato.

Come in passato le città greche erano state in grado di strutturare la costa e le campagne, le architetture militari avevano presidiato il litorale in una maglia organizzata per continui rimandi e la macchina produttiva del Regno svevo ne aveva fatto un *unicum*, ci si prospetta oggi la possibilità di trovare, negli strumenti dettati dalla necessità, le soluzioni volte a sperimentare un nuovo modello di città-territorio, proprio laddove la città ed il territorio sembrano annientati.

L'idea strategica non può essere quella di rifuggire la presenza industriale, di nascondere i suoi camini d'acciaio cercando di cancellare i ricordi delle ferite inflitte

dai fumi tossici.

Bisogna, piuttosto, prendere coscienza della difficoltà di gestire i processi in divenire, dell'impossibilità di conoscere ciò che attende quell'insieme di macchie extra-territoriali disseminate lungo il litorale, di cui sarà estremamente complicato prevedere modi e tempi di eventuali dimissioni.

Piuttosto, si può sognare di riscrivere il paesaggio alle spalle di quegli stabilimenti, nei loro interstizi, immaginare di avviare un processo di cambiamento graduale, come graduale è sempre stata la modificazione delle forme e dei significati di questa parte dell'isola.

Va indagata la possibilità di recuperare i suoli abbandonati, quel territorio di mezzo posto ai margini delle zone produttive e di quelle urbane; lo si può fare trasformando implicitamente ciò che rappresenta un relitto di paesaggio in una fascia verde **produttiva** che venga messa a disposizione dell'industria sotto forma di materia prima per la generazione di energia da fonti rinnovabili e per produzioni agricole praticabili.

L'impossibilità di intervenire direttamente sull'area industriale, se non nelle parti demaniali o per le quali vi sia un'esplicita apertura dei grandi gruppi societari (che, come già detto, nella gran parte dei casi non rendono noto lo stato d'uso o di dismissione delle aree produttive) suggerisce di operare rafforzando i limiti stessi dell'area produttiva.

Come conseguenza di tali premesse, la strategia percorribile, desunta dalle intuizioni mosse in sede di Piano di Risanamento, può essere quella di costruire uno scenario di territorio che dia forma ad una *struttura elastica* capace di reggere un nuovo modello di economia che, superando le tradizionali e sempre più praticate compartimentazioni tra saperi e settori di produzione, incroci l'industria a nuove forme di agricoltura, sfruttando le peculiarità morfologiche della fascia litoranea per tramutarsi in un'infrastruttura fatta di natura ritrovata, utile a mettere in relazione gli ambiti e gli oggetti di cui si è detto, che sia capace di risarcire di una componente ecologica l'ambiente, contribuendo a disinquinare ed a mitigare i rischi

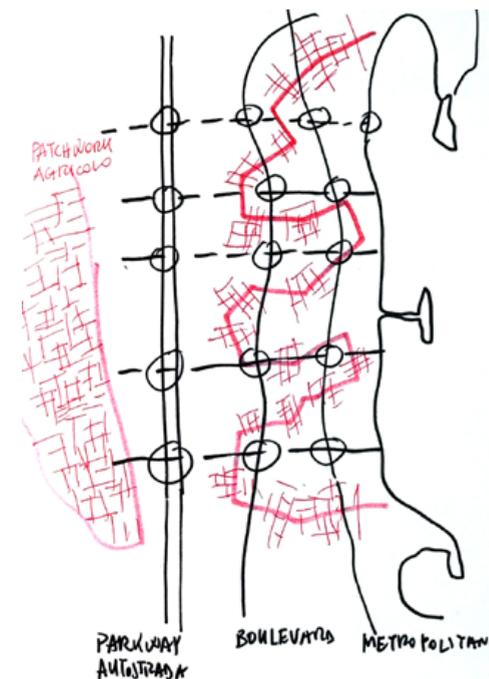


fig. 3 - Schema degli assi portanti del Disegno Strategico per il dipolo Siracusa-Augusta. Immagine tratta da M. Navarra, *Architettura laterale. Un disegno strategico per il territorio di Siracusa-Augusta* (op. cit.), p. 45

industriali mediante il contenimento fisico e la tacita incentivazione a convertire gradualmente la produzione.

In quest'ottica, il paesaggio può divenire esso stesso strumento attivo per il recupero ambientale. Contestualmente, superando la visione del territorio di mezzo come mero vuoto interstiziale o riserva pseudo-bucolica, esso si tramuta in «matrice operativa di articolazione interurbana, sistema eco ed infra strutturale del territorio».<sup>39</sup>

Ad alcuni è parso utile, a questo scopo, immaginare di estendere la logica della *buffer zone* per accerchiare del tutto le aree industriali esistenti, attivando un processo inverso di trasformazioni che possa “aggrederle”, nel tempo lungo, fornendo loro la materia su cui poter immaginare concretamente una riconversione ecologica, che dalla monocoltura arrivi a forme di produzione più articolata e con valenza ambientale<sup>40</sup>.

Si è così pensato ad una fascia di vegetazione che cinga i poli dell'agglomerato ASI sviluppandosi come una “corda”, a partire da una spina forte costituita da camminamenti ciclopedonali che ricalchino le tracce di trazzere e percorsi preesistenti, divenendo il nuovo tessuto connettivo tra città, natura e beni isolati: un'interfaccia verde tra centri urbani, nuova e vecchia industria.

«Il *patchwork* della nuova agricoltura si definisce per frammenti da aggregare nel tempo [...], destinato a crescere occupando, mano a mano, le aree abbandonate dalle produzioni industriali così da metabolizzarle nel nuovo ciclo produttivo»<sup>41</sup>.

Si può dunque provare a riscrivere il paesaggio contemporaneo conferendo un rinnovato peso agli elementi di forte permanenza che hanno segnato e segnano il territorio, nella continuità delle sue forme naturali ed antropiche.

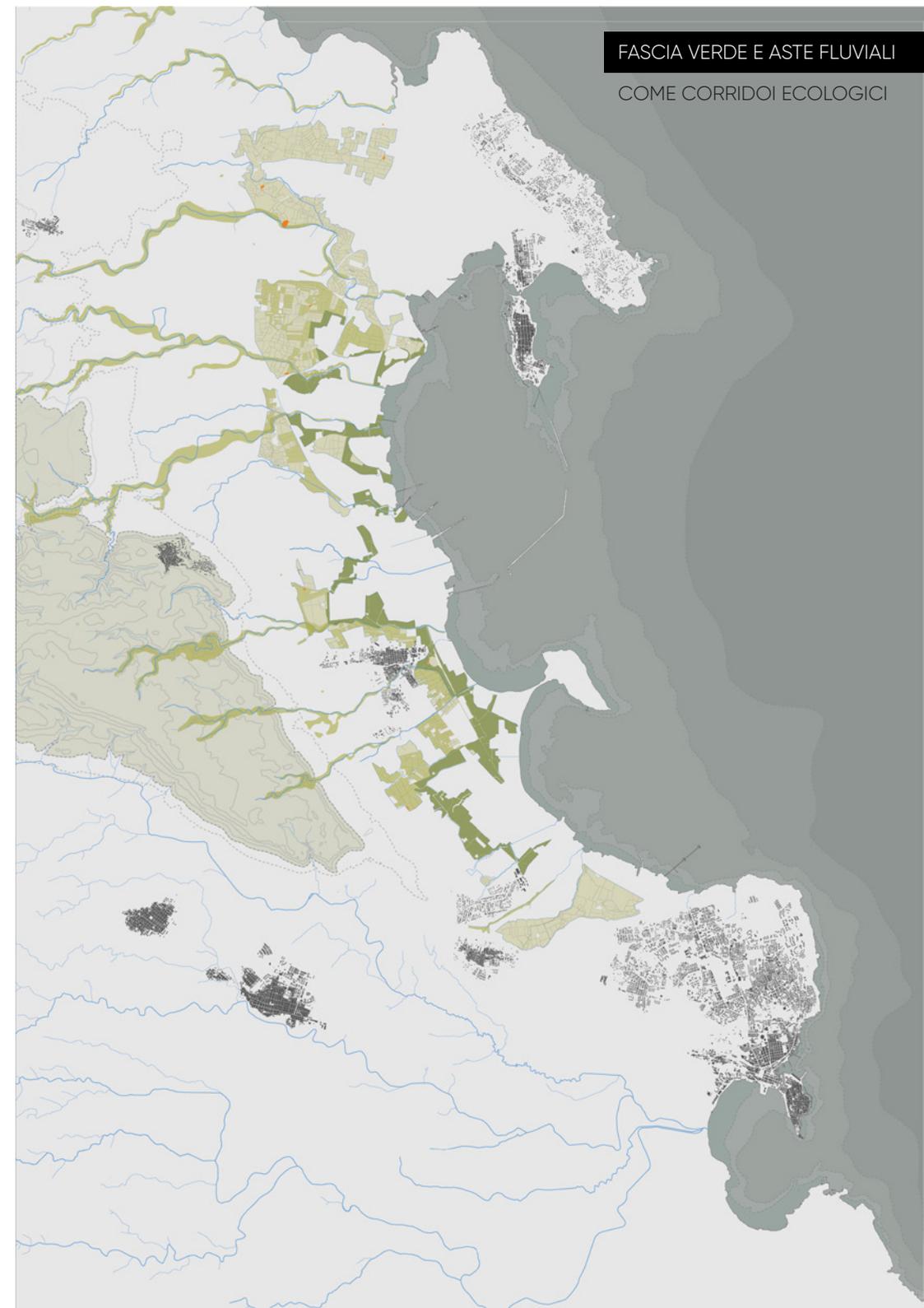
In questo quadro, è facile comprendere come le “cave”, incisioni profonde scavate

39 M. GAUSA, *Land-links. Infrastrutture ed ecostrutture in rete* in P. SACGLIONE, M. RICCI, A22. *Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche*, GreenTrenDesign Factory, Trento 2013, p. 32

40 Si veda M. NAVARRA, *Architettura laterale. Un disegno strategico per il territorio di Siracusa-Augusta* e V. MARTELLIANO, *Scenari e tattiche per la rigenerazione urbana e territoriale del dipolo Siracusa-Augusta* in M. NAVARRA (a cura di), *In Metamorfosi. Architettura e territori tardo-industriali. Il dopolo Siracusa-Augusta*, LetteraVentidue, Siracusa 2018

41 M. NAVARRA, *Architettura laterale. Un disegno strategico per il territorio di Siracusa-Augusta* (op. cit.), p. 47

fig. 4 - La fascia verde produttiva come connessione ecologia, in collegamento alle aste fluviali rinaturalizzate



da torrenti più o meno affioranti, abbiano mantenuto una forte inerzia rispetto alle trasformazioni provocate dall'industria e custodiscano, ancora oggi, preesistenze di un'agricoltura antica o di elementi naturali spontanei.

Quelle incisioni del suolo roccioso lambiscono le più significative testimonianze costruite per inerpicarsi, infine, sino alla cima delle preziose alture dei Monti Climiti, serbatoio di una natura addomesticata nei secoli e belvedere sulla Sicilia e sullo Ionio.

Attraverso la rinaturalizzazione e la valorizzazione delle "cave" si palesa la possibilità di tornare a far interagire piani e cose che giacciono a quote differenti, nel disegno di un nuovo territorio che rinnovi le tradizioni della sua forma unitaria e le sue percorrenze più significative.

In accordo con le linee guida della pianificazione di area vasta, quelle aste fluviali possono divenire parchi lineari, elementi naturalistici connessi alla fascia verde estesa in direzione Nord-Sud, che permettono al contempo di attraversare, trasversalmente e dal basso, le infrastrutture che tagliano la costa, riconnettendo porzioni separate di territorio e beni oggi isolati sottratti alla collettività, gettando le basi per un'auspicabile estensione delle aree così riqualificate all'interno di quelle industriali, per arrivare sino al mare.

Le "cave" hanno rappresentato l'elemento resiliente del paesaggio naturale rispetto allo sviluppo degli insediamenti industriali.

Il letto dei torrenti, sottomesso rispetto al suolo urbanizzato, ha preservato la natura che interrompe, ancora oggi, la continuità della superficie occupata dalle industrie.

Si tratta di un «Disegno Strategico (che) concentra tutti i movimenti, le trasformazioni e le energie su linee sottili lasciando così la massima superficie libera per lo sviluppo di una nuova idea di campagna e natura dentro la città»<sup>42</sup>.

Gli interventi di ridefinizione delle tre infrastrutture pesanti (autostrada, statale e ferrovia), che diventano «linee complesse di vita non più monofunzionali», e la contestuale individuazione di un «*patchwork* agricolo che [...] ne costituisce la colonna dorsale» trovano nella forma del suolo la propria ragione: elementi a cui viene attribuito un rinnovato significato, «connessi tra loro grazie alle linee pro-

42 Ivi, p. 44

fonde dei torrenti che attraversano da monte a mare il territorio innervandolo, a una quota più bassa, con un suolo naturale primigenio»<sup>43</sup>.

Emergono, dunque, i tratti salienti per una nuova visione di quel territorio complesso per il quale «si tratta di combinare vuoti, pieni e collegamenti ad un tempo»<sup>44</sup> attraverso la ridefinizione delle infrastrutture esistenti e di un vuoto connettivo reinterpretato, «opportunamente integrati in possibili strutture interlacciate» per dare finalmente un senso alle «aree meticce ed alle connessioni ambigue tra realtà già separate, ora (invece) complici»<sup>45</sup>.

L'autostrada viene immaginata come una *Parkway* che permette di scoprire il paesaggio attraverso il montaggio di sequenze visive e l'innesto puntuale di porte di accesso al territorio.

La vecchia strada statale, riletta come un *Boulevard* metropolitano, può essere capace di reggere dinamiche di profonda ri-strutturazione del tessuto urbano-industriale, connettendo in maniera diretta i centri urbani ed i frammenti di urbanità dispersi a vecchie e nuove architetture rifunzionalizzate.

La linea ferroviaria viene declinata in termini di metropolitana di superficie, potenziando le stazioni esistenti e attivandone di nuove.

Tangente a numerosi poli dismessi o in via di dismissione, alcuni dei quali di grande valenza come brani di una giovane archeologia industriale<sup>46</sup>, la via ferrata può costituire il collegamento rapido e diretto attraverso cui servire funzioni ad alto valore aggiunto, capaci di innervare il territorio di "nodi attivi" integrati nel più vasto sistema città-industria-paesaggio dell'insediamento litoraneo.

Le tre infrastrutture lineari della mobilità costituiscono dunque la matrice infrastrutturale posta a spina dorsale dell'intero territorio<sup>47</sup>.

43 Ibidem

44 M. GAUSA, *Land-links. Infrastrutture ed ecostrutture in rete* (op. cit.), p. 40

45 Ibidem

46 tra questi la tonnara di Santa Panagia, l'ex fabbrica Ethernit, il vecchio mattatoio di Siracusa, l'Hangar di Augusta, diversi scali ferroviari dismessi, il complesso Enel "Tifeo", lo stabilimento ex Espesi, i depositi Isab, ecc.

47 V. MARTELLIANO, *Scenari e tattiche per la rigenerazione urbana e territoriale del dipolo Siracusa-Augusta* (op. cit.), p. 38

La possibilità di riqualificarle e disegnare nuove relazioni con l'intorno è concreta: le infrastrutture, infatti, sono di proprietà pubblica e costituiscono uno dei principali campi di investimento per le amministrazioni. «Sono elementi capaci di generare e strutturare spazi a scala urbana, territoriale e regionale; producono impatti sul paesaggio, ma allo stesso tempo potrebbero diventare strumenti di rigenerazione del paesaggio e/o generatori di paesaggi caratterizzati da nuove ecologie»<sup>48</sup>. Le Aste fluviali, come segmenti naturali, vengono ri-significate e attrezzate come sistema di parchi lineari che penetrano nel costruito, assumendo forme e caratteri differenti in relazione alle condizioni dei luoghi su cui si strutturano: ambienti di biodiversità da conservare, strumento da cui far ripartire una bonifica attiva ed attraverso cui innestare il germe di un nuovo equilibrio tra natura ed artificio, dentro la confusa città lineare dei giorni nostri, tra abitato e industria.

I nodi tra le infrastrutture antropiche esistenti e quelle naturali di un Piano finalmente progettato si qualificano dunque come aree per cui immaginare nuovi usi, capaci di razionalizzare e definire, in chiave contemporanea, un insediamento esteso, complesso e variegato.

Sono i punti di intersezione tra i *patchwork* agricolo-produttivi (Monti Climiti e "Corda" agricolo-produttiva in pianura), le tre linee infrastrutturali, i segmenti fluviali, gli insediamenti umani e le aree archeologiche e paesaggistiche, in cui pare utile e necessario concentrare le maggiori energie per alimentare il processo graduale di trasformazione del territorio.

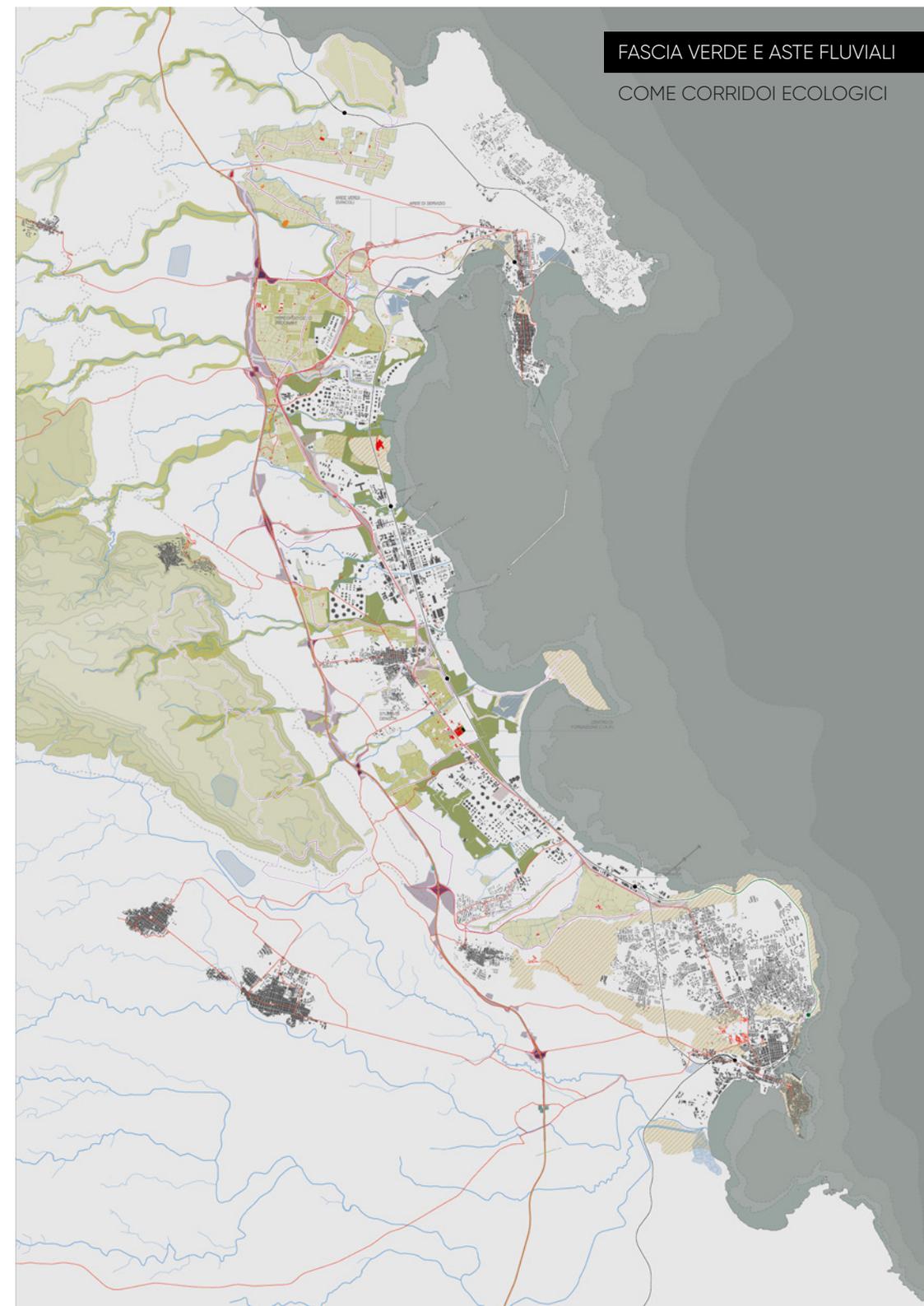
«In queste intersezioni si immagina il posizionamento di nuove architetture strategiche capaci di intrecciare e piegare insieme lo spazio aperto con gli interni, lo spazio pubblico con quello privato, i luoghi di lavoro con i luoghi di vita»<sup>49</sup>. Si tratta di «dispositivi architettonici intesi come intorno interattivo e non più come oggetti imposti, attenti agli spazi di "incrocio", "incontro" e "trasversalità"»<sup>50</sup>, in rapporto costante con le infrastrutture ed il vuoto rinaturalizzato come «"ingranaggio" strutturante di scala territoriale e, pertanto, catalizzatore di nuove strategie sovra-

48 S. STANISCIÀ, *Oltre l'isola di cemento* in P. SACGLIONE, M. RICCI, A22. *Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche* (op. cit.), p. 220

49 M. NAVARRA, *Architettura laterale. Un disegno strategico per il territorio di Siracusa-Augusta* (op. cit.), p. 46

50 M. GAUSA, *Land-links. Infrastrutture ed ecostrutture in rete* (op. cit.), p.32

fig.5 - Masterplan per la riconfigurazione del dipolo Siracusa-Augusta attraverso lo strumento-metodo della "corda" di verde produttivo e la riconfigurazione degli assi infrastrutturali



comunalità»<sup>51</sup>.

Si palesa, così, una “immagine ambientale“ del tutto nuova per il dipolo Siracusa-Augusta; una nuova idea di territorio e di città, la cui forza innovatrice può risiedere nella capacità di innescare dinamiche per un cambiamento esemplare che coinvolga tutto il segmento produttivo.

La “fascia verde” di cui si è detto può costituire lo strumento di mitigazione del rischio industriale (la *buffer zone* del Piano di Risanamento) ed il suolo disponibile ad ospitare nuove filiere produttive che uniscano le esigenze di bonifica ad un ritorno produttivo, in modo da incentivare, in ultimo, una graduale ma profonda riconversione ecologica del segmento produttivo.

L’esigenza di bonificare i suoli inquinati fa da premessa alla completa realizzazione della strategia, prospettata nel medio e lungo termine, per la ristrutturazione del territorio.

Il *pacthwork* agricolo offre un’alternativa percorribile, ma anche uno strumento complementare da affiancare agli *iter* di bonifica pesante già in corso.

«La *phytoremediation* [...] consente il ripristino dei suoli contaminati e limita al contempo la migrazione di sostanze inquinanti nelle matrici ambientali, attraverso l’azione di stabilizzazione mediata dall’apparato radicale delle piante».<sup>52</sup>

Le biomasse derivanti da interventi fitoestrattivi possono attivare filiere agroindustriali e agroenergetiche innovative, risolutive rispetto alla necessità di ripensare il destino di un’intera economia in crisi.

In tal senso, non bisognerebbe lesinare alcuno sforzo nel verificare «la possibilità di coniugare la bonifica dei suoli contaminati in aree agricole alla riduzione dei rischi per l’ambiente e per la salute umana», vista la «grande opportunità per i territori gravati dalla presenza di agglomerati industriali fortemente impattanti» offerta dal «mantenimento e miglioramento della fertilità del suolo e dalla possibilità di utilizzare la biomassa prodotta in processi produttivi»<sup>53</sup>.

Tra le essenze vegetali già sperimentate, in grado risanare i suoli contaminati da

metalli pesanti, la canapa può contribuire a definire un modello che, partendo dall’agricoltura, possa incentivare processi industriali compatibili con l’attuale vocazione dell’agglomerato ASI: la produzione di energia da fonti alternative, la realizzazione di prodotti sofisticati come le bioplastiche, sino ad arrivare a possibili ulteriori usi delle materie seconde<sup>54</sup>.

Un’unica strategia adattiva per perseguire quattro obiettivi: mitigare i rischi, disinquinare, riconvertire e collegare.

Un solo strumento che corrisponde ad un metodo per operare nel tempo, superando le contingenze e gli imprevisti, con la forza di un’idea aggrappata alla forma millenaria di un suolo fertile di sedimenti dell’uomo.

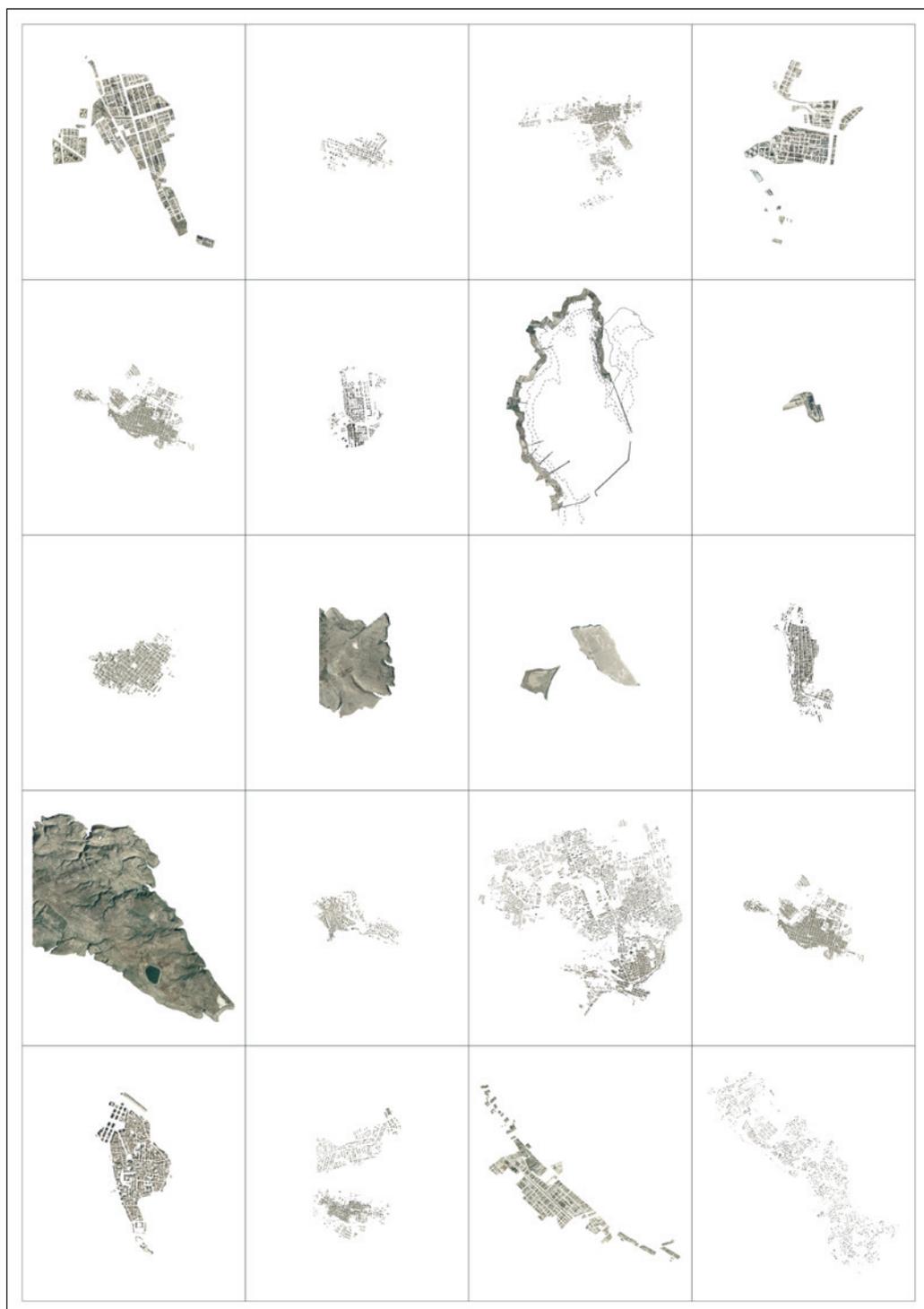
\* \* \*

<sup>51</sup> Ivi, p.38

<sup>52</sup> P. GUARNACCIA, *Un piano per la bonifica dei suoli e la riconversione ecologica* in M. NAVARRA (a cura di), *In Metamorfofi. Architettura e territori tardo-industriali* (op. cit.), p. 178

<sup>53</sup> La definizione un piano agricolo-forestale per la bonifica dei suoli dovrà far seguito alla definitiva e completa caratterizzazione dei terreni agricoli, alla messa in sicurezza dei terreni contaminati, alla valutazione dell’adattabilità, della potenzialità produttiva e della capacità estrattiva delle colture da biomassa (attraverso prove sperimentali da condurre *in situ*), mettendo a punto modelli matematici per simulare la resa delle colture, valutando infine la fattibilità tecnico-economica dell’utilizzo della biomassa contaminata per l’attivazione di filiere agroindustriali.

<sup>54</sup> G. MILAZZO, *Bonifica, rigenerazione, nuove attività produttive. Dalla phytoremediation all’ecoplastica* in M. NAVARRA (a cura di), *In Metamorfofi. Architettura e territori tardo-industriali* (op. cit.), pp. 185 sgg.



### / 3.3 - INTERSEZIONI NATURA-ARTIFICIO: UNO SGUARDO IN FILIGRANA PER RILEGGERE IL TERRITORIO

La strategia per il progetto di territorio tratteggiata con le esercitazioni didattiche dei Laboratori “Inst\_ability. Paradigmi della resilienza”, tenuti da Navarra e Marteliano presso la SDS di Architettura di Siracusa<sup>55</sup>, si sforzava di focalizzare le linee ed i punti sui quali poter concentrare le trasformazioni, per innescare dinamiche di cambiamento alla grande scala.

Nell’insieme, la logica strutturante era quella di reinterpretare e rimodellare le infrastrutture tradizionali «che producono [...] separazione ecologica, fratture paesaggistiche, urbanistiche e territoriali»<sup>56</sup> in nuovi tracciati attrezzati che «intersecano naturalità e sistemi ecologici [...] e che, sovrapponendosi alla forma dei contesti che attraversano, si “dilatano” e ne assorbono le relazioni»<sup>57</sup>.

È un approccio che vuole dar peso al metodo di una lettura critica delle componenti del territorio, attenta delle peculiarità del paesaggio naturale e costruito, a partire dalle quali il germe del cambiamento potrà irradiare l’intero insediamento litoraneo.

Si è visto come nella forma del territorio e dell’odierna città lineare siano già insite le chiavi di volta per rivitalizzarla e sanarla, per collegare cose diverse e lontane, piccole e grandi, accomunate da un passato preguo di significati ed eventi tra loro correlati.

Occorre restituire quelle cose e quei valori spaziali, testimoniali e naturalistici alla collettività, come patrimonio di cultura e come spazio di relazione che innervi una futuristica e, tuttavia, plausibile città meticcica.

Nel “Disegno Strategico” per il dipolo Siracusa-Augusta si provavano a mettere su carta le lungimiranti indicazioni del Piano di Risanamento Ambientale. Lo si faceva trasformando quelle intuizioni in uno strumento per il cambiamento, in un metodo fondato sulla gradualità ed elasticità delle modificazioni del paesaggio, a partire dagli elementi forti costituiti dalla sua orografia e dalle invarianti infrastrutturali che vi si sono sovrapposte.

Guardando in filigrana, tra gli strati di un territorio oggi celato ai più, si ritrovano

<sup>55</sup> Laboratori di progetto 3, a.a. 2014-15 e 2015-16

<sup>56</sup> P. SCAGLIONE, *A22 da infrastruttura di collegamento a infrastruttura osmotica nella piattaforma trans-europea MoMo* in P. SCAGLIONE, M. RICCI, *A22. Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche*, GreenTrenDesign Factory, Trento 2013, p. 106

<sup>57</sup> Ivi, p. 116

«le pieghe (che) permettono l'interazione di piani differenti che giacciono a quote diverse». Così, «la campagna non è più sotto e la città sopra, ora l'una e l'altra si relazionano con molteplici livelli occupando posizioni variegate»<sup>58</sup>.

Si vuole, così facendo, «interpretare l'infrastruttura in modo diverso, non più come un tubo chiuso che mette in connessione posti lontani tra loro, ma come un materiale insediativo che è parte organica della nuova condizione abitativa [...], colonna vertebrale che tiene in piedi una struttura urbana frammentaria e dispersa e, come una membrana osmotica che favorisce scambi, compensazioni e nuovi sistemi di relazione con i paesaggi attraversati»<sup>59</sup>.

Allo stesso tempo, ad un'altra quota, un suolo primigenio innerva il costruito, si insinua sotto i viadotti delle strade nei punti in cui sono presenti le incisioni delle "cave".

Ricalcando quelle peculiarità, venivano individuate sei occasioni progettuali in cui l'intersezione tra gli assi portanti ed il nuovo paesaggio connettivo e produttivo entrano in relazione diretta con le infrastrutture naturali dei corridoi ecologici costituiti dalle aste fluviali.

Si tratta di «transetti»<sup>60</sup> naturali, attraversamenti al di sotto dei nastri della mobilità che permettono di dare continuità al paesaggio oggi interrotto e di rileggerlo come una ritrovata infrastruttura, strumento spaziale che consente di entrare in relazione con lo spazio che ci circonda.

Le aree dismesse o in via di dimissioni possono così diventare luoghi di verifica delle strategie supposte, per dar forma ad un nuovo modello di sviluppo.

La fascia verde può prendere forma proprio su quei terreni abbandonati posti ai margini delle zone produttive ed urbane per trasformare un relitto di paesaggio in uno strumento per la riqualificazione dell'intero territorio e dei suoi insediamenti antropici.

---

58 M. NAVARRA, *Architettura laterale. Un disegno strategico per il territorio di Siracusa-Augusta* (op. cit.), p. 43

59 M. Ricci, *Infrastrutture osmotiche* in P. SACGLIONE, M. RICCI, *A22. Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche*, GreenTrenDesign Factory, Trento 2013, p. 146-148

60 P. SACGLIONE, *A22: il futuro ecoboulevard* in P. SACGLIONE, M. RICCI, *A22. Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche* (op. cit.), p. 136

È una fascia agricola produttiva, percorribile come parco esteso a tutto il litorale, che viene messa a disposizione dell'industria come materia nuova prima e che contribuisce al risanamento ambientale.

La differenziazione del verde, la definizione di percorsi ciclo-pedonali interni e la messa a sistema dei "transetti" naturali delle "cave" darebbe vita ad un parco territoriale dagli usi molteplici, capace di mettere in relazione centri urbani, natura e beni culturali, garantendo la fruizione di ampie porzioni di territorio oggi reiette.

Le sei aste fluviali rinaturalizzate sono, quindi, le occasioni per innervare il territorio urbano-industriale del dipolo di una natura ritrovata, per tessere una nuova trama di "fatti" spaziali e di paesaggio, collegati una passeggiata lunga trenta chilometri.

Una nuova idea di città in cui centri urbani possono continuare ad essere serviti in maniera diretta dalla velocità dell'autostrada-parkway, a 110 km/orari. Allo stesso tempo, una percorrenza differente, quella della statale-buolevard SS 114, regge dinamiche di evoluzione del tessuto costruito, divenendo collegamento interno a stabilimenti ed abitati, a 60 km/orari.

La nuova metropolitana di superficie permette di servire le città maggiori e i distretti produttivi che possono, così, trovare ulteriore stimolo nel rinconvertirsi in poli del settore terziario o in industrie ad alto valore aggiunto.

Allo stesso tempo, la via ferrata costituisce lo strumento più utile per giungere nel cuore di "nodi attivi" da riqualificarsi, porte d'accesso dalla costa così ritrovata alle alture Monti Climiti, attraverso i parchi lineari delle aste fluviali che attraversano dal basso, come "transetti", le tre linee infrastrutturali così riqualificate.

La fascia verde produttiva, come una "corda", intercetta quei nodi urbani, culturali e ambientali, permettendo la percorrenza a velocità pedonale e ciclabile dell'intero litorale.

Vista in questi termini, la città-territorio di Siracusa-Augusta si offre come parziale analogia formale e concettuale dell'idea lecorbusiana di città industriale lineare.

L'organizzazione del dipolo ricalca, seppur in maniera distorta, il suo disegno schematico: un nastro costituito da vie d'acqua, ferrovia, industrie, fascia verde di protezione e strada carrabile che, nell'idea innovativa dell'architetto e urbanista svizzero, tramutava in distretto produttivo i collegamenti storici tra città antiche.

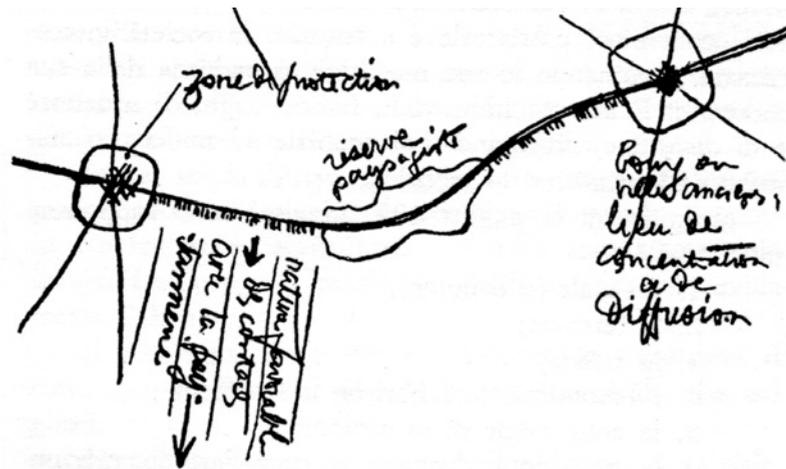


fig. 6 - Schema di città industriale lineare che connette le città concentrico radiali alle estremità. Immagine tratta da Le Corbusier, "Maniera di pensare l'urbanistica" (op. cit.)

Nell'idea di Le Corbusier, sul lato opposto della strada le abitazioni si organizzavano come città-giardino orizzontali o verticali (in unità d'abitazione), tra i "prolungamenti" delle residenze costituiti dai servizi collettivi.

Agli estremi della città lineare industriale, le città maggiori rappresentavano «piattaforme girevoli, centri di scambio, che costituiranno lo sbocco della città lineare verso le distese e le profondità del Paese, il punto di contatto con la collettività» e «collegamento a piedi con il mondo contadino [...]», a costruire «un'unità spirituale che metterà fine all'eterna opposizione tra operaio e contadino»<sup>61</sup>.

L'idea innovativa di perseguire «l'indipendenza reciproca tra i volumi edilizi e le vie di comunicazione, ossia [...] la separazione del traffico pedonale da quello dei veicoli»<sup>62</sup> può concretizzarsi con pochi sforzi pure nella città lineare dell'odierno dipolo Siracusa-Augusta.

La configurazione della rete dei trasporti, i grandi spazi a disposizione, un suolo da riconquistare all'uso pubblico possono costituire, infatti, gli elementi di progetto che si muovono interpretando quelle indicazioni.

Del resto, lo stesso Le Corbusier affermava che «l'opera umana deve diventare solida con l'opera della natura»<sup>63</sup> all'interno della quale «le attrezzature urbanistiche

61 LE CORBUSIER, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Editions de l'Architecture d'Aujourd'hui, Parigi 1946 - ristampa Laterza, Bari 2011, pp. 101 sgg.

62 Ivi, p. 34

63 Ivi, p. 40 e sgg.

debbono assumere la forma di *unità* architettoniche di grandezza conforme»<sup>64</sup>.

I grandi spazi e gli edifici dismessi o in via di dismissione delle grandi industrie da un lato, le porzioni sfrangiate degli abitati o le ferite delle cave di pietra esauste, dall'altro, possono costituire i "nodi" dove concentrare funzioni e forme rappresentative, sistemi di connessione e collegamento tra i vari livelli e velocità di percorrenza, punti dove insediare le "unità architettoniche di grandezza conforme" alla rinnovata città-territorio.

L.C. ritrovava nella *parkway* l'«elemento biologico» innovatore delle realtà urbane a grande scala, per le quali sarebbe stata necessaria «l'abolizione della strada-corridoio [...] con la separazione netta fra il traffico e l'abitazione»<sup>65</sup>.

Il caso del dipolo pare offrire un termine di paragone molto vicino, dove l'applicazione di quel concetto al nastro della A18 può di fatto costituire la soluzione ai problemi di connessione tra componenti antropiche e natura.

Il distretto urbano-industriale della Sicilia orientale può forse divenire il terreno di verifica della possibilità di arrivare davvero ad una nuova sinergia, può rappresentare un caso esemplare per rileggere quell'idea moderna di una speculazione teorica mai costruita in un possibile nuovo equilibrio città-industria-natura, espressione di un paesaggio contemporaneo rivoluzionario.

Sei temi spaziali rilevanti possono costituire i segmenti privilegiati per il riprogetto degli attraversamenti trasversali.

Alcune delle aste fluviali e torrentizie presentano caratteri di particolare rilevanza per via del fatto che costeggiano aree industriali dismesse o di possibile riconversione, manufatti architettonici significativi, porzioni di paesaggio soggette a nuovi possibili usi ed emergenze naturalistiche.

La lettura storica e quella disegnata delle forme della paesaggio antropogeografico del litorale costituisce, in questa fase, la base di conoscenza da cui partire per legare alla nuova rete di fruizione del territorio "nodi attivi" di intersambio, architetture e

64 Ivi, p. 43 sgg. Le Corbusier individuava "Unità d'abitazione" (comprendenti la casa e i suoi prolungamenti), "Unità di lavoro" (laboratori, fabbriche, uffici), "Unità destinate alla cultura dell'anima e del corpo" e "Unità agrarie" definite come «le sole che potranno riunire i fattori materiali e spirituali di una rinascita contadina». Prevedeva infine la realizzazione di "unità di collegamento orizzontali" «per collegare il tutto e dargli vita [...] per eliminare, mediante un'opportuna distinzione, l'attuale promiscuità tra velocità naturali (il passo dell'uomo) e velocità meccaniche (automobili, autobus, tram, biciclette, motocicli)». A servire gli edifici L.C. prevedeva una «rete di distribuzione allacciata alle vie di transito» dove «ciascuna ramificazione ciascuna ramificazione sfocerà in una zona di posteggio [...], parti integranti, l'una e l'altra, dell'unità d'abitazione, di lavoro, di ricreazione, ecc.».

65 LE CORBUSIER, *Maniera di pensare l'urbanistica* (op.cit.), pp. 87 sgg.

natura da riqualificare.

Tutte le “cave” naturali entrano in relazione con gli assi infrastrutturali del territorio che, nel corso del tempo, si sono sovrapposti alle incisioni del suolo.

Per ognuno di quei punti notevoli dei tracciati longitudinali, di percorrenza veloce, e trasversali, di attraversamento lento, si può quindi immaginare l’installazione di servizi ed architetture di interscambio ed osmosi tra i due mondi.

A partire da quei punti, le linee di percorrenza alla velocità dei 4 chilometri l’ora consentirà di riscoprire un paesaggio punteggiato di elementi significativi e di una natura ritrovata.

1) L’asta fluviale del torrente Porcaria permetterebbe di attraversare da basso la statale e l’autostrada nel punto in cui un nuovo nodo architettonico consentirebbe l’intercambio tra le due infrastrutture della mobilità ed il paesaggio.

Le sponde dell’alveo del generoso torrente possono facilmente essere attrezzate per ospitare percorsi pedonali e ciclabili che consentano di visitare le preziose necropoli preistoriche e le abitazioni rupestri site poco distanti.

Più ad Est, la “cava” lambisce il pianoro della Gisira, dove è ubicato un popoloso villaggio di seconde case stagionali e, sulla falesia che guarda il mare aperto, un grande complesso turistico ricettivo.

Anche la ferrovia passa sopra il torrente, percorrendo il quale una volta ancora l’ostacolo fisico si annulla, offrendo al contempo la possibilità di attrezzare la stazione esistente per raggiungere la quota dell’attraversamento pedonale.

Il torrente Porcaria arriva infine, sagomando il fiordo del suo porto canale, sino allo storico borgo di Brucoli ed al suo castello aragonese che, fruibile, costituisce ora la testa di un percorso ritrovato di cultura e natura.

Sul versante opposto del “transetto”, si può giungere sino all’abitato di Villasmundo che verrebbe, così, ad essere messo in comunicazione con la nuova metropolitana di superficie attraverso un percorso di mobilità dolce ciclo-pedonale.

2) Il parco naturalistico della foce del fiume Mulinello può estendersi, ad Ovest, sino all’abitato di Villasmundo.

Le pareti rocciose dell’asta fluviale ospitano, nei pressi delle anse che si avvicinano alla sua foce, innumerevoli e preziose testimonianze di quella architettura scavata che rende unica questa parte dell’isola di Sicilia.

Tre cave di pietra esauste, ubicate tra la strada statale e l’autostrada collegano le differenti quote, prestandosi ad essere rilette come nuovi elementi di paesaggio

ed attrezzati con funzioni e architetture utili a connettere gli “assi” longitudinali della mobilità rapida col “transetto” dell’attraversamento lento e la nuova “corda” verde del litorale.

Le saline restrostanti il porto ed affacciate sulla Rada, i forti Garcia e Vittoria che galleggiano sullo specchio d’acqua, il tracciato ferroviario riqualificato come pista ciclabile che attraversa le saline di ponente e quella di levante, il parco dell’Hangar dirigibili annesso al sistema come nuovo “nodo attivo” dalla presenza scultorea sono solo alcuni degli elementi che possono essere messi a sistema dal corridoio verde che, attraversando la città nuova, può arrivare sino all’area dell’istmo ed al castello svevo.

Oltre l’autostrada, verso Ovest, l’asta fluviale funge da corridoio ecologico attraverso cui giungere alle catacombe di Manomozza, presso necropoli e case rupestri e, prima di risalire le alture calcaree, fare tappa presso il bacino dell’Ogliastro, oasi naturalistica che ospita numerose specie di uccelli migratori.

3) Il corridoio ecologico del fiume Marcellino ospita, a monte dell’autostrada, numerosi beni di interesse archeologico e paesaggistico, attualmente in stato di degrado e abbandono, che possono tornare ad essere fruiti a partire dai punti di connessione con la A18 e con la SS115 e sino alle alture dei Monti Climiti, raggiungibili risalendo a piedi la “cava” erosiva che ospita il corso d’acqua.

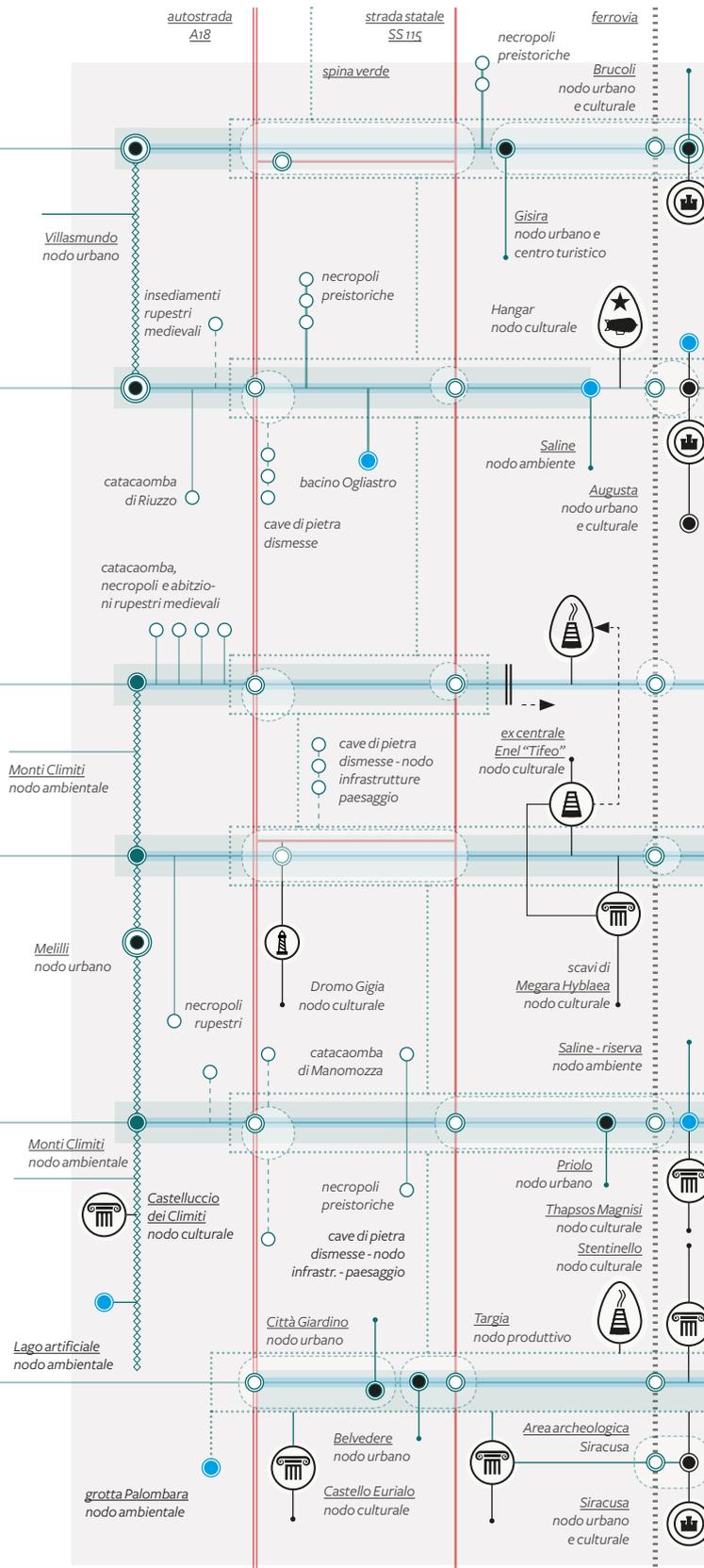
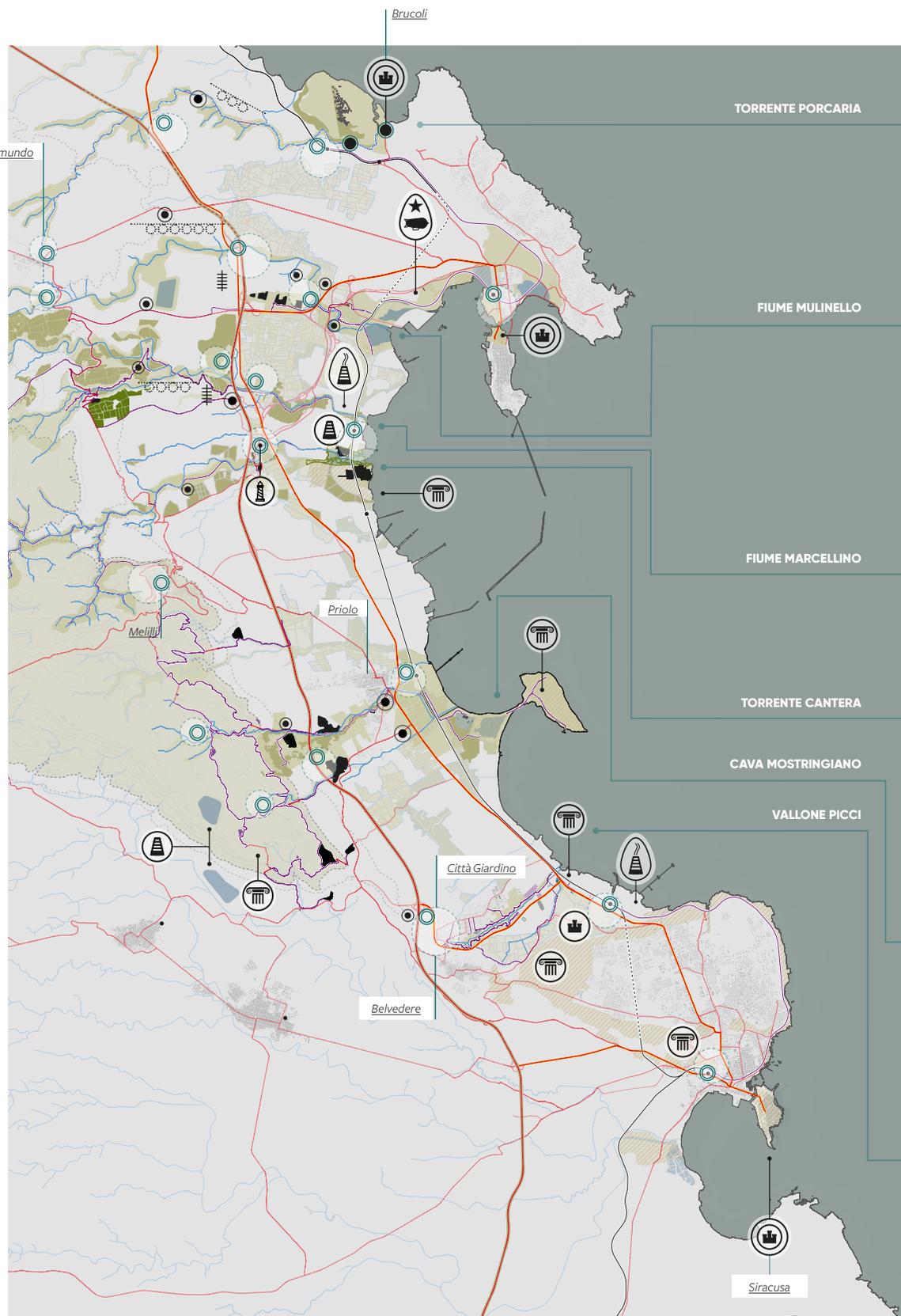
La vicinanza tra i due nastri d’asfalto, nel punto in cui pare opportuno ubicare il “nodo”, può consentire la realizzazione di un unico punto di interscambio natura-artificio, vista pure la presenza di una strada di penetrazione che serve i limitrofi impianti industriali. Da qui in poi, il tratto del fiume che conduce a mare risulta inaccessibile per la presenza di grossi lotti a destinazione produttiva.

La densificazione della fascia di verde produttivo in quel punto può divenire strumento utile a superare, nel corso del tempo e con la rinaturalizzazione della foce del Marcellino, l’attuale condizione di inaccessibilità.

Alcuni degli impianti produttivi più prossimi al letto del fiume, complice la vicinanza del “nodo attivo” costituito dalla centrale “Tifeo”, potrebbero essere sin da subito riconvertiti in filiere sostenibili che legano la propria economia alla presenza della nuova materia prima.

Lo scopo di restituire la fruibilità della linea di costa appare, per quel tratto di litorale, obiettivo strategico di lungo periodo.

4) L’asta fluviale del torrente Cantera risulta particolarmente significativa poiché



**1 - VILLASMUNDO / BRUCOLI**

L'asta fluviale del torrente Porcaria può collegare l'abitato di Villasmundo alla frazione di Brucoli. Nei pressi del viadotto ferroviario è già ubicata una stazione, a sua volta poco distante dall'edificio sulla collina di Gisira. In quel punto e nei pressi del viadotto autostradale possono essere previsti nodi di interscambio con l'infrastruttura verde che lambisce necropoli e insediamenti rupestri, il centro di Brucoli ed il suo castello.

**2 - AUGUSTA / VILLASMUNDO**

Il fiume Mulinello permette di collegare la città di Augusta all'abitato di Villasmundo. Dalle Saline, sin dentro il porto, la "corda" verde consente di fruire l'hangar dismesso come nuovo polo di servizi e, da qui, di addentrarsi nel cuore della città storica, attraversando le saline di ponente sul tracciato della linea ferroviaria il cui tracciato potrebbe essere ridisegnato per liberare la città dalla cintura di ferro. L'asta fluviale lambisce necropoli preistoriche (tra cui quelle del Cozzo Mulinello) ed abitazioni rupestri del medioevo.

**3 - MARCELLINO / MONTI CLIMITI**

La foce del fiume è imbrigliata tra le industrie. Il nodo attivo della centrale "Tifeo", favorito dalla fascia verde produttiva, potrebbe estendere il processo di riconversione e consentire al parco lineare di arrivare sino al mare.

**4 - MEGARA / MONTI CLIMITI / MELILLI**

Il torrente Cantera mette in relazione la centrale "Tifeo" da riqualificare, i vicini resti città di Megara alcune necropoli rupestri scavate lungo la "cava" del torrente per giungere, infine, sino alle alture dei Monti Climiti nei pressi della città di Melilli. La connessione con le infrastrutture può prendere forma con l'innesco di nuovi servizi aggiunti nei pressi del faro di allineamento Dromo Gigia, sfruttando il dislivello di una cava di pietra esausta.

**5 - THAPSOS / PRIOLO / MONTI CLIMITI**

Dalla penisola di Magnisi, passando per le riserve delle Saline e, poi, all'interno dell'abitato di Priolo, il "transetto" può essere attrezzato con funzioni pubbliche e servizi nel sedime delle numerose cave di pietra. La risalita all'altipiano dei Climiti, attraverso le storiche scale intagliate nella roccia, permette di fruire del paesaggio rurale, delle architetture di numerose masserie da riqualificare, dei resti del Castelluccio e del lago artificiale della centrale idroelettrica.

**6 - TARGIA / C. GIARDINO / BELVEDERE**

L'asta fluviale di Vallone Picci mette in relazione la frazione Targia, il sito archeologico di Stentinello, la zona commerciale di Città Giardino e l'abitato di Belvedere. Da qui è possibile raggiungere i resti del castello Eurialo e, percorrendo l'area vincolata annessa alla fascia verde, la Neapolis di Siracusa.

mette in relazione l'importantissima area archeologica di Megara Hyblaea con la ex centrale Enel "Tifeo", per la quale appare concreta e plausibile la possibilità di una riqualificazione come polo di servizi ad alto valore aggiunto.

Il nodo di interscambio e connessione tra "transetto" fluviale, fascia verde ed infrastrutture può essere localizzato nel punto in cui diverse cave di pietra dismesse offrono la possibilità di connettere le varie quote lavorando su ferite esistenti del suolo piuttosto che con nuove e più dolorose incisioni.

La presenza del dromo Gigia, faro di allineamento in asse con quello alla foce del Cantera, costituisce un legame semantico tra mare e montagna ed un *landmark* evidente per chi percorre l'autostrada, denunciando sul piano percettivo la presenza di un'articolazione complessa tra parti di paesaggio.

Le difficoltà di accesso e fruizione del sito di Megara verrebbero così superate, annettendo il bene ad un percorso naturalistico di grande rilievo che, conducendo sino ai Climiti, consentirebbe di cogliere tutta la complessità della storia del litorale, in relazione all'orografia ed alla stratificazione di forme, tra cui ritroverebbe il dovuto peso pure l'archeologia industriale dell'edificio di Samonà.

5) La "cava" Mostringiano<sup>66</sup> costituisce una connessione trasversale alla linea di costa che, attrezzata come parco lineare, può mettere in relazione Thapsos (belvedere sul mare e sedime di resti archeologici e di storiche architetture difensive), la retrostante riserva faunistica delle Saline, l'abitato di Priolo Gargallo, diversi punti di grande interesse archeologico (necropoli, catacomba di Riuzzo, ecc.) ed architettonico (è il caso della basilica di San Foca) per spingersi, infine, sino alle alture dei Monti Climiti, raggiungibili percorrendo le scale bizantine intagliate nella viva roccia, raggiungendo così il belvedere punteggiato da masserie, dai resti della fortezza araba di Castelluccio e dal bacino artificiale della centrale idroelettrica.

Il nodo di intersezione tra la *parkway*, il *boulevard* della statale, il "transetto" dell'asta fluviale e la "corda" di verde agricolo-produttivo può coincidere, anche in questo caso, con gli sbancamenti delle cave di pietra esauste o in via di esaurimento che possono al contempo divenire occasione di riqualificazione urbana con l'innesto

di architetture e funzioni nuove.

L'abitato di Priolo Gargallo è cinto a sud da una seconda "cava" con caratteristiche e potenzialità simili a quella del fiume Mostringiano che può divenire accessibile dallo stesso nodo, costituendo un secondo braccio verde trasversale al litorale.

Si configura, dunque, un nuovo ed articolato sistema paesaggistico che può costituire in concreto l'opportunità per risarcire la città di Priolo di una componente ambientale, troppo a lungo sacrificata in nome di un progresso ormai vetusto.

6) L'ultimo corridoio ecologico di cui è possibile leggere la valenza spaziale e paesaggistica (anche in virtù del rinnovato ruolo "osmotico" di cui si vuole investire i nastri della mobilità) è l'incisione profonda del vallone Picci, attorno a cui, nel passato recente, si sono aggregati i grossi edifici della zona commerciale di Melilli, alle porte di Siracusa, e le frazioni abitate di Città Giardino e Belvedere.

Rinaturalizzare e rendere fruibile quella "cava" significherebbe consentire di muoversi dalla *parkway* sino all'area archeologica di Stentinello ed alle aree di Targia che via via potrebbero essere riqualificate attraverso la riconversione/rifunzionalizzazione di capannoni dismessi.

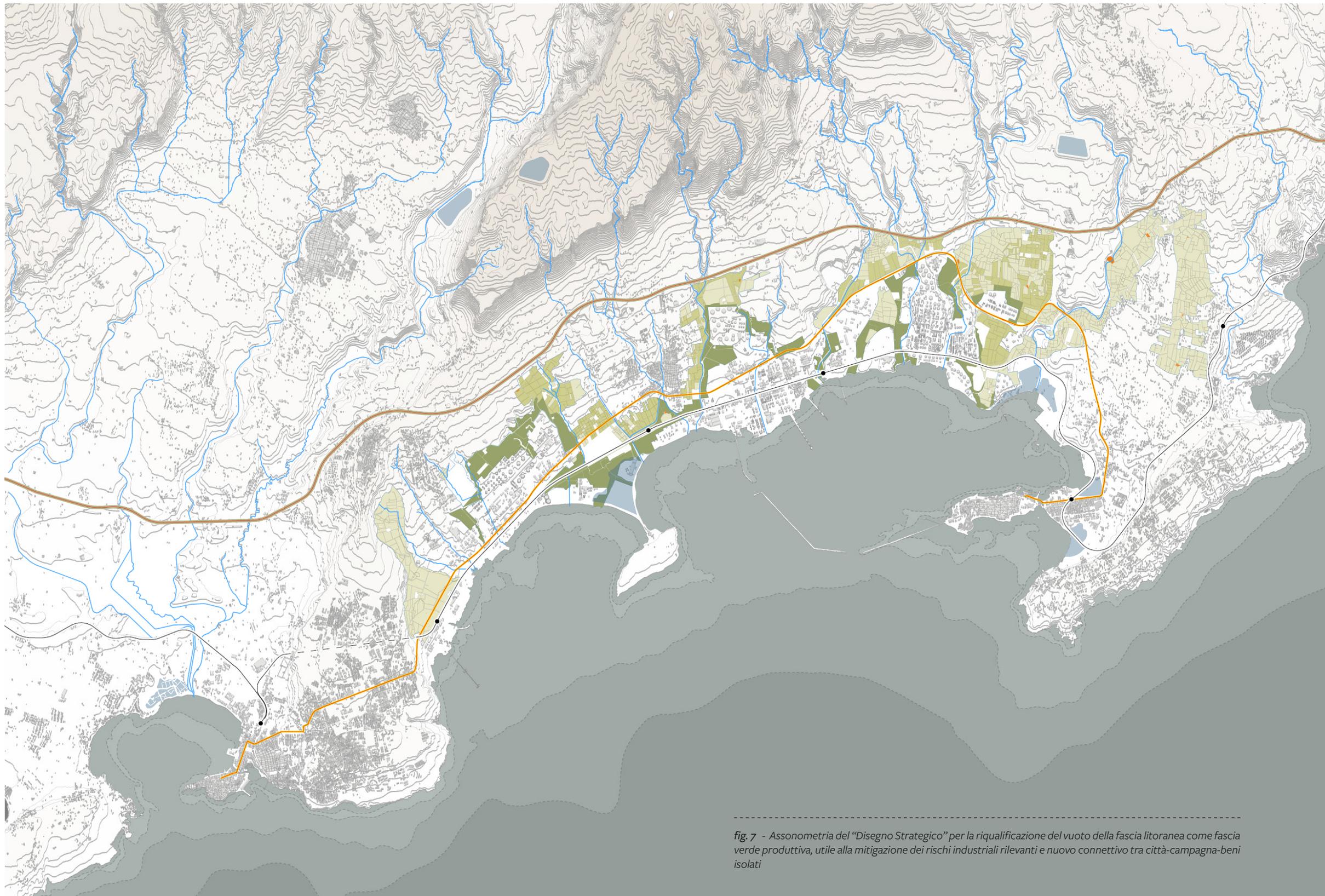
Si tratterebbe di un nuovo collegamento pedonale tra le due frazioni abitate, attualmente tagliate fuori da qualsiasi percorrenza pedonale, e la stessa zona commerciale. La cava consentirebbe, una volta superata dal basso l'autostrada, di arrivare alla grotta Palombara, paradiso speleologico con pochi eguali sull'isola.

La fascia verde che si articola tra l'autostrada e la nuova statale ingloberebbe il parco archeologico delle mura dionigiane, permettendo di giungere senza incrociare il traffico veicolare, sino al castello Eurialo e, da qui, addirittura fino all'area archeologica della Neapolis di Siracusa.

Allo stesso tempo, dalla Targia, mettendo a sistema il *solacium* federiciano, la tonara di Santa Panagia ed alcune torri difensive spagnole, la pista ciclabile realizzata sul sedime della vecchia tratta ferroviaria, permette di giungere sino alle porte del quartiere storico di Ortigia.

\*\*\*

66 La "cava" si origina dall'inghiottitoio noto come "Cava Cuba" (posto ad ovest sui Monti Climiti) in cui è collocata la sorgente del Torrente Mostringiano, che più a valle va a formare il Torrente Priolo alla confluenza con la Cava Monachella (che nonostante la sorgente si presenta prevalentemente secco in estate, mentre durante le piogge possiede una discreta portata idrica). L'ultimo tratto del Torrente è utilizzato come "canale scolmatore" che confluisce nel Mare Ionio sfociando in località "Pezzagrande" a sud degli impianti di raffinazione Isab Nord di Contrada Bagnoli - Riuzzo.



/ 04

**IL PROGETTO COME UTOPIA  
DEL POSSIBILE**

## / 4.1 - L'OPPORTUNITA' DI UN PROGETTO INCOMPIUTO

L'individuazione di percorsi strategici per la trasformazione della realtà costruita e naturale del paesaggio costiero non viene affrontato, in questa sede, attraverso l'elaborazione di progetti univoci.

Sulla base degli esiti di un esercizio di ri-lettura su più scale e livelli di consocenza, il fine di questo studio è piuttosto quello di mettere a sistema una serie di strumenti e metodologie proprie dell'architettura, applicabili ad un caso studio concreto, esteso e problematico, utili ad immaginare una metamorfosi aperta a possibilità impreviste.

Si è cercato di mettere a fuoco l'oggetto dello studio, nelle sue variegate componenti e nelle ragioni delle sue trasformazioni (cfr § 1).

Lo si è fatto senza pretesa di esaustività, consci che un territorio tanto ampio, ricco e stratificato non possa essere compreso a fondo se non col prosieguo degli studi, dovendo necessariamente giovare di apporti transdisciplinari e specialistici che possano arricchire delle conoscenze mancanti quanto sin qui messo a sistema.

Servirà, ancora, mettere a fuoco più nel dettaglio l'insieme dei suoi elementi e delle sue architetture, per poter dare reale consistenza ad un'idea di cambiamento che ne contempra la valorizzazione all'interno della struttura portante di un rinnovato paesaggio industriale-urbano-rurale.

I dati raccolti ed interpretati, gli elementi formali intesi come parte di un lungo processo di sedimentazione storica di eventi e significati, sono stati contestualizzati attraverso una lettura disegnata (cfr § 2) con la quale si è provato a far emergere relazioni tra cose alla grande scala e nessi spaziali sempre legati alla morfologia ed alla dimensione del territorio.

Si è provato a restituire un quadro sinottico del dipolo urbano-industriale della Sicilia orientale e delle sue prospettive di cambiamento (cfr § 3), cercando di dar peso alle strategie di riqualificazione del paesaggio antropogeografico sin qui elaborate, mettendo quelle speculazioni teorico-pratiche in relazione alla possibilità di mitigare i rischi legati alla presenza industriale.

Facendo leva sulla morfologia dei luoghi, si è tentato di precisare i contorni di una via praticabile per la riconversione graduale dell'industria pesante, che agisca con trasformazioni indotte, su tempi brevi e lunghi, lavorando su di un'idea spaziale che possa essere elastica ed adattiva rispetto alle condizioni variegata che i soggetti in campo potranno mettere in opera.

La strategia proposta può assecondare ed indirizzare dinamiche già in atto verso

un nuovo modello di città eterogenea, policentrica e lineare che, perseguendo l'obiettivo di dare ordine e geometria agli insediamenti ed alle architetture della storia più e meno recente, ritrovi e adatti riferimenti alti<sup>1</sup>.

La necessità di immaginare un processo aperto piuttosto che un progetto compiuto, di disegnare lo schema di un'idea strategica fondata su principi relazionali piuttosto che su geometrie chiuse e su normative sterili appare, qui, più che mai opportuna.

È un tentativo di rendere al contempo astratta e concreta un'idea, di tenere aperto il campo delle possibilità di adattamento ad un orizzonte incerto e incontrollabile, al quale, tuttavia, pare possibile ancorare i capisaldi di una trasformazione di ampio respiro.

Un progetto incompiuto, di cui sono fissate con precisione le sole idee strutturanti, può essere il modo di controllare la scala ibrida tra la dimensione di un territorio esteso trenta chilometri e la sua architettura più minuta, tra le faglie di un paesaggio lontano e l'istantanea offerta dal finestrino di un'auto in movimento.

Il progetto del "Disegno strategico" si fermava appena prima di aver concluso la ricerca di quei pezzi di paesaggio che legano la scala territoriale della percorrenza in auto o in treno alla dimensione temporale di un attraversamento lento, nella prospettiva di mettere a sistema quote e mondi differenti, slegati ed apparentemente incompatibili.

Nello sviluppo di questo lavoro di ricerca si è provato ad individuare i punti di intersezione tra natura e artificio (cfr § 3.3) in grado di connettere un mondo all'altro come elementi di osmosi nel percorso di ri-progetto del territorio.

Ci si è limitati, sin qui, a tratteggiare le opportunità offerte dallo strumento-metodo del "Disegno Strategico" per tenere assieme gli elementi attualmente dispersi in un paesaggio che in apparenza offre pochi riferimenti.

Si è perseguito quell'obiettivo razionalizzando il sistema di percorrenze, individuando i nodi di interscambio ed i punti di forza di un abaco riassetato, fatto di cose e significati aggrappati a dei pezzi di natura ritrovata.

<sup>1</sup> Nel capitolo 3 del presente studio si è rintracciata la possibilità di interpretare il sistema insediativo verso cui può tendere il territorio, ri-strutturato col "Disegno Strategico" delle sue percorrenze veloci e lente, come declinazione della città lineare lecorbusiana e dei principi di separazione del traffico veicolare e pedonale.

Le “cave” delle aste fluviali e la “corda” verde divengono elementi di connettivo, a loro volta intrecciati al *layer* sovrastante della velocità, delle percorrenze obbligate costituito dai nastri della mobilità.

Gli assi portanti della nuova idea di territorio (le tre infrastrutture artificiali e quelle di una natura ri-progettata) conservano, tuttavia, un margine di indefinitezza che apre molteplici opportunità di caratterizzazione.

Nell’idea complessiva di lavorare sull’ibridazione dei differenti livelli altimetrici si è trovata la chiave per far funzionare un meccanismo complesso, una previsione articolata di territorio fatto di natura e artificio.

La volontà di delineare esclusivamente un metodo, piuttosto che soluzioni univoche, interpreta i *desiderata* della pianificazione territoriale ponendosi al contempo l’obiettivo, con la precisazione di una “normativa relazionale” disegnata, di superare i limiti propri di quella disciplina.

È negli strumenti dell’architettura che va ricercata la possibilità di indicare suggerimenti non vincolanti, linee guida aperte, ma espressive di un’idea forte ed univoca. Per muoversi nel terreno di quella “scala ibrida”, tra la pianificazione sterile e l’architettura inerme di fronte all’estensione di un intero territorio, si può far ricorso alla potenza evocativa delle immagini.

Si proverà, così, a costruire una sorta di “territorio analogo” attraverso cui precisare quelle relazioni tra le cose, conservando la possibilità di procedere per assonanze e dissonanze, lasciando aperta la porta a tutte le possibilità formali dell’architettura propriamente intesa.

\* \* \*

## / 4.2 - I PUNTI TRA LE LINEE: IN CERCA DEI BARICENTRI DI UN CAMBIAMENTO

Fissata la strategia d’insieme come metodo per la riconfigurazione della struttura del territorio (cfr §3), restano da individuare le matrici fondanti cui poter affidare la modificazione dell’intorno dello spazio fisico, cioè quei “fatti urbani”<sup>2</sup> che, assieme alla componente orografica, si sono dimostrati persistenti nel tempo, in quanto ragioni scatenanti e implicitamente normative, e a cui può essere attribuita la genesi di nuove trasformazioni delle forme del paesaggio.

Aldo Rossi intendeva la città come architettura, come costruzione collettiva della forma urbana che si è strutturata nel corso del tempo, specchio della società e intimamente legata alla natura dei propri luoghi<sup>3</sup>.

Lo studio della storia urbana veniva inteso, in questi termini, come analisi della struttura spaziale di un insediamento piuttosto che dei sistemi politici generatori dello spazio della città.

La stessa idea può certamente valere per un territorio complesso ed esteso qual’è il dipolo Siracusa-Augusta, una sorta di grande manufatto costituito da natura antropizzata ed artificio, cresciuto nel corso del tempo per gemmazione, lenta o repentina, di nuclei agglomeranti nati da antefatti diversi.

È un insieme costituito da forme e significati anche dissimili, ma accomunati da avvenimenti che hanno interessato l’intero territorio, dunque il paesaggio antropogeografico inteso alla grande scala e nella sua interezza.

Così come esiste una relazione diretta tra tipologia edilizia e morfologia urbana, allo stesso modo quel paesaggio litoraneo appare frutto dell’interazione tra le ragioni del costruito con la geografia naturale e antropica.

Le singole parti sono cresciute su se stesse ed anche il paesaggio, inteso come insieme di elementi e delle loro mutue relazioni, ha visto permanere ed arricchirsi i propri motivi originari nel corso dei secoli.

---

2 la definizione di “fatto urbano” viene chiarita da A. Renna nel saggio Riflessioni sul libro di Aldo Rossi *L’architettura della città* (Lezione, 1977 in L. PAGANO - A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull’architettura* (op. cit.).

Marcel Poète definiva “fatti urbani” quegli elementi determinanti la dinamica della città, «in generale è un fatto fisico [...]; può essere una strada, ma anche una legge», in grado di trasformarla innescando un processo di modificazione della sua forma. Dalla teoria dei fatti urbani Rossi deduce la definizione di “elementi primari”, cioè quegli elementi che assumono un ruolo particolare nella dinamica urbana in quanto nuclei di aggregazione, spesso identificabili con i fatti costituenti la città stessa - si veda in A. Rossi, *L’architettura della città* (op. cit.), p. 105.

3 A. Rossi, *L’architettura della città*, Clup, Milano 1978 [rist. CittàStudi Edizioni, Torino 2010], p. 1

La lettura operata attraverso il disegno (cfr §2) ha cercato di mettere in luce la stratificazione temporale dei più importanti eventi formali in relazione alla dimensione territoriale.

Se è vero che la città esistente postula la nuova ed il rapporto tra la costituzione di un “fatto” ed il suo intorno risulta inscindibile, non si può negare come l’attuale configurazione dell’insediamento litoraneo di Siracusa-Augusta sia sorto strutturandosi su quanto la storia ha lentamente foggato, a partire dalle caratteristiche geo-morfologiche di un *locus* unico e vantaggioso.

Così, la “teoria dei fatti urbani” trova riscontro pure nell’ “area-studio” che è l’oggetto di questa ricerca<sup>4</sup>.

I tracciati delle città hanno guidato la stratificazione di edifici ed infrastrutture territoriali, le grandi architetture o le loro imponenti rovine hanno costituito gli “elementi primari”<sup>5</sup> attorno a cui gli agglomerati si sono addensati o su cui hanno arrestato la propria crescita: geometrie forti, punti fissi delle dinamiche urbane e territoriali tanto persistenti da reggere, ancora oggi, il confronto con i più labili tracciati spaziali dell’enorme polo industriale.

Rintracciare la persistenza degli elementi generatori delle forme del piano diveniva l’obiettivo principale della ricerca urbana di Rossi, mossa dalla convinzione che gli stessi avrebbero potuto assurgere a fulcro per le successive modificazioni dello spazio costruito.

Possiamo senz’altro trovare conferma di quel convincimento anche guardando al

---

4 Il dipolo Siracusa-Augusta viene qui inteso come astrazione rispetto allo spazio del territorio. Rossi attribuiva notevole importanza al concetto di area-studio, vista come intorno urbano minimo che serve per definire al meglio un certo fenomeno (unità dell’insieme urbano emerse attraverso un’operazione di differenti processi di crescita e differenziazione oppure quartieri o parti della città che hanno acquistato caratteristiche proprie o, ancora, che presentino caratteri di omogeneità fisica e sociale o tipologica).

5 Rossi precisa la differenza tra sfera pubblica e sfera privata, tra elementi primari (che hanno carattere permanente) ed aree residenza (giacché la residenza è in costante evoluzione e va dunque studiata in rapporto col suo intorno). Indipendentemente dalla loro funzione, gli elementi primari possiedono per Rossi un valore disposizionale, capaci di generare la forma della città agendo come catalizzatori. Essi hanno evidenza assoluta: si distinguono in base alla loro forma ed alla loro eccezionalità nel tessuto urbano. Sono elementi caratterizzanti mediante i quali, e mediante l’ordine in cui sono disposti, il fatto urbano presenta una sua qualità specifica, data principalmente dalla sua individualità. Elementi primari e monumenti (elementi primari di natura particolare, poiché costituito da valori che si impongono al disopra dei caratteri economici e della necessità pratica, quanto piuttosto per la loro bellezza) rappresentano direttamente la sfera pubblica e, per tale motivo, acquistano un carattere sempre più complesso e necessario; come conseguenza, non si modificano facilmente e continuano a rappresentare punti fissi nella dinamica urbana.

dipolo: i grandi oggetti ed i tracciati infrastrutturali che collegano i centri urbani, i poli isolati e le emergenze naturali, gli agglomerati produttivi, le necropoli scavate nelle montagne, i generosi porti e le geometrie mistilinee delle fortificazioni, i segni o le città distrutte sono tutte testimonianze con cui le numerose «epoche di rivoluzione hanno contrapposto un loro modo concreto di organizzare la città (ed il territorio)»<sup>6</sup> ai precedenti.

Nel ri-progetto della città lineare occorrerà reinterpretare quelle contingenze, mettere a fuoco, tra tutti gli elementi in gioco, la «struttura spaziale»<sup>7</sup> del sistema insediativo: si tratta di rintracciare quell’insieme di rimandi che possano addomesticare un paesaggio di cui oggi risulta estremamente difficile la comprensione.

Gli scostamenti delle molte trame sovrapposte su quel grande palinsesto potranno, in tal modo, tornare ad essere retti da fulcri monumentali capaci, appunto, di innescare dinamiche di trasformazione dell’insieme.

Nel territorio litoraneo tra Siracusa ed Augusta «non c’è distinzione tra città e campagna in quanto tutto l’insieme dei luoghi abitati è opera dell’uomo [...] ed anche la terra, per nove decimi non è opera della natura; è opera delle nostre mani; è una patria artificiale»<sup>8</sup>. È opera dell’uomo anche il suolo reietto tra industrie e città, di cui si è immaginato un nuovo futuro come spazio restituito alla collettività.

Si può quindi considerare quel paesaggio litoraneo come il suolo dilatato di una città estesa che già esiste e va solo chiarita. È una città fatta di macchie dense (abitati e industrie) e di punti tra le linee delle infrastrutture, come sistema di emergenze e polarità interconnesse da tracciati o geometrie latenti.

Emerge la necessità di dar peso ai “fatti territoriali” come nuovi o ritrovati “elementi primari”, ai quali affidare il peso di indirizzare e regolare le future trasformazioni<sup>9</sup>, come nuovi cardini su cui centrare il cambiamento.

---

6 A. Rossi, *L’architettura della città*, CittàStudi Edizioni, Torino 1995 (rist. 2010), p. 14

7 Ivi, p. 14

8 C. CATTANEO, *Agricoltura e morale*, 1845 citato in A. Rossi, *L’architettura della città* (op. cit.), p. 27

9 La città non può essere ricondotta ad una sola idea di base; va intesa, piuttosto, come unità di numerosi e diversi momenti di formazione, parti tra loro distinte e caratterizzate, che possiedono degli elementi primari intorno a cui si aggregano gli edifici.

È necessario dunque operare su pezzi di città definiti, senza voler precludere in nome di una astratta pianificazione dello sviluppo della città la possibilità di esperienze anche totalmente diverse. Possiamo agire sulla città attraverso il controllo dei fatti urbani emergenti in un certo tempo.

Aldo Rossi invocava l'esigenza di una «urbanistica precisa, inequivocabile, definita per il settore e nei limiti spazio-temporali in cui essa interviene». E intendeva la disciplina in questi termini pure nel caso di una «pianificazione basata su opere incentivanti, su trasformazioni che consentono o provocheranno altre trasformazioni, [...] azione possibile solo in presenza di interventi definiti, di un'urbanistica chiusa»<sup>10</sup>.

«Non è accettabile – scriveva – la posizione di quanti fanno discendere dal concetto di “nuova dimensione” (territoriale) una improponibilità di elementi gerarchizzati, strutturali, costanti, significanti, nello spazio urbanistico»<sup>11</sup>, proprio perchè il territorio, così come la città, ha bisogno di “elementi primari” che ne definiscano e che, via via, ne arricchiscano la struttura.

Rossi indica «nei campi di funzioni prevalenti [...], nei luoghi di interventi possibili [...], nel modo di relazionarsi tra loro delle funzioni [...] e nei campi di intervento [...] i primi elementi di una pianificazione di scala compresoriale»<sup>12</sup> su cui dovrà in ogni caso innestarsi il disegno integrato di una serie di “fatti”, proprio perchè «la città e il territorio si costruiscono per fatti definiti»<sup>13</sup>.

È evidente, in un simile approccio, il limite che viene riconosciuto all'urbanistica numerale di risolvere problemi fisici ed indirizzare, in maniera valida, coerente ed operativa, la morfologia della città e del territorio.

Nel caso dell'oggetto di questo studio il “piano”, insieme strutturato di linee direttrici delle nuove percorrenze, è stato tracciato col “Disegno Strategico”.

Va inteso come «elemento primario al pari di un tempio o di una fortezza». Allo stesso tempo, però, «il credere che la sua esistenza offra alla città alcuna soluzione spaziale definitiva dal punto di vista globale è del tutto contestabile; il “piano” è sempre un tempo della città, alla stregua di qualsiasi altro elemento primario»<sup>14</sup>.

Le basiliche della Roma di Sisto V divennero i punti nodali di una maglia di nuove strade barocche che incorporava le architetture esistenti. Facciate e obelischi rappresentarono i fuochi di nuove direttrici spaziali, punti precisi attorno ai quali si sa-

rebbero cristallizzati i pezzi della città futura<sup>15</sup>.

Giedion parlava così del primo piano non pensato sulla carta, ma di un piano addirittura vissuto nei suoi dati immediati, empirici, attento alla struttura topografica della città, che annetteva e valorizzava tutte le emergenze che presentassero caratteri di validità per la qualità urbana.

Guardando a quel magnifico ed esteso esempio di disegno urbano e di territorio, Rossi affermava che «concepire la fondazione della città per elementi primari è l'unica legge razionale possibile, [...] estrazione di un principio logico nella città per continuarla»<sup>16</sup>.

La lezione della storia può valere anche qui, dove la città è smagliata o informe, dove appare necessario fissare i capisaldi di un nuovo modello di spazio dilatato, tra natura ed artificio, tra gli abitati ed un'industria ormai stanca che può trasformarsi in nuovi pezzi di quella stessa città.

Occorrerà trovare i punti tra quelle linee, i fulcri da cui si possano irradiare i nuovi pezzi di un tessuto esteso a quella realtà territoriale che è l'oggetto di questo studio.

\* \* \*

<sup>10</sup> A. Rossi, *Aspetti funzionali e figurativi della pianificazione continua*. In ID. *Scritti scelti sull'architettura e la città*, Quodlibet, Macerata 2012, p. 271

<sup>11</sup> Ivi, p. 272

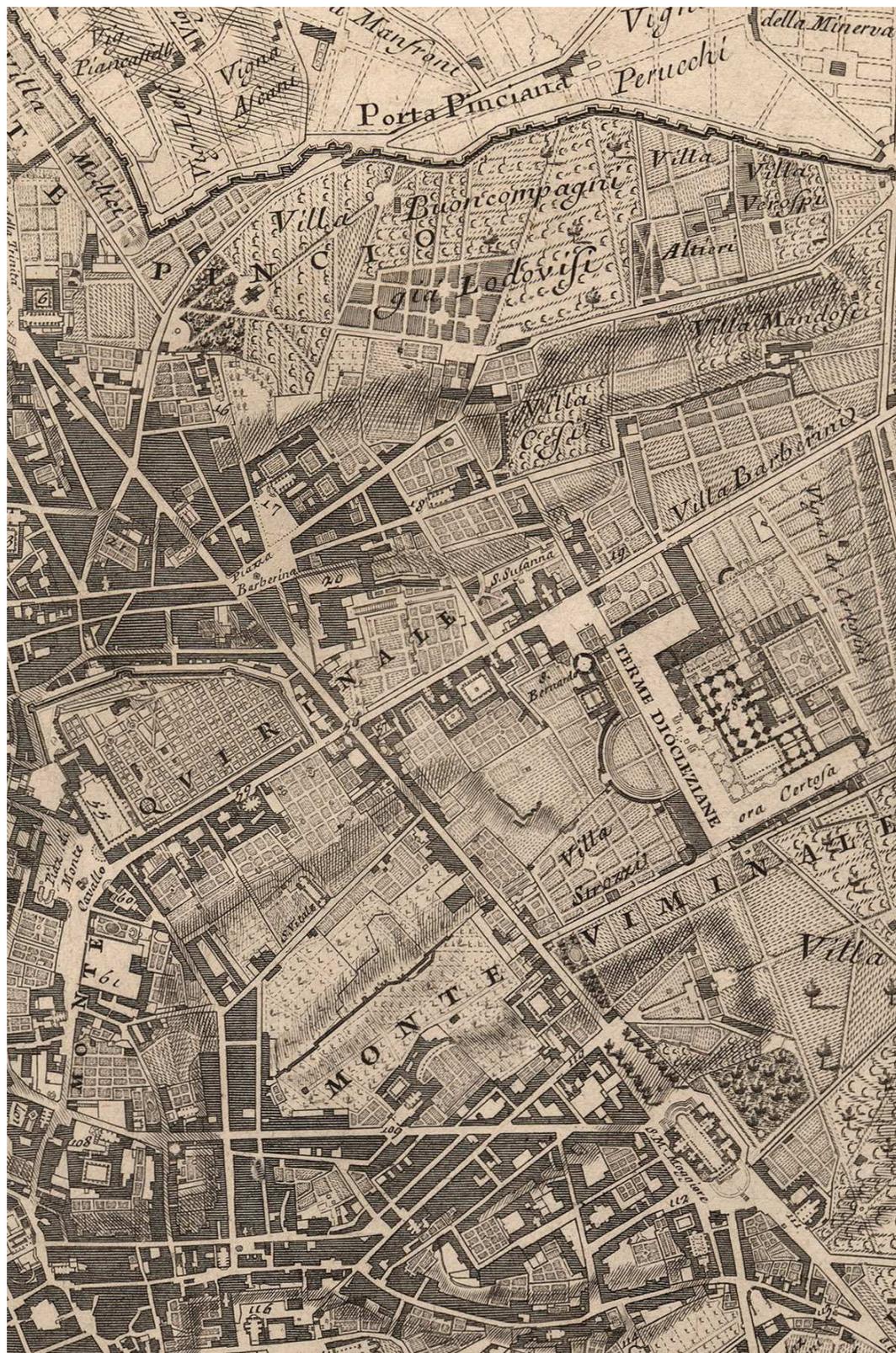
<sup>12</sup> Ivi, p. 274-275

<sup>13</sup> Ivi, p. 276

<sup>14</sup> A. Rossi, *L'architettura della città* (op. cit.), p. 124

<sup>15</sup> cfr S. GIEDION, *Space, Time and Architecture*, Cambridge (Mass.) 1941, ed. ital. Milano 1954

<sup>16</sup> A. Rossi, *L'architettura della città* (op. cit.), p. 169



### / 4.3 - L'ANALOGIA: PENSIERO ASTRATTO PER IMPLICAZIONI PRATICHE

Come rendere esplicito il senso e le indicazioni di un “Disegno Strategico” che non sia del tutto definito? Con quali strumenti si può precisare la posizione ed il perché dei baricentri di un progetto di intenzioni? Come si può lavorare su di un piano astratto e concreto al tempo stesso, limitandosi a fornire indicazioni di metodo piuttosto che interpretazioni formali vincolanti?

La lettura del territorio e la sistematizzazione della strategia qui proposta per la sua reinterpretazione mirano ad avere valenza pratica per la definizione di un metodo aperto ai possibili spostamenti delle tante variabili in gioco: le politiche, gli attori in campo, le risorse economiche, la disponibilità di terreni.

Si è guardato alla possibilità di costituire una “struttura portante” funzionale al processo di riqualificazione dei vuoti e, come conseguenza, del loro intorno urbanizzato, nella possibilità che questa venga messa in opera in maniera adattiva, dunque in funzione del tempo e delle mutevoli condizioni al contorno.

C'era bisogno di una struttura a cui ancorare le trasformazioni: si è cercata, così, un'ossatura solida, necessariamente connessa alla morfologia del territorio e, quindi, alla sua predisposizione alla trasformazione fisica.

A tale scopo, sono stati individuati gli assi portanti di un nuovo paesaggio (le infrastrutture esistenti, le aste fluviali da riqualificare, la nuova “corda verde” connettiva) e quelle intersezioni tra natura e artificio capaci di mettere in relazione le linee di sviluppo tratteggiate in un disegno complessivo.

Tutto ciò, però, non appare ancora del tutto sufficiente.

Rossi affermava che «gli aspetti spaziali e formali della trasformazione del territorio sono difficilmente ritrovabili nel piano globale, perchè astratto e demiurgica diventa un'azione di rimodellamento totale del territorio». Bisogna piuttosto pensare ad «una serie di opere relazionate funzionalmente e fisicamente [...] (perchè ogni intervento necessariamente chiude il problema con una forma»<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> A. Rossi, *Aspetti funzionali e figurativi della pianificazione continua*. In ID., *Scritti scelti sull'architettura e la città*, Quodlibet, Macerata 2012, p. 270

fig. 1 - nella pagina a fianco: Gian Battista Nolli, Piano di Sisto V per Roma realizzata per il Cardinale Alessandro Albani (1748). Immagine tratta da “Biblioteca Digital Hispánica” -

Appare così necessario, pur nella cornice di una ricerca di metodo piuttosto che nell'elaborazione di progetti compiuti, precisare i concetti spaziali e relazionali implicati in quella strategia, sottolineando l'importanza e la funzione di quei "nodi" rispetto alle possibilità, proprie dell'architettura, di attivare e direzionare nuovi processi di modificazione dello spazio fisico.

Era questo il motivo per cui, nel solco della sua "teoria dei fatti urbani", Rossi progettava per elementi chiaramente identificabili, perchè fossero espressione della coscienza collettiva<sup>18</sup>, impiantandoli nelle realtà urbane così come nei luoghi ancora indefiniti con l'obiettivo di farne dei nuovi poli generatori di forme e di relazioni.

Egli intendeva il progetto come critica del reale e rappresentazione dei suoi valori, come impegno civile per ottemperare al quale faceva ricorso a forme di grande impatto visivo ed emotivo, a nuovi elementi dall'alto valore figurativo e simbolico. Intendeva farne dei manufatti che, indipendentemente dalle loro funzioni, avrebbero rappresentato i cardini di trasformazioni guidate, attraverso cui lavorare sulla forma in divenire degli spazi dell'uomo.

L'architetto attribuiva agli "elementi primari" che immaginava il potere di ritardare o accelerare il processo urbano, partecipi com'erano della forma generale della città, proprio in virtù del loro un carattere spaziale.

Lavorare con "elementi primari" avrebbe determinato delle scelte preferenziali nelle successive localizzazioni e fatto nascere strutture di relazione tra elementi costituenti la città, dei nuovi "fatti urbani".

Ogni architettura pensata in questi termini può divenire un oggetto generatore delle trasformazioni formali che si susseguiranno nel tempo.

Così, per Rossi la struttura della città e del territorio risultava costituita dal rapporto di quegli elementi con il *locus*, coi monumenti (oggetti architettonici fatti dalla stratificazione di valori) e con le aree residenza<sup>19</sup>.

Con questa profonda convinzione, l'architetto indagava il rapporto tra architettura e "fatti urbani", al fine di interpretare il carattere unico e irripetibile della città, la costanza delle sue forme in epoche e situazioni tra loro lontane.

Gli stessi convincimenti venivano posti alla base della sua militanza come progettista, che cavalcava tali assunti con la forza di immagini impattanti ed evocative.

La costruzione nella città e per la città doveva essere in grado di «acquistare il ca-

rattere di un grande parametro capace di dare dignità civica [...] e di assorbire gli aspetti più importanti della vita che in essa si svolge»<sup>20</sup>. Si giustifica in questi termini, il richiamo diretto ai «grandi volumi che costituiscono i punti fermi della città»<sup>21</sup> divenuto evidente nella gran parte dei suoi progetti.

A partire da queste riflessioni, la lezione di Rossi può essere letta anche con un secondo significato: quello della libertà di attingere, per continui rimandi, ad un mondo sedimentato di forme ed associazioni, con lo scopo di farne nuova materia per il progetto.

«Rossi ha riconosciuto che la maggior parte dei programmi moderni erano strumenti inadatti per l'architettura e ciò ha significato per lui far ricorso a una cosiddetta architettura analogica, i cui riferimenti [...] devono essere tratti dai linguaggi spontanei, intesi nel senso più ampio dell'espressione»<sup>22</sup>.

Nella sua opera la componente soggettiva diventava chiaramente riconoscibile, come «un pensiero fatto di memorie, associazioni e analogie, proprie del procedere artistico» le cui forme «si innestavano sulla conoscenza sistematica della città, della sua composizione per parti e per elementi»<sup>23</sup>.

Si tratta di un metodo che somma il pensiero "logico", che « si indirizza all'esterno come discorso sulla conoscenza certa», a quello "analogico", «immaginato e muto, (che) non è un discorso ma piuttosto una meditazione su un materiale del passato»<sup>24</sup>.

Nella pratica di Rossi, dunque, le nuove idee scavavano nelle profondità della propria coscienza artistica, maturata col tempo e la formazione, per porsi come capisaldi formali di scelte architettoniche che potessero prender parte al divenire della realtà urbana.

Perseguiva quello scopo con «l'addizione fra logica e biografia, fra il mondo che riusciamo a conoscere con gli strumenti della comparazione, [...] la nostra capacità di osservazione, la memoria accumulata nel tempo e il desiderio di una vita miglio-

18 A. MONESTIROLI, *Il mondo di Aldo Rossi*, Letteraventidue, Siracusa 2016, pp. 18-20

19 A. RENNA, *La scienza urbana nel quadro delle scienze umane*. In L. PAGANO, A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull'architettura* (op. cit.), p. 76-77

20 A. Rossi, *Relazione sul Progetto di ristrutturazione nella zona di via Farini a Milano*, 1960. In A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere*, Electa, Milano 2006, p.29

21 A. Rossi, *Progetto per il teatro Paganini e sistemazione di piazza Pilotta a Parma*, 1964. In In A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere* (op. cit.), pp. 36-37

22 K. FRAMPTON, *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 1993, pp. 347 sgg.

23 A. MONESTIROLI, *Il mondo di Aldo Rossi* (op. cit.), p. 23

24 A. Rossi, *La arquitectura analogica*, in «2C. Construcción de la Ciudad», n. 2, aprile 1975, p. 8

re»<sup>25</sup>.

Era una sorta di metodo per il controllo del non ancora definito che, attraverso l'accostamento di pensieri e forme che prefiguravano un risultato in termini evocativi, «operava una metamorfosi delle cose osservate che si trasformano nelle cose desiderate, trasportando in queste la loro identità»<sup>26</sup>.

Il progetto viene così trasposto sul piano delle pure intenzioni, della ragione delle cose e delle scelte che, pur avendo a che fare con la necessità di rispondere alle condizioni specifiche del *locus*, viene ad assumere i caratteri dell'universalità dell'idea. «La Città Analoga di Aldo Rossi [...] consente di riconoscere la permanenza dei principi di costruzione di un pensiero collettivo. [...] Un andare in profondità che permette di stabilire rapporti con gli architetti del passato, di trarre insegnamento dalla loro opera, di costruirsi un repertorio di riferimenti scelti liberamente in un arco di tempo molto lungo»<sup>27</sup>.

L'architettura diveniva, così, «contemporaneamente passato e invenzione»<sup>28</sup>, metodo di lavoro e strumento per arrivare alla modificazione dello spazio fisico.

25 A. MONESTIROLI, *Il mondo di Aldo Rossi*, Letteraventidue, Siracusa 2016, pp. 56

26 Ibidem, p. 57

27 Ibidem, p. 74-76

28 A. RENNA, *Architettura e pensiero scientifico* In L. PAGANO - A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull'architettura* (op. cit.), p. 96

Una libertà di interpretazione e di scelta dei propri riferimenti che viene resa esplicita e trasmessa in forma iconica con la tela dipinta da Cantàfora in occasione della XV Triennale di Milano del 1973 (fig. in basso).

Lì veniva rovescia l'idea della città rinascimentale, utopica ed autoreferenziale, mentre quella analoga diventava manifesto di un'insieme eterogeneo, fatto delle innumerevoli forme con cui potersi confrontarsi e del significato che, in termini urbani, l'interpretazione ed attualizzazione di quelle opere poteva rivestire.

In quell'insieme emergevano riferimenti chiari: la fabbrica AEG di Behrens, il mausoleo tronco-conico di Boulée, il Pantheon, la piramide Cestia, l'edificio sulla Michaelerplatz di Loos, la casa del fascio di Terragni, la Groszstadt di Hilbelseimer e tanti altri edifici che, accanto alle architetture dello stesso Rossi<sup>29</sup> davano forma ad un insieme urbano dal fascino metafisico.

Un dispiegamento di suggestioni che aprivano le porte all'immaginario, nella convinzione che nell'evoluzione della città «i monumenti si conservano e rappresentano dei fatti propulsori o patologici dello sviluppo stesso»<sup>30</sup>.

All'analogia con quelle ed altre architetture del passato, sempre presenti sullo

29 il monumento ai partigiani di Segrate ed il Gallaratese

30 A. Rossi, *L'architettura della città* (op. cit.), p. 59

fig. 2 - Arduino Cantàfora, "La città analoga" - tela 1973



sfondo dei suoi progetti, l'architetto milanese associava il proprio mondo interiore, le proprie suggestioni e gli stati d'animo, «utilizzando quel repertorio, che ha significato l'architettura da sempre, per porlo a specchio dell'essere, perchè ognuno potesse riconoscersi come appartenente, [...] guardando alla permanenza delle poche e profonde cose che contano»<sup>31</sup>.

Nell'esteriorizzare questo approccio intimo al mondo delle forme ed ai loro significati, il frammento veniva liberamente citato: in quanto «testimonianza di qualcosa e al contempo fonte inesauribile di nuovi progetti»<sup>32</sup>, diveniva idea pregnante di molte delle sue realizzazioni.

La veneziana colonna del Filarete caratterizza il complesso urbano di Perugia, l'edificio residenziale milanese di Vialba, le residenze berlinesi di Friedrichstadt e molti altri progetti ancora, «tramutandosi in riferimento urbano, [...] come un obelisco, come un punto caratterizzante la città»<sup>33</sup>.

Su di un altro piano, la trasposizione di eventi o stati d'animo della propria vita veniva ugualmente tradotta in forma: lo schema osteologico del cimitero di Modena nasceva dalla riflessione intima che accostava la morte alla morfologia del proprio scheletro fratturato e rappresentato in forma deposta<sup>34</sup>.

Allo stesso tempo, la presenza degli elementi monumentali era legata alla descrizione del significato alto della morte e del ricordo, mentre mirava a costituire, come poi in effetti è stato, un riferimento formale e di nuove relazioni per la città.

Nella tavola della «città analoga» esposta alla Biennale di Venezia del 1976 entrava, infine, in gioco il paesaggio naturale che faceva da sfondo al montaggio di progetti distinti, propri e liberamente ripresi dalla storia dell'architettura.

Si trattava, anche lì, degli «aspetti della memoria, di una memoria circoscritta ad un territorio» in cui «storia e geografia si confondono nella pittura»<sup>35</sup>.

La lezione di Rossi può chiarirsi ulteriormente leggendo le parole di Michel Foucault che, tra le quattro similitudini, definiva l'analogia come quella «il cui potere

è immenso perchè le similitudini da essa trattate non sono quelle visibili, massicce, delle cose stesse; basta che consistano nella somiglianza più sottili dei rapporti. Alleggerita in tal modo, (l'analogia) può esibire, a partire da un medesimo punto, un numero infinito di parentele [...] e può anche torcersi su se stessa senza perciò essere contrastata»<sup>36</sup>.

La citazione analogica di Rossi non va dunque vista come ripetizione quanto, piuttosto, come un «diverso grado di libertà»<sup>37</sup>, come un *modus operandi* attraverso cui ci può essere concesso richiamare un concetto, un oggetto, uno spazio o una relazione senza necessariamente dargli forma propria.

Il mondo formale di Rossi è, piuttosto, fatto

di «memorie di architetture «certe» pronte per la trasfigurazione»<sup>38</sup>, come nella «Composizione di forme architettoniche con le piante dell'anfiteatro di Nimer, del Castello di Couchy, di un progetto di un grattacielo in vetro di Ludwig Mies van der Rohe» (1968). In quel caso «l'analogia è tipologica [...], di assonanza formale e tassonomica [...] diacronica, che per l'architetto è (tuttavia) sincronica, in quanto in essa converge un'ampia «famiglia spirituale» di forme»<sup>39</sup>.

L'analogia costituisce per Rossi «un'utopia plausibile ed eterotopica nel tempo e nello spazio, ma che subito diviene attrezzatura formale, retaggio mnemonico, per disposizioni nuove, adeguato ai temi assunti per l'architettura della città»<sup>40</sup>

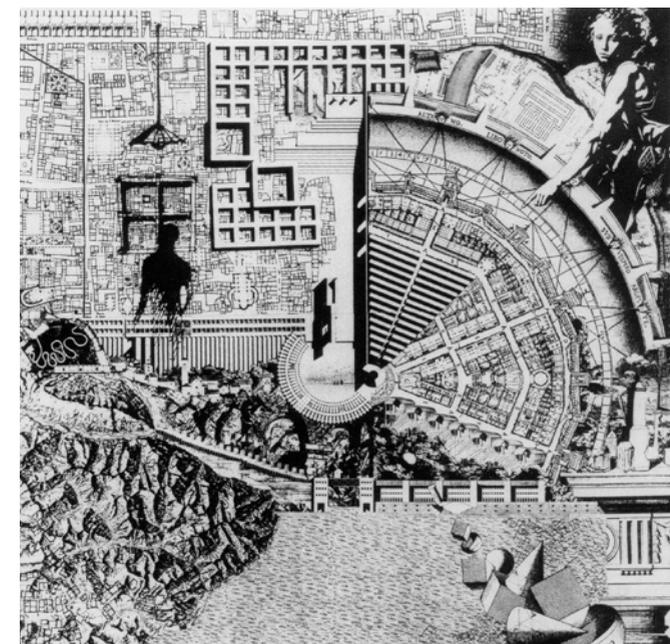


fig. 3 - Aldo Rossi, «La città analoga». Tela esposta alla biennale di Venezia del 1976

Sulla scia della ricerca e della pratica portata avanti da Rossi, Agostino Renza si pro-

31 A. CANTÀFORA, *Poche e profonde cose*. In A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere*, Electa, Milano 2006, p. 5

32 T. MONESTIROLI, *La Colonna del Filarete sul Canal Grande. La lezione di Rossi e l'uso del frammento*. In «*Firenze-Architettura*» n. 1 anno X, Università di Firenze, 2006

33 A. Rossi, *Edifici d'abitazione nella Sudliche Friedrichstadt a Berlino*, 1981. In A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere* (op. cit.), p. 101

34 A. Rossi, *Autobiografia scientifica*, Pratiche Editrice, Milano 1999, pp. 19 sgg.

35 A. Rossi, *La città analoga*, 1976. In A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere* (op. cit.), p. 72

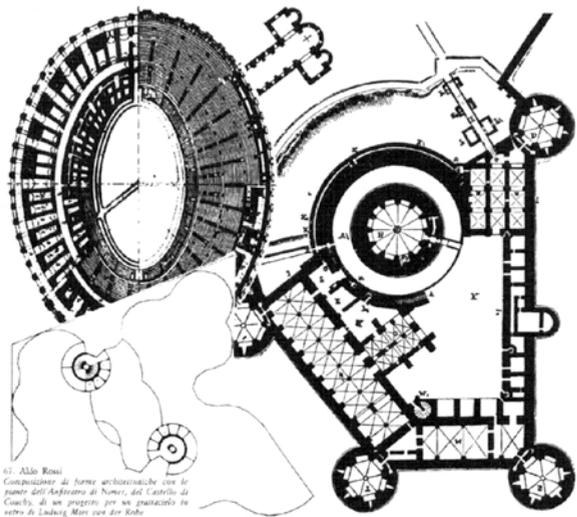
36 M. Foucault, *Le parole e le cose*, Rizzoli, Milano 1967, p. 35

37 A. Rossi, *Autobiografia scientifica*, Pratiche Editrice, Milano 1999, p. 84

38 R. CAPOZZI, *AR\_Analogia come utopia*. In «*Viceversa*» n. 6, luglio 2017, Letteraventidue, Siracusa, p. 227

39 Ibidem

40 Ibidem



61 Aldo Rossi  
Composizione di forme architettoniche con le piante dell'anfiteatro di Nimer, del Castello di Couchy, di un progetto per un grattacielo in vetro di Ludwig Mies van der Rohe

pose di sperimentare il metodo di lavoro della “analogia” utilizzandolo come strumento d’indagine e di progetto in ambito accademico<sup>41</sup> e professionale.

Chiamato a fondare la nuova città di Monteruscello<sup>42</sup>, l’architetto faceva ricorso all’evocazione analogica ed alla citazione romantica per definire l’identità e la figurabilità di un nuovo “paesaggio urbano”. Decise di operare con una impostazione quasi imitativa, comprimendo nel tempo del progetto il processo di crescita storica per un insediamento che, al contrario,

avrebbe dovuto subire la violenza di una realizzazione immediata e senza tempo<sup>43</sup>.

Si era posto l’obiettivo di dare forma ad un “elemento primario” all’interno di un territorio lacerato da interventi anonimi e disordinati, una sorta di città di fondazione per conformare la quale metteva in pratica quei convincimenti.

Lo faceva accostando pezzi di altre città, ricordi di spazi evocativi e senza tempo.

Il planivolumetrico di Monteruscello nasceva dall’incontro tra la morfologia del sito scelto per l’impianto dell’abitato e l’adattamento di alcune immagini formali e

rappresentative, individuate come risposta al programma per l’insediamento. Nel progetto di Renna i tre livelli dimensionali (la scala del quartiere, quella del nucleo autonomo e la dimensione del territorio urbano-rurale di cui l’insediamento sarebbe divenuto parte) si integrano e si sovrappongono.

Le scale si esplicitano sia a livello funzionale, per il tipo e la quantità di attrezzature pubbliche e collettive, che morfologico-architettonico, nel rapporto tra residenza ed edifici pubblici.

Il risultato cercato è un «sistema a “mosaico” in cui ogni parte si definisce autonomamente nei tempi, nei modi e nelle forme [...] più che un progetto definito in tutti i suoi aspetti e successivamente realizzato, un piano direttore e una struttura razionale di riferimento»<sup>44</sup>.

Renna accostava dunque unità morfologiche, ognuna con un proprio carattere determinato, portando sul piano del reale l’evocazione analogica di architetture e pezzi di città diverse.

La parte alta della città, nucleo civico compatto e rappresentativo, assumeva la forma di un’acropoli ed il significato di “centro storico”.

Renna volle che fosse immediatamente visibile in lontananza ed in rapporto dialettico col tessuto uniforme e monotono delle residenze, su cui gli edifici pubblici si ponevano come monumento singolare, come segno espressivo dei valori della

41 con le esercitazioni proposte ai suoi studenti della facoltà di architettura di Pescara

42 Renna fu incaricato di progettare un grande e innovativo intervento di Protezione Civile finalizzato al reinsediamento definitivo, in brevissimo tempo, delle 20.000 persone che erano state evacuate d’urgenza da Pozzuoli a causa del verificarsi di eventi bradisismici verificatisi nell’autunno 1983. La scelta fu quella di costruire un insediamento definitivo piuttosto che temporaneo su di un’area facilmente acquisibile al patrimonio pubblico che divenisse un nuovo polo della struttura urbana metropolitana di Napoli: una città di medie proporzioni costruita su collegamenti e trasporti su ruote e su ferro.

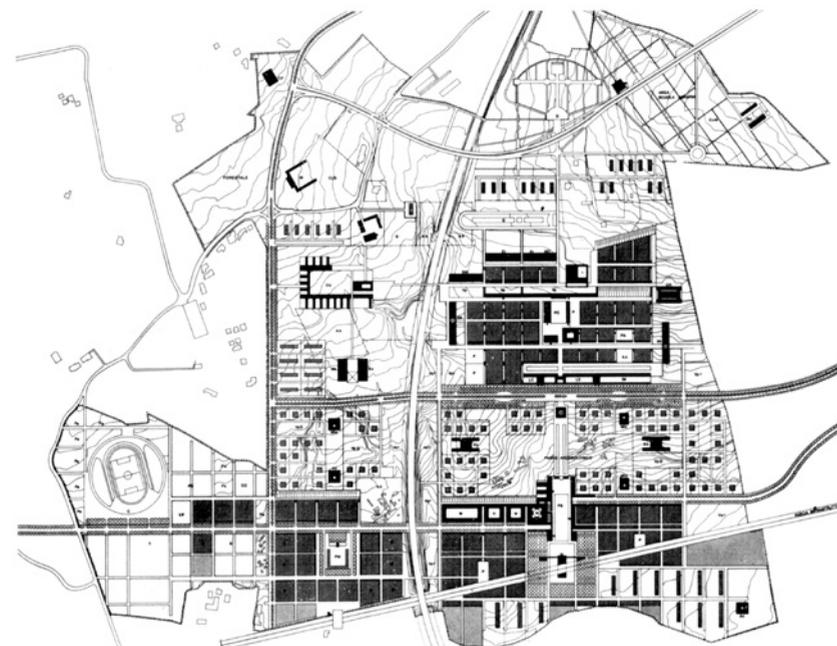
La città nuova sarebbe nata sul declivio terrazzato di uno dei più antichi crateri del vulcano flegreo, su di un’area di circa 200 ettari. Si trattò della costruzione di una vera e propria città di fondazione di media dimensione.

43 A. RENNA, *Monteruscello: il progetto planivolumetrico*, cit. in L. PAGANO, A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull’architettura* (op. cit.), p. 23

fig. 4 - in alto: Aldo Rossi, “Composizione di forme architettoniche con le piante dell’anfiteatro di Nimer, del Castello di Couchy, di un progetto di un grattacielo in vetro di Ludwig Mies van der Rohe” (1968). Immagine tratta da R. CAPOZZI, *AR\_Analogia come utopia*. cit.

fig. 5 - a destra: Agostino Renna, planivolumetrico di Monteruscello. Immagine tratta da R. Capozzi, P. Nunziante, C. Orfeo (a cura di), Agostino Renna. *La forma della città*, cit.

44 Ivi, p. 304



collettività<sup>45</sup>.

L'analogia con l'impianto della antica Priene risulta evidente, «ridisegnato sulla proiezione della griglia centuriale della pianura con una meticolosità filologica che cita persino il taglio diagonale a monte degli isolati dell'angolo nord-ovest»<sup>46</sup>.

Più a valle, la «città moderna» e commerciale sarebbe stata meno definita nei suoi limiti, dunque aperta a interventi successivi, disponibile al cambiamento e allo sviluppo, mentre la spina di edifici pubblici e di grandi strade avrebbe reso unitario l'insieme.

La città di Renna nasceva in poco tempo, dispiegando un repertorio formale che derivava dalla declinazione di analogie in funzione della condizione particolare dell'orografia e dal mondo interiore dell'architetto.

A Monteruscello «c'è la città ellenistica con in suoi stoà che sottolineano il declivio naturale del sito; c'è la città medievale con la «grande casa» della chiesa, il castello, le torri, le mura; c'è la città rinascimentale nella «certosa» universitaria e nei rapporti armonici delle piazze civiche; c'è Schinkel nel fronte del municipio [...], nelle mura basamentali dell'edificio dei licei [...]. Infine la città contemporanea trova espressione nella trama urbano-rurale punteggiata dall'edilizia diffusa delle «palazzine» che [...] costituisce un tutt'uno con la campagna antropizzata circostante e ne conserva e rafforza il «modello territoriale»»<sup>47</sup>.

Renna mise a punto per il nuovo insediamento un metodo comparativo attraverso il quale, individuavati gli esempi di architettura che avrebbero potuto fornire risposte ai vincoli imposti dal sito e dal programma, il progetto ne risolveva l'accostamento ed il successivo assemblaggio attraverso apporti soggettivi che adattavano la composizione.

Monteruscello venne dunque immaginata, progettata e infine realizzato come una sorta di «città analoga» dove la «città della storia», fatta di parti riconoscibili nel rapporto serrato tra tipo e forma, tra strada e isolato, si accostava alla città slabbrata delle stecche delle Siedlungen del Movimento Moderno.

Si trattò di un vero e proprio piano disegnato che dava indicazioni concrete ai futuri progettisti su come risolvere i problemi attraverso il riferimento a progetti alti

45 Il sistema del verde assumeva particolare rilevanza: i grandi percorsi ed i luoghi collettivi sono segnati con filari di pini, l'impiego di alberi preziosi dava rilievo alle strade principali, mentre gli alberi da frutta avevano la funzione di rendere familiare e accogliente il giardino domestico.

46 L. PAGANO, A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull'architettura* (op. cit.), p. 23-24

47 Ibidem

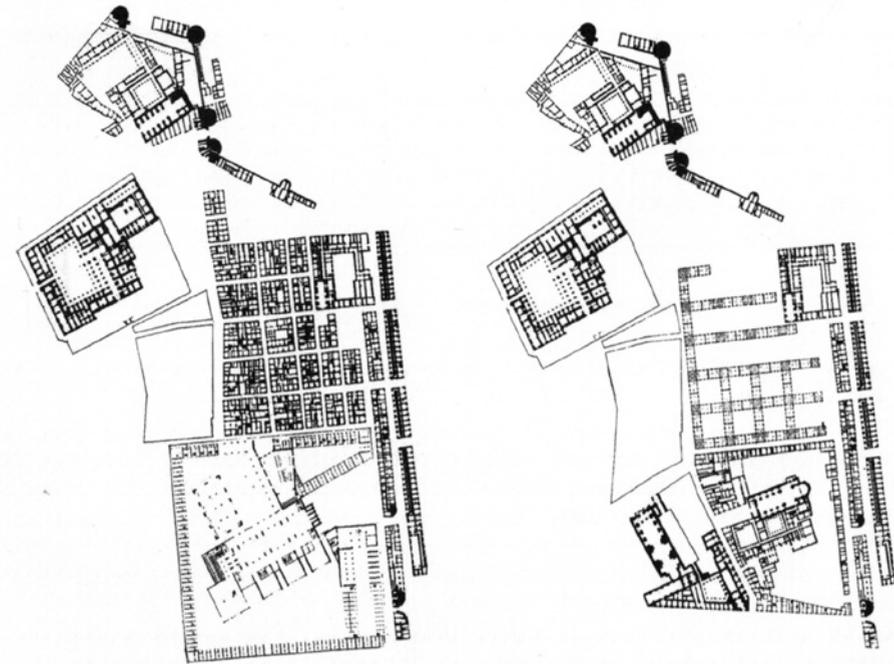


fig. 6 Composizioni urbane di Agostino Renna con Italo Ferraro, Alberto Forni, Enzo Mendicino e Francesco Domenico Moccia. In «Controspazio» n. 6, dicembre 1973, come riportato in R. Capozzi, P. Nunziante, C. Orfeo (a cura di), Agostino Renna. *La forma della città* (op. cit.), p. 121

per «assegnare alla nuova città, che nasce dalla nostalgia del suo mare, tipi e riferimenti formali delle più belle città della storia» praticando «l'arte di comporre in maniera diversa ciò che già esiste»<sup>48</sup>.

Il tema dell'analogia era particolarmente caro a Renna che, già nelle elaborazioni esposte col «Saggio su Napoli», indagava la valenza didattica di una «traduzione in tempi diversi della stessa architettura», come momento della copia e dell'interpretazione.

La possibilità di sostituire la trama residenziale del quartiere partenopeo della Duchessa con un'altra, presa a prestito dal San Rocco di Rossi, aveva lo scopo di verificare il «rapporto che si va a instaurare, all'interno del disegno urbano, tra residenza e monumento nel momento in cui cambia l'area residenziale»<sup>49</sup>.

Allo stesso modo, l'esercizio grafico e concettuale di sostituzione del complesso di San Pietro ad Aram con un progetto che ne riprendesse i caratteri originari spe-

48 F. ESCALONA, *Il caso Monteruscello*. In R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), Agostino Renna. *La forma della città* (op. cit.), p. 141

49 A. RENNA, *La città come lezione di architettura* (Lezione, 1974). In L. PAGANO, A. Renna. *Rimontaggio di un pensiero sull'architettura* (op. cit.), p. 111

rimentava l'ipotesi di ridare ad una spazialità perduta alla città contemporanea di Napoli.

Si trattava, in entrambi i casi, di «una progettazione della città sulla città», della «traduzione in tempi diversi di una stessa architettura che ne riprendesse le misure, i rapporti con l'esterno, con le strade»<sup>50</sup>, di una trasformazione certamente utopica, ma indubbiamente valida per veicolare la convinzione questa debba rinnovarsi dal di dentro.

Le «“analogie urbane” erano tese a verificare [...] una tecnica compositiva fondata appunto sul pensiero analogico e non su quello logico»<sup>51</sup> attraverso cui, selezionando all'interno di una parte della città gli elementi che hanno assunto il carattere della permanenza, Renna ne riformula liberamente le mutue relazioni, ammettendo la sostituzione di intere aree residenza ed accostando edifici appartenenti a sezioni storiche distinte, senza nulla concedere a criteri cronologici.

Gli esiti di tali riflessioni sono, infine, applicati ad esercizi progettuali (tra cui il concorso per il nuovo Palazzo di Giustizia e dell'Albergo dei Poveri, entrambi a Napoli, per le città di Lomè e di Teora, quest'ultima in collaborazione con Grassi) e per realizzazioni come, appunto, quella di Monteruscello, esperimento costruito sulle possibilità di applicazione di quel concetto di similitudine in architettura.

L'analogia, portata ai suoi termini più astratti, viene ancora indagata da Ungers<sup>52</sup>, che propone coppie di immagini in ciascuna delle quali la pianta di una città viene accostata ad un oggetto, un animale o parti del corpo umano.

L'accostamento è di puro pensiero: vuole mettere in risalto un'idea forte che si accosta, come similitudine lontana ma pertinente, al manufatto urbano.

All'immagine di uno schema di città è associata, ad esempio, quella di una antenna per telecomunicazioni, entrambe analoghe rispetto al tema della distribuzione radiale; allo stesso modo, tra le tante similitudini, l'immagine di una città fortificata è messa in relazione a quella di una portaerei, rimando diretto al tema della “difesa”

50 Ivi, pp.110-113

51 F. VISCONTI, *Teoria e progetto sull'architettura della città: il Concorso per il nuovo Palazzo di Giustizia di Napoli*. In R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), *Agostino Renna. La forma della città* (op. cit.), p. 121

52 O. M. UNGERS, *City Metaphors*, Colonia, Verlag der Buchhandlung Walther König, 1982

fig. 7 - nella pagina a fianco: O. M. Ungers, progetto per la casa dello studente di Enschede, in Olanda (1964) accostato alla pianta della villa Adriana di Tivoli.

di un luogo, mentre l'idea della “ripetizione” di isolati regolari viene accostata alla genesi formale di un *patchwork* di tessuti.

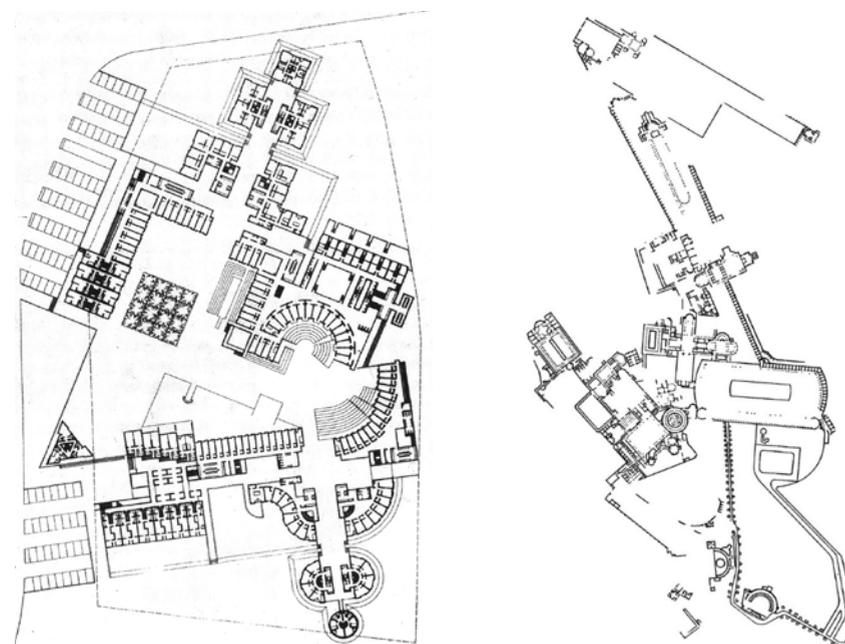
Al di là dell'intento metaforico<sup>53</sup>, anche nel caso di Ungers l'analogia riguarda un campo associato di fenomeni ed immagini depositate, come risultato di esperienze e conoscenze personali, nella memoria di ciascuno.

Diviene fondamentale per il progetto di architettura, della città come insieme relazionato di architetture e del territorio come fatto da parti di città e di natura, la scelta o l'individuazione del tema, di ciò di cui il progetto parla.

Così per la casa dello studente di Enschede, in Olanda (1964) il tema centrale dell'articolazione dei corpi di fabbrica, di forma e funzione differente, attorno a spazi pubblici e semipubblici differenziati viene interpretato da Ungers attraverso il riferimento analogico alla planimetria della Villa di Adriano di (II sec. d. C.), richiamata anche formalmente nella nuova architettura immaginata.

Anche l'architetto tedesco, nella tradizione del metodo di un progetto analogico sondato da Rossi e Renna, mostra chiaramente come questo possa tramutarsi nel

53 Ungers definisce la metafora come la «trasformazione di un evento attuale in un'espressione figurativa che evoca immagini sostituendo una nozione astratta con qualcosa di più descrittivo ed illustrativo [...], una comparazione implicita tra due entità che non sono simili ma che possono essere accostate utilizzando l'immaginazione». L'altra definizione riportata dall'autore è quella di Aristotele, secondo cui «una metafora è una percezione intuitiva di similitudini nei dissimili». Si veda in O. M. UNGERS, *City Metaphors* (op.cit.), pp. 10-11



#### / 4.4 - SISTEMI DI IDEE PER UN'ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO RITROVATO

motivo, celato o evidente, di ciascuna operazione progettuale.

«La preoccupazione principale non è la realtà così com'è, ma la ricerca di un'idea globale, di un contenuto generale, un pensiero coerente, o di un concetto generale che lega tutto assieme»<sup>54</sup>, in un binomio tra pensiero ed immaginazione inteso come unica via all'avanzamento della conoscenza.

Del resto Ungers riteneva che «senza una visione complessiva, la realtà appare come una massa incomprensibile di fenomeni slegati e fatti senza significato, in altre parole, totalmente caotica»<sup>55</sup>.

«La scoperta e la ricostruzione fantasiosa dei fenomeni col fine di concettualizzarli»<sup>56</sup> rappresenta, così, uno dei livelli fondamentali per la comprensione della realtà, poiché «la realtà è ciò che la nostra immaginazione coglie».

In questi termini, l'analogia stabilisce una similitudine o l'esistenza di principi simili tra due eventi che, altrimenti, sarebbero completamente differenti.

Kant considerava l'analogia come qualcosa di indispensabile per accrescere la conoscenza; «utilizzando il metodo dell'analogia diviene possibile sviluppare nuovi concetti e scoprire nuove relazioni», aprire le porte ad un mondo di rimandi che libera dalle costrizioni del reale.

Così, per Ungers «pensare e progettare con immagini, metafore, modelli, analogie, simboli e allegorie non è altro che una transizione da un approccio puramente pragmatico ad un modo più creativo di pensare. È un processo di pensiero in termini qualitativi piuttosto che su dati quantitativi, un processo che è basato sulla sintesi piuttosto che sull'analisi».

È un metodo in cui «analisi e sintesi si alternano tanto naturalmente quanto avviene nell'atto di ispirare ed espirare, [...] in una transizione dallo spazio metrico allo spazio visionario di sistemi coerenti, dai concetti di omologia ai concetti di morfologia»<sup>57</sup>.

\* \* \*

54 O.M. UNGERS, *City Metaphors* (op. cit.), p. 7

55 Ivi, p. 8

56 Ibidem

57 Ivi, pp. 10-14

Sulla scorta delle metodologie progettuali di cui si è sin qui detto, si vuole infine sondare la possibilità di ricorrere a montaggi analogici come campionario di idee e relazioni plausibili per poter sviluppare, in altra sede e più in dettaglio, il ri-progetto del paesaggio e delle sue componenti.

La rappresentazione, volutamente astratta, va messa in relazione con i disegni elaborati nei precedenti capitoli, in cui si fornivano i riferimenti posizionali agli elementi del paesaggio antropogeografico, rilette nella loro ragione storica e morfologica, proprio in rapporto alla forma fisica del territorio.

Lo scopo è quello indagare e rendere espressivi alcune possibilità per la ri-significazione dello spazio esteso ed indifferenziato della fascia costiera siracusana, inteso come nuovo paesaggio connettivo e strumento-metodo per la graduale trasformazione funzionale e fisica dell'intero insediamento lineare.

Coi disegni di “territorio analogo” proposti nel seguito si vuole verificare l'ipotesi di ricorrere ad un metodo di lavoro basato sulla similitudine concettuale, funzionale o fisica per mettere a sistema un abaco di significati e possibilità spaziali percorribili. Rileggendo alcuni elementi forti del paesaggio studiato, architetture immaginate e progetti noti, si prova così a suggerire campi generali di azione per l'approfondimento e lo sviluppo del progetto di riconversione dell'intero territorio litoraneo.

##### 01. Augusta

Nel disegno di pianta (pagg. 385-386) è riportata una porzione del progetto di Olmsted & Eliot per il sistema di parchi “Emerald Necklace” per la città di Boston [1].

Il progetto paesaggistico, realizzato nel 1894, partiva dalla necessità di bonifica di una via d'acqua molto inquinata, che sarebbe stata perseguita con le tecniche dell'ingegneria sanitaria, per arrivare a disegnare lo spazio pubblico aperto della città.

Olmsted diede forma ad un vero e proprio corridoio ecologico-paesaggistico, esteso per 4,5 km<sup>2</sup> e formato da una catena di parchi inteconnessi da “parkways” e vie d'acqua che avrebbero messo in comunicazione il Boston Common (vecchio parco della città del periodo coloniale, realizzato nel 1634), il Public Garden (1837) ed il Franklin Park.

Il parco lineare, disegnato attorno ad un docile ruscello che univa i numerosi piccoli

laghi del sistema integrato di parchi, costituiva un percorso lungo sette miglia, un gigantesco semicerchio verde che correva attorno la città e la risarciva di un sistema connettivo di percorsi pedonali e ciclabili per giungere sin nel cuore dell'edificato. L'idea di Olmsted per Boston è quella che regge il "Disegno Strategico" del territorio litoraneo oggetto di questo studio, sia nella ragione della "corda" di verde connettivo e produttivo che in quelle dei parchi lineari sviluppati lungo l'asse delle aste fluviali.

È la stessa idea che Robert Schmidt immaginò nel primo novecento per quei corridoi verdi che, alla grande scala, avrebbero permesso di raggiungere direttamente il centro della sua città ideale separando, ad un tempo, gli agglomerati l'uno dall'altro [19]. La stessa idea poi sviluppata coi Parchi dell'Area della Ruhr, a partire dai progetti di Helmut Klaus e Heinz-Arno Mittelbach per arrivare alla realizzazione proporzionate dall'IBA (cfr. § 0.3).

Da un punto di vista concettuale, nel "disegno analogico" qui proposto il parco di Boston diviene l'elemento di congiunzione delle tante emergenze testimoniali, oggi nascoste ed accessibili unicamente dalle sponde degli alvei dei fiumi e dei torrenti ormai secchi del litorale aretuseo.

A titolo esemplificativo, il disegno di Olmsted tiene assieme le catacombe cristiane di Molinello [3], una tomba tra le tante delle necropoli neolitiche [2] ed il bacino Ogliaastro [4], alcuni tra gli oggetti significativi del paesaggio la cui fruizione, oggi negata, può essere integrata in un nuovo sistema di percorrenze ricavato da un vuoto finalmente addomesticato.

Il parco lineare di Olmsted si tuffa in un porto "analogo", quello della baia di Montevideo disegnata da Mendes da Rocha [5].

Il progetto per la riconfigurazione del porto della città uruguayana, elaborato nel corso di un seminario accademico, tentava di superare l'ostacolo della presenza del grande bacino facendolo divenire il fulcro dell'intera città attraverso l'annessione della sua superficie d'acqua a quella edificata sulla terraferma.

Il progetto ampliava il porto col disegno di un molo che ne isolava una porzione e ne raddoppiava la superficie utile per l'approdo, definendo al contempo la geometria della scala straordinaria della baia come una nuova piazza d'acqua della città dalla forma quadrata.

Un isolotto eccentrico sullo specchio del porto, che ricorda quelli dei forti spagnoli nel seno megarese [6], veniva riconfigurato per trasformarsi in un teatro in mare che nelle notti calme potesse irradiare musica verso il resto della città.

L'importanza del porto della Baia di Montevideo quale porta d'accesso al sistema fluviale interno dell'America del Sud - dal bacino amazzonico al Prata, passando per i fiumi Tocantins/Uruguay - può essere accostato, per analogia, alla condizione mediterranea che il porto hub di Augusta riveste e rivestirà sempre di più nel prossimo futuro.

La rappresentatività nel contesto economico macro-regionale e la persistenza di elementi formali alla scala del paesaggio come l'hangar [7], il castello svevo [8] o la stessa centrale Tifeo [9], giustificano l'indicazione progettuale fornita col *collage*: quella di un possibile nuovo porto inteso come «grande stanza territoriale costituita per metà da "suolo" e per metà da "acqua" [...], uno specchio d'acqua diverso dal mare "aperto" [...] che stabilisce inequivocabilmente la scala delle relazioni "geografiche" con cui il progetto deve confrontarsi»<sup>58</sup>.

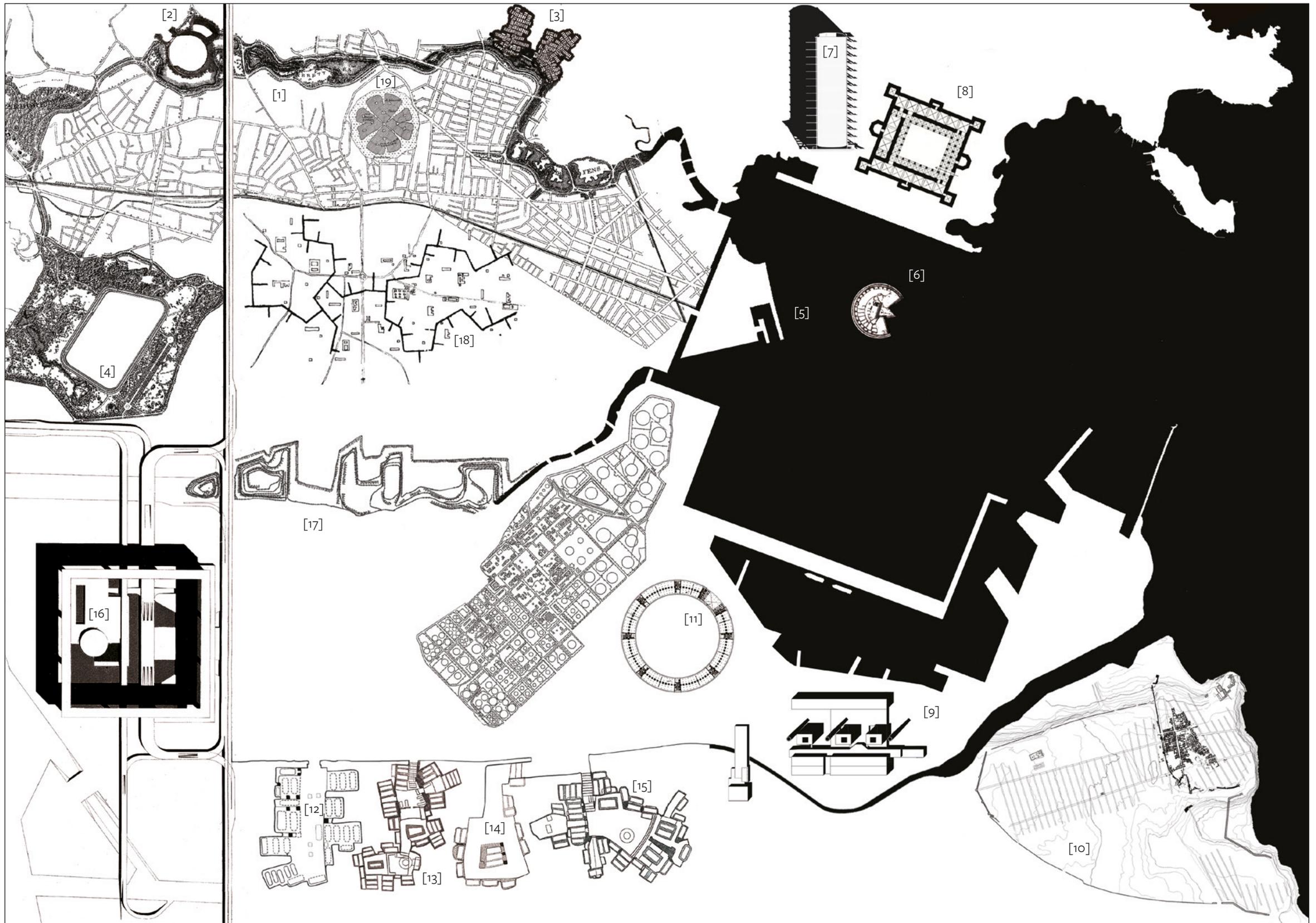
Mentre i parchi lungo i corsi d'acqua divengono elemento connettivo tra i ruderi della vecchia Megara [10], le sale ipogee sparse lungo il litorale come le catacombe di Monachella [12] e di Riuzzo [13, 14 e 15] i monumenti e le architetture minori, l'alveo dei fiumi può favorire la ricostruzione di «zone umide» dove riproporre «un ambiente costiero "originario", con il reinserimento di biotipi del territorio e la creazione di luoghi favorevoli alla fauna selvatica [...] per innescare un processo di riconversione che guarda al tempo lungo delle trasformazioni naturali»<sup>59</sup>.

In questa prospettiva, ad esempio, il progetto di Franciosini per la «rifunzionalizzazione della centrale Tifeo come campo per la sperimentazione di metodi di riconversione del suolo inquinato e di possibili usi agricoli compatibili»<sup>60</sup> appare emblematico e concorde col "Disegno Strategico" proposto per la rifunzionalizzazione dell'intero litorale e la mitigazione dei rischi industriali.

58 C. MOCCIA, *Re\_Power Station*. In E. PALAZZOTTO (a cura di), *Re\_Power Station. Reuse of Augusta Power Station*, Edizioni Caracol, Palermo 2016, pp. 153

59 L. FRANCIOSINI, *Ech<sub>2</sub>ocampo*, in E. PALAZZOTTO (a cura di), *Re\_Power Station. Reuse of Augusta Power Station (op. cit.)*, p. 129

60 Ivi, pp. 134



La sovrapposizione tra i livelli altimetrici delle infrastrutture e del paesaggio litoraneo costiero possono essere tenuti insieme da architetture nodali, nuovi punti tra le linee del “Disegno Strategico”.

Il progetto del centro direzionale di Torino di Aldo Rossi del 1962 [16] viene inserito nel collage del “territorio analogo” immaginato per la capacità che può essere attribuita ad «una architettura su scala metropolitana, ad una architettura radicalmente urbanizzata»<sup>61</sup> di tessere nuove relazioni anche su scala terrotoriale.

L’idea di concentrare strutture e servizi in punti cardine del sistema delle percorrenze rappresentava in quel caso una «soluzione tecnicamente avanzata» che prendeva la forma rappresentativa di un’unità direzionale formata da un grande anello quadrato, sopraelevata di 30 m rispetto al suolo grazie all’impiego di grossi pilastri cilindrici, al centro della quale una grande piazza veniva solcata, ad un’altra quota, da strade parallele ed ospitava la cupola di una sala civica per congressi.

L’analogia a questo progetto è legata alla scala ed alle intenzioni di accentrare, in luoghi precisi e ricorrendo a forme significative e riconoscibili, funzioni e nuovi spazi controllati che possano mediare tra la scala estesa del territorio e quella di una città smagliata, aggrappata alle linee di una nuova percorrenza.

A questo scopo, suggestioni immediate vengono offerte dalla caratterizzazione morfologica dei suoli dell’area studio, le cui ferite artificiali costituite dalle cave di pietra dismesse o in via di dismissione [17] possono rappresentare i punti dove concentrare funzioni e nuove architetture, i luoghi dove poter innestare collegamenti verticali per muoversi tra i differenti *layer* del nuovo paesaggio osmotico.

Le variabili altimetriche da un lato permettono la continuità delle percorrenze alle varie quote, dall’altro impongono l’innesto di “macchine” per il movimento verticale che possono costituire le occasioni per dar forma a nuovi pezzi di città.

L’analogia proposta è, in questo caso, quella utopica e provocatoria della “macchina per vacanze a Tropea” [a], rappresentata in una sezione del “territorio analogo”, con cui il Superstudio immaginava un albergo incastrato tra le falesie di un luogo vergine: un’architettura-infrastruttura che asserviva il paesaggio al desiderio ed alla necessità di un fine ludico e ricreativo, come una sorta di grande ascensore tra

61 A. Rossi, *Progetto per il centro direzionale di Torino*, in A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere* (op. cit.), p. 34

le camere ed il mare.

La commistione tra la percorrenza in auto lungo i nastri della mobilità e quella prevalentemente pedonale delle aree sottostanti, addensate lungo il nuovo connettivo verde della “corda” ecologico-produttiva ed attorno ai parchi lineari delle aste fluviali, fa pensare ad utopie urbane come quella di Jellicoe, Arup e Mills per “Motopia” [b], in cui la città a misura d’uomo veniva separata da quella delle auto che le correva sopra.

Nell’idea diagrammatica, idealmente collocata nella green belt di Londra, gli edifici sovrastavano un network di laghi e parchi, creando le quinte di spazi aperti controllati, le cui dimensioni vennero calibrate sulle piazze esistenti di Londra.

Negli spazi verdi trovavano posto i servizi e migliaia di piccoli giardini privati di pertinenza dei blocchi residenziali che sarebbero stati disegnati da un gran numero di architetti con lo scopo di pervenire ad una certa differenziazione delle forme dell’edificio.

Le strade ed i parcheggi stavano in cima agli edifici, a cui si accedeva dall’alto.

L’analogia formale e funzionale-distributiva con quanto può essere messo in pratica nel caso di studio ed in tanti paesaggi simili risulta un evidente riferimento concettuale per successivi possibili progetti di dettaglio.

Circa le strategie per la definizione di un disegno utile a ricucire la città slabbrata delle periferie, poi, sembra utile far riferimento, ancora una volta, ai progetti di Rossi. Quello di concorso per l’area Garibaldi-Repubblica di Milano (1991) impiegava elementi discreti per costruire nuove relazioni, definendo il progetto attraverso nuovi edifici e frammenti esistenti pensati come «punti fermi, quasi i centri di orientamento di una vasta area»<sup>62</sup>.

Con lo stesso principio, il progetto elaborato dagli Smithson nel 1952 per la ricostruzione dell’area bombardata di Golden Lane, a Londra [18], immaginava la realizzazione di edifici ad alta densità<sup>63</sup> articolati come corpi di fabbrica di undici piani, tra loro continui e dotati di tre livelli di “strade all’aria aperta”; le cosiddette “piatta-

62 A. Rossi, *Progetto per l’area Garibaldi-Repubblica a Milano*, in A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere* (op. cit.), pp. 206 sgg.

63 Il progetto prevedeva di insediare 500 abitanti/ha attraverso la costruzione di appartamenti per due, tre o quattro persone accessibili da strade comuni interne

forme”. Ogni piattaforma sarebbe stata un luogo pedonale, sopraelevato rispetto al suolo, dotato di identità propria in cui concentrare le attività sociali, che avrebbe dato accesso agli appartamenti ubicati sopra e sotto la stessa strada.

Le strade ed i blocchi residenziali si moltiplicavano, adattandosi alla topografia del contesto, per formare un reticolo sovrapposto alla città esistente, in un disegno volutamente astratto, retto dai percorsi pedonali in quota che divenivano un elemento connettivo urbano ramificato, capace di adattarsi alla scala ed alla posizione degli edifici supersiti, collegati dalle strade veicolari sottostanti.

La proposta diagrammatica della “Cluster City”, poi ulteriormente sviluppata col piano di Berlino Hauptstadt, può rappresentare la sintesi di un principio relazionale da mettere in pratica nel territorio esteso del litorale oggetto di questo studio, anche al fine di anettere in un nuovo ambiente razionale i frammenti sparsi in un territorio oggi del tutto privo di regole spaziali.

Nel nuovo paesaggio rurale-urbano-industriale gli stabilimenti produttivi possono essere gradualmente riconvertiti attraverso la sostituzione di parte del tessuto con nuovi edifici terziari o produttivi, come avvenuto in numerosi esempi di riconversione di aree industriali dismesse.

Solo a titolo esemplificativo si è scelto di rappresentare in pianta il nuovo campus Apple di Cuperino, in California, progettato da Foster a partire dalla sostituzione di un’area edificata con un unico grande edificio a corte di forma circolare [11], introverso ma, al tempo stesso, aperto verso la città.

Allo stesso modo, le ciminiere che si affastellano lungo la linea di costa suggerisco-

no, per analogia formale, la loro possibile sostituzione con edifici a torre, capaci di concentrare in punti ben serviti dalle infrastrutture della mobilità, funzioni miste o produttive dall’alto valore aggiunto.

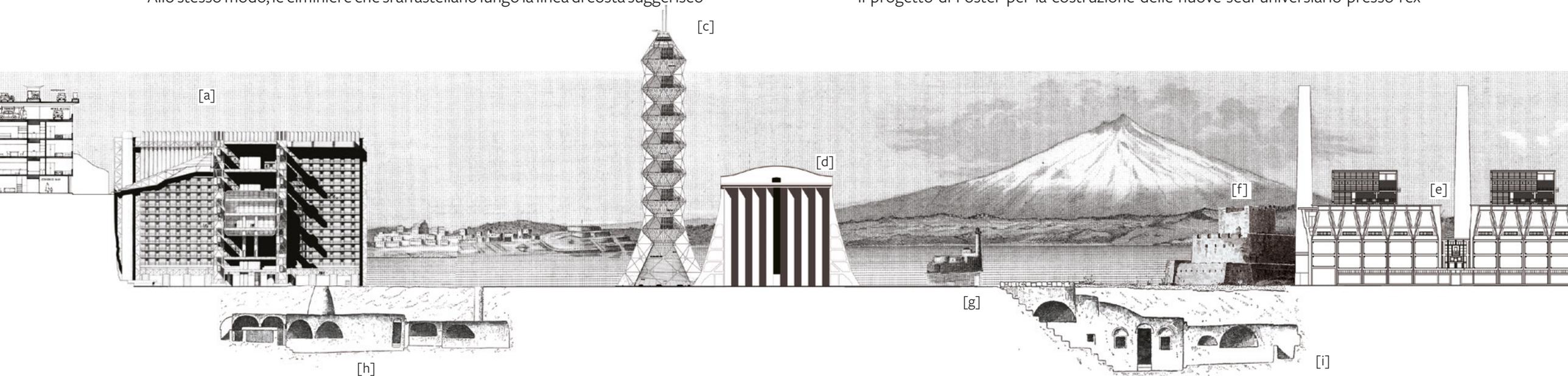
La similitudine è “montata” in sezione attraverso il riferimento alla “Coexistence Tower” dei Future System [c], modello per un edificio a funzioni miste pensato per poter crescere in altezza nel corso del tempo, adattandosi alle esigenze di una prospettiva di cambiamento di cui non ci è dato conoscere gli esiti.

La città smagliata, fatta dalle emergenze della geografia e dalle grandi masse costruite può e deve ritrovare dei punti baricentrici, attraverso il ricorso a forme d’architettura fulgide, pensate per dialogare con la realtà geografica del spazio vasto entro cui dovranno fornire riferimenti di scala adeguati.

Così, nel palinsenno delle forme dell’uomo, emergono quelle preesistenti dell’hangar dirigibili [d] e della centrale di Samonà [e], dei castelli di Bruccoli [f] e di Augusta o dei forti spagnolo [g], tutti volumi emergenti di grande rilievo, contrapposti alle architetture ipogee delle catacombe di Riuzzo [h, i], oggi soffocate dall’edificato produttivo, o di quelle scavate nella roccia delle montagne.

L’orografia è elemento principe della composizione: i Monti Climiti e lo sfondo dell’Etna, ben visibile a Nord, divengono le quinte di un paesaggio fatto di rimandi tra grandi masse e tracce discrete, messe a sistema dal progetto complessivo di un vuoto ritrovato che diviene, allo stesso tempo, invito alla ristrutturazione dello spazio fisico dei manufatti e tra i manufatti.

Il progetto di Foster per la costruzione delle nuove sedi universitarie presso l’ex



stabilimento Italgas di Torino<sup>64</sup>, quello di Fuksas per la realizzazione della fiera di Rho-Milano nel sito della ex raffineria Agip<sup>65</sup>, il masterplan per l'area delle ex acciaierie Falck<sup>66</sup> o dell'ex Eridania-Barilla di Parma su progetto di Piano<sup>67</sup> di Piano, la rifunzionalizzazione delle ex officine Ansaldo di Milano col progetto di Chipperfield<sup>68</sup> assieme a molti altri casi di recupero del patrimonio di edifici industriali dismessi o riconvertiti, rappresentano dei paradigmi formali e funzionali sulle possibilità offerte dal processo di rifunzionalizzazione che può trovare una propria strada anche nella specificità del litorale tra Siracusa e Augusta.

## 02. Siracusa

Il progetto di un nuovo possibile assetto per il “territorio a rischio” del dipolo deve tenere conto della capacità accentratrice dei due poli estremi: Augusta, a nord, e Siracusa, a sud.

È l'intero palinsesto storico-formale dell'edificato e della geografia fisica a costituire il campo di applicazione di una nuova idea di città.

I “montaggi analogici” proposto per i dintorni di Siracusa costituiscono, come quelli coi quali si rifletteva sull'area di Augusta, la messa su carta di un'idea fatta di relazioni tra oggetti e spazi aperti, tra significati ed eventi lontani nel tempo, as-

---

64 il progetto, redatto a partire dal 2003, ha previsto l'insediamento della nuova sede della Facoltà di Scienze Giuridiche e di Scienze politiche, di edifici residenziali e commerciali attraverso la sostituzione dei volumi industriali preesistenti, per una superficie di pavimento di oltre 6 ha

65 il progetto (1999-2005) ha visto la realizzazione di un complesso esteso per una s.l.p. di oltre 53 ha

66 redatto a partire dal 2005, il disegno dell'area prevedeva l'insediamento di residenze, attività terziarie e commerciali all'interno di un vasto parco ricavato sul sedime dei vecchi impianti produttivi di cui venivano conservati gli oggetti architettonici più significativi come elementi ordinatori del verde.

67 con l'insediamento di funzioni miste e la rifunzionalizzazione dei grandi e significativi contenitori architettonici in spazi didattici, espositivi e luoghi di spettacolo (auditorium e piazza coperta), per una superficie complessiva totale di oltre 45000 mq coperti e 84000 mq di spazi pubblici

68 si è trattato della realizzazione di una nuova polarità urbana, stavolta a partire dalla conservazione delle cortine edificate, con la rifunzionalizzazione di gran parte degli edifici e la costruzione del nuovo Centro delle Culture Extraeuropee, oggi MUDEC, all'interno dell'isolato

semblati in un quadro sinottico immaginato, fondato sulla capacità del pensiero di esprimersi attraverso una rappresentazione astratta e, tuttavia, fatta di cose concrete.

Il fine di approfondire il quadro della più generale ipotesi di riformulazione dello spazio ampio della città lineare del litorale trova, anche in questo caso, un significativo campo di applicazione nel tentativo di sondare le possibilità di un “metodo per il progetto di intenti”, inteso come premessa a qualsiasi successiva dedizione specifica del disegno dello spazio fisico.

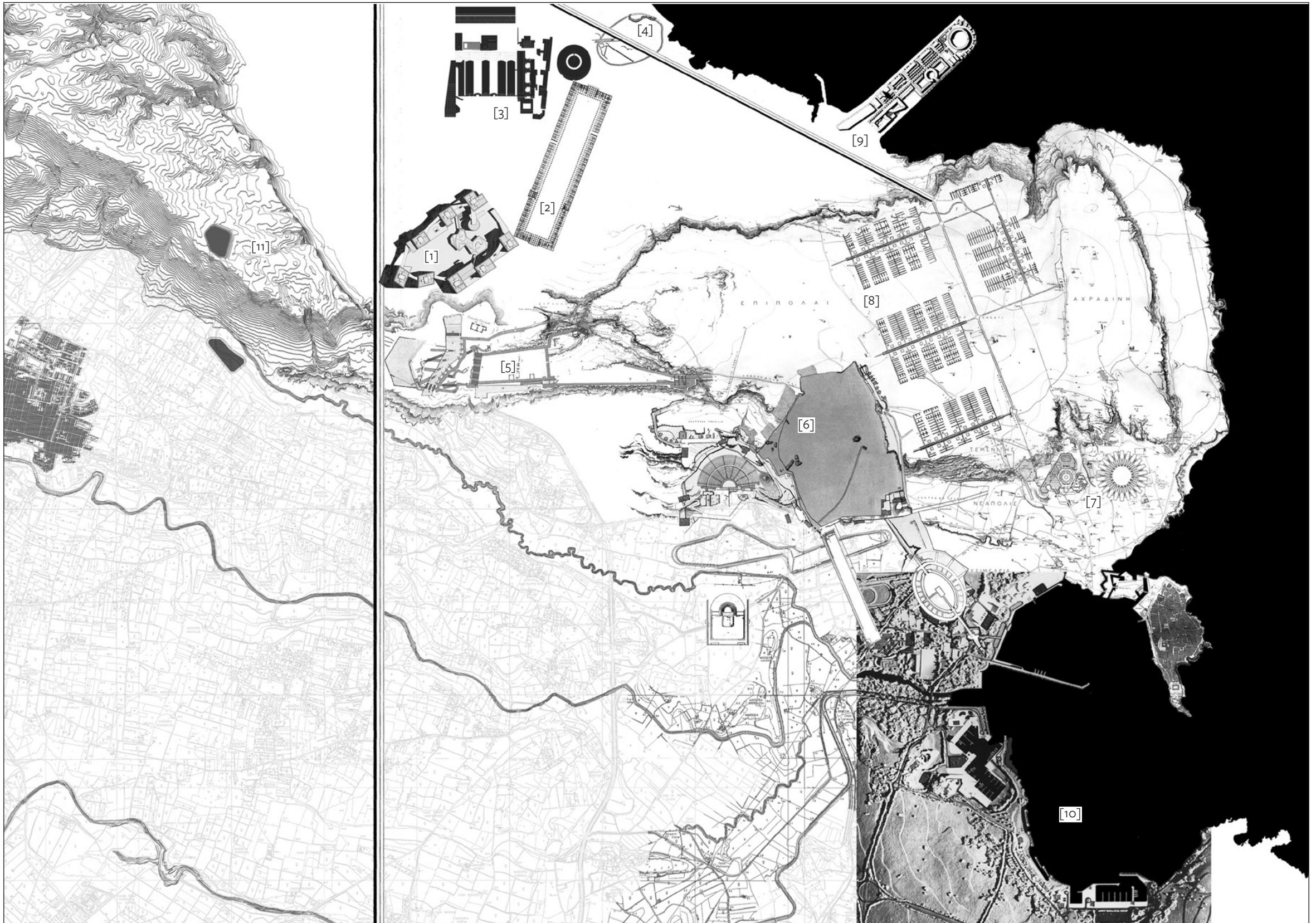
Le relazioni evidenziate tra i manufatti, tra la forma della città e l'orografia affondano le proprie ragioni nella complessità della storia delle trasformazioni del paesaggio sondate nella prima parte di questo lavoro di ricerca.

Lo spazio isotropo dell'attuale ed infelice configurazione del territorio di mezzo del litorale, solcato dalle infrastrutture della mobilità, suggerisce di rintracciare una nuova regola attraverso la possibile radicale ristrutturazione del tessuto residenziale e terziario delle frazioni urbanizzate senza chiaro intento (Città Giardino e Belvedere) e di quelle problematiche a causa della promiscuità tra abitato e centri produttivi dell'industria pesante (Priolo Gargallo).

Col fine di lasciare aperte le possibilità di ogni specifica definizione del disegno urbano, nella “planimetria analoga” ci si limita a proporre la composizione in sequenza di progetti di architetture di grande scala, di rilievo urbano e territoriale, che possano rappresentare casi paradigmatici per i rapporti fondanti con l'intorno.

Nel loro dialogo con lo spazio ampio del territorio e con quello indifferenziato di una città informe, gli innesti e le sostituzioni che possono essere operate in quei punti dovranno costituire i poli di una urbanità nuova, la cui dimensione dovrà mediare tra le scale diversificate degli elementi dell'odierno paesaggio costiero.

Il “Lynked Hybrid building” di Steven Holl, a Pechino [1], e la grande corte edificata del “Climat de France” di Algeri, progettato da Pouillon [2], esprimono con forza le possibilità di architetture di scala significativa (e perciò in grado di entrare in rapporto diretto con gli elementi della geografia), di dar vita a microcosmi controllati. Nel primo caso, otto torri (alte dai dodici ai ventuno piani) sono collegate in quota da ponti che ospitano funzioni pubbliche miste, nel tentativo di dare vita ad uno



spazio urbano poroso<sup>69</sup>, aperto alla vita pubblica in ogni direzione. Si tratta di una “città nella città” che collega differenti livelli di vita pubblica; uno spazio collettivo tridimensionale dal programma variegato che unisce le torri connesse in cerchio. Holl si muove, qui con in altri progetti dal carattere urbano, attraverso la ricerca di una nuova “dimensione “Z” con cui dar forma, per interi settori urbani, a spazi pubblici a servizio della collettività: una sorta di nuovo suolo in quota che si accosta alla forza di una forma potente ed espressiva, capace di costituire un nuovo punto fisso delle dinamiche di crescita urbana di cui diviene parte attiva.

L'edificio di Pouillon ha l'ambizione di addomesticare lo spazio della città all'interno di una grande corte semi-pubblica, su cui si affacciano un gran numero di alloggi e servizi collettivi, cuore di un intero quartiere di nuova fondazione.

Da un lato l'operazione di staccarsi dal suolo, dall'altro quello di usare il recinto come strumento di controllo dello spazio ampio costituiscono rimandi concettuali e morfologici alla possibilità di definire progetti differenti per la sostituzione delle aree residenza senza carattere della periferia della città di Siracusa, proprio in rapporto alla scala territoriale.

A questo proposito, si prestano bene i grandi contenitori attivi o dismessi dell'area produttiva alle porte della città: la zona commerciale di Targia può essere ripensata per ampie porzioni ed integrata allo spazio urbano ristrutturato con l'innesto di funzioni e servizi compatibili. Il rimando al progetto di OMA per il Tecnopolo di Bologna [3] ed il collage delle tracce dell'insediamento preistorico di Stentinello [4] vogliono essere espressione dell'opportunità di far ricorso a nuovi concetti spaziali e funzionali per ridisegnare lo spazio urbano smagliato, anche nell'ottica dell'integrazione delle aree archeologiche nella città contemporanea.

È suggestivo poter immaginare, nell'ipotesi di un'auspicabile riconversione dei nuclei produttivi più prossimi a Siracusa, la rifunzionalizzazione del molo dell'approdo industriale di Targia come spazio urbano riconquistato al mare.

La violenza del cambiamento imposto alla linea di costa dall'industrializzazione, col

---

69 Il concetto di porosità urbana viene ripreso da Walter Benjamin in “Reflections”, a proposito della città di Napoli, in cui osservava architetture in cui “gli edifici e le azioni si compenetravano nei cortili, nei portici e nelle scale ... per divenire il teatro di nuove ed impreviste costellazioni ... La porosità è l'inesauribile legge della vita nella città, che riappare dappertutto”.

A partire da quelle riflessioni, Steven Holl rileva come i progetti urbani di ampia scala, costituiti da diversi edifici, debbano trovare nella “porosità” l'elemento essenziale per la vitalità della vita nelle strade. Si veda in S. HOLL, *Urbanisms. Lavorare con il Dubbio*, Editrice Libria, Melfi 2010

fiorire di pontili e bracci di porto protesi sull'acqua, giustifica la cristallizzazione di soluzioni anche ardite che ne reinterpretino le forme.

A tal proposito, la similitudine proposta è quella degli interventi sui docs di Amsterdam [9], come quello immaginato col materplan di Joe Coenen per KNSM e realizzato grazie alle architetture di Kolhoff, Wiel Arets e altri.

La “corda” di connettivo verde del paesaggio ri-strutturato (cfr. §3) può proseguire sino alle porte del centro storico della città col parco archeologico delle mura diodigiane e del castello Eurialo [5]: è uno spazio integralmente pedonale che, se adeguatamente riconfigurato, può costituire una percorrenza privilegiata; lambendo la città, esso attraversa la Neapolis [6] del teatro greco e dell'afiteatro romano, intercettando i “monumenti” del museo “Paolo Orsi” e dal “Santuario della Madonna delle Lacrime” [7], per giungere sino al nucleo storico di Ortigia.

È un percorso fisico e concettuale, che attraversa il tempo e gli archetipi spaziali di cui si è tracciato un quadro nella prima parte di questo lavoro di ricerca. Dalle latomie, alle tombe monumetali scavate nelle montagne, sino alle catacombe lambendo i monumenti del fasto greco e della ricostruzione barocca.

La città di Siracusa pone il problema di ristrutturare le sue parti costruite senza finalità estetica e senza criteri spaziali adeguatamente ragionati.

Nella planimetria viene citato il progetto per la ristrutturazione di Chicago, con cui Hilbelseimer [8] declina il tipo urbanistico a lungo indagato sul piano teorico. L'analogia riguarda la possibilità di reinterpretare il tessuto urbano consolidato della periferia occidentale della città, contigua all'area di vincolo archeologico riletta come spazio connettivo pedonale (in contiguità alla fascia verde litoranea ramificata lungo i parchi lineari delle aste fluviali) attraverso un'operazione di complessivo ri-progetto che s'ispiri proprio alle possibilità esplorate dall'architetto-urbanista tedesco nel secolo scorso.

Hilbelseimer trovava in quell'ipotesi il modo di integrare la città alla campagna, in una forma strutturale che può suggerire il principio attraverso cui ridefinire, qui, il limite settentrionale della città di Siracusa.

Il «tipo urbanistico (di Hilbelseimer) [...] , sufficientemente elastico per adattarsi alle condizioni ambientali, [...] si compie integralmente nella predisposizione di una “norma” »<sup>70</sup> applicabile a contesti differenti. Si tratta, dunque, di un metodo, di una possibilità spaziale e relazionale ben precisa che, partendo dalla determina-

---

70 G. GRASSI, *Introduzione* in L. HILBELSEIMER, *Un'idea di Piano*, Marsilio Editori, Venezia 1967, p. 15

zione delle strade principali della futura città, permetteva via via di chiudere quelle interne esistenti per ridurre il transito di attraversamento, consentendo infine di eliminare un numero di isolati sufficiente ad innervare di un verde pedonale ed attrezzato di servizi la città così riformata.

Nell'idea di Hilbelseimer «ogni attraversamento della zona residenziale è eliminato, ma ogni casa è raggiungibile con l'automobile»<sup>71</sup>; così, «l'interno [...] può essere gradualmente trasformato in un parco. [...] Le zone residenziali collegate alle zone di lavoro sono costituite da unità di quartiere. Tra loro vi sono delle strisce di verde nelle quali si trovano le scuole. Tutte queste strisce di verde conducono ad un parco centrale»<sup>72</sup>.

L'idea così elaborata ed applicata in alcune pregevoli realizzazioni (come nel caso della collaborazione con Mies per il Lafayette Park di Detroit), viene richiamata per analogia nel *collage* di concetti qui proposto anche per la possibilità di essere estesa al territorio.

Hilbelseimer intendeva la “pianificazione regionale”<sup>73</sup> come integrazione tra città e campagna, come rapporto tra luoghi destinati alle industrie e quartieri residenziali, nella loro strutturazione lungo il sistema integrato di ferrovie, autostrade e vie d'acqua. Egli sosteneva che «i boschi e le zone verdi lungo i fiumi e attorno ai laghi

potrebbero essere incorporati nei quartieri residenziali e divenire le loro zone naturali del tempo libero. Assieme ai campi e ai prati confinanti, esse costituirebbero una campagna produttiva»<sup>74</sup>, la cui idea può certamente essere trasferita al caso studio ed ai tanti territori che presentano simili caratteristiche.

È un'idea forte e flessibile su cui può essere concepito il disegno di dettaglio dei pezzi di un rinnovato paesaggio antropogeografico.

Anche nel caso di Siracusa, l'ampiezza e la scala territoriale del Porto Grande, a vocazione prettamente turistica, giustifica l'ipotesi di riformare la morfologia degli approdi, anche immaginando coraggiose opere di caratterizzazione formale qui esemplificate nella proposta di Michele Liistro [10].

Un simile approccio è auspicabile pure nell'ottica di consentire la fruizione integrata dell'area ambientale delle saline della foce del fiume Ciane che, ancora una volta, sottolineerebbe l'importanza della caratterizzazione idromorfologica del territorio di Siracusa-Augusta e la coerenza nella strategia globale per la sua ri-lettura ragionata.

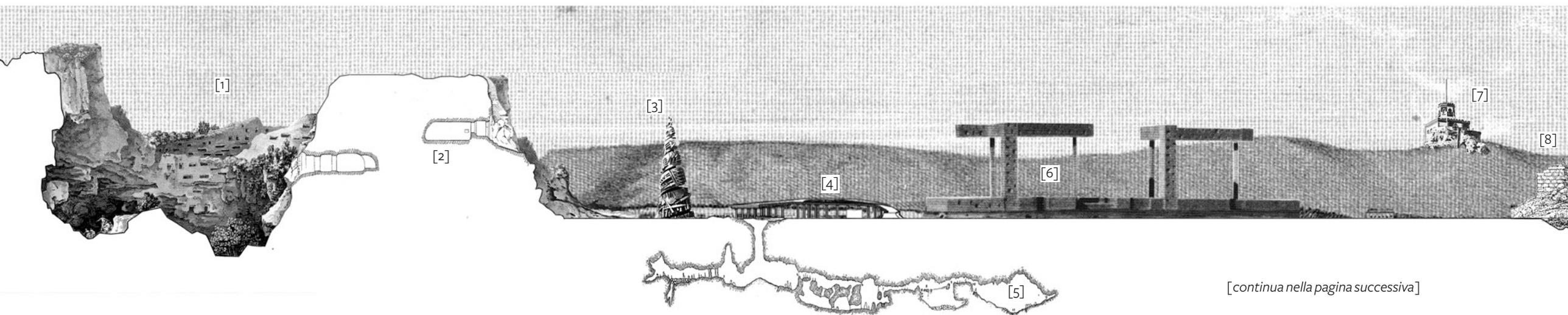
Il senso del progetto di intenti disegnato sotto forma di “territorio analogo” è dunque quello di chiarire le relazioni tra parti rilevanti del paesaggio esistente con quelle che, in potenza, potrebbero costituire un significativo apporto al cambiamento. Lo storico rapporto tra le alture dei Climiti [11] - coi suoi manufatti antichi (il Cateluccio, le scale incise nella roccia, le masserie e la sua trama agricola) ed i più recenti segni delle trasformazioni del paesaggio (come i dei laghi artificiali della centrale

71 L. HILBELSEIMER, *Un'idea di Piano* (op. cit.), p. 72

72 Ivi, pp. 74-75

73 Hilbelseimer intendeva per “regione” «un tutto organico, un “organismo” nel quale il tutto è in rapporto con le varie parti, come le parti con il tutto». Cit. p. 79

74 L. HILBELSEIMER, *Un'idea di Piano* (op. cit.), p. 79



[continua nella pagina successiva]

idroelettrica) - con la balza siracusana delle Epipole può tornare a rivestire il ruolo di primo piano che la storia ci ha consegnato.

Facendo ancora una volta ricorso alla tecnica del *collage* ed al metodo della rappresentazione progettata per analogie, la sezione territoriale vuole rendere esplicito il filo rosso che lega la grandiosa necropoli di Pantalica [1], le architetture funerarie ipogee e le abitazioni di fortuna scavate sui Monti Climiti [2] con la città di Siracusa e le sue emergenze monumentali.

L'autostrada [4] attraversa il territorio in maniera distratta. Prendendo a riferimento le buone pratiche condotte nella reinterpretazione delle emergenze paesaggistiche dei parchi della Ruhr, si propone l'impiego di *landmark* a sottolineare punti nodali del paesaggio dove la funzione attiva di segno e connessione non può essere svolta dall'architettura stessa, nei numerosi casi in cui si registra una particolare fragilità del contesto naturale, testimoniale o paesaggistico.

Una scultura di Arnaldo Pomodoro [3] segna la presenza della Grotta Palombara [5], importante e singolare complesso carsico che rende noto il territorio del dipolo anche a speleologi o semplici appassionati. L'area protetta, così come le molte altre che punteggiano il litorale, vengono integrate nel sistema di nuove percorrenze pedonali e ciclabili e rese finalmente fruibili all'interno di percorsi di visita coerenti. Alcune architetture preesistenti costituiscono riferimenti già forti e riconoscibili: è il caso del semaforo di Belvedere [7] che segnala l'avvicinarsi allo svincolo autostradale nei pressi della frazione siracusana.

La relazione con la significativa morfologia del paesaggio litoraneo da un lato e la

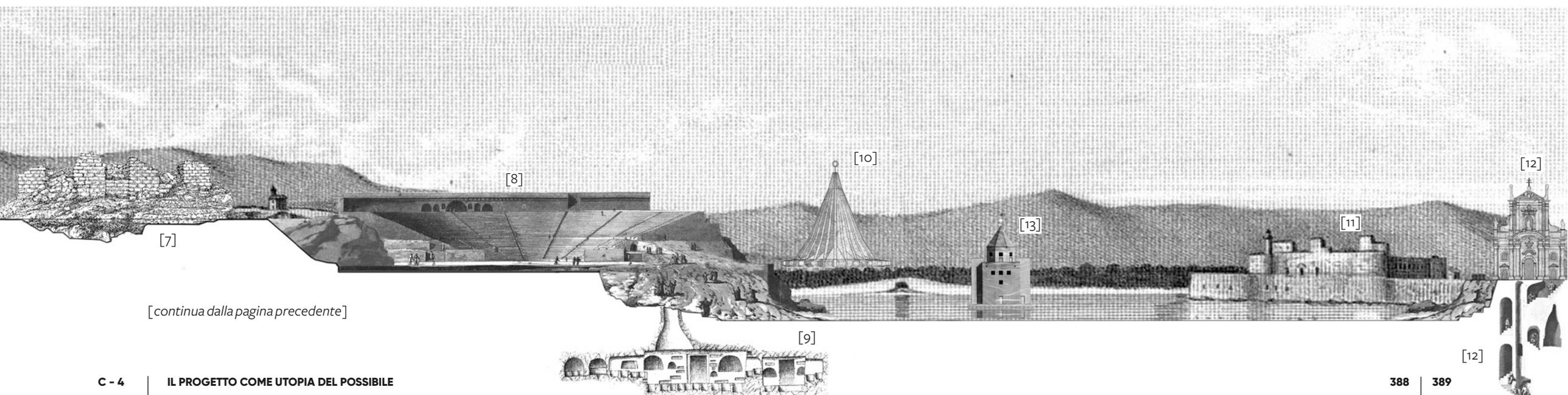
necessità-opportunità di ripensare le aree residenza e quelle commerciali-terziarie, dall'altro, suggerisce di peroccorrere l'ipotesi di edificare architetture significative, dal carattere urbano e sovra-urbano.

Nella sezione viene proposta una similitudine concettuale col progetto delle "Spatial Retaining Bars" di Steven Holl per Phoenix, in Arizona [6].

Gli edifici, progettati come barre di contenimento che definiscono una soglia tra periferia urbana e deserto, costituiscono al contempo nuovi "monumenti" urbani, inquadrando come grandi finestre al paesaggio all'orizzonte.

La similitudine riguarda, anche in questo caso, il suggerimento di dar forma a nuovi riferimenti formali per l'estesa città lineare costiera, capaci di confrontarsi con la scala dell'orografia e con quella dei "monumenti" esistenti.

Le imponenti vestigia del castello Eurialo e delle mura dionigiane [7] vengono rilette come elemento della composizione al pari di infrastrutture, montagne e nuove architetture, contribuendo nel complesso a definire un'identità certa ed esperibile. La cavea del teatro greco [8] e le catacombe di Siracusa [9] e gli ipogei di Ortigia [13] fanno da contrappunto alle masse imponenti della città: il tronco di cono di calcestrutto del Santuario [10], il parallelepipedo turrito del castello svevo [11] assieme alla facciata della cattedrale [12] vengono rappresentati come oggetti vicini, affastellati attorno alla grande piazza d'acqua del porto che può divenire scena di un rinnovato spettacolo urbano e *climax* di una realtà insediativa eterogenea estesa per trenta chilometri, ma finalmente chiara nella sua struttura e nella sua "immagine".



[continua dalla pagina precedente]

Il teatro del mondo di Aldo Rossi [13] galleggia su uno specchio d'acqua di quel mare che ha suggerito ai greci di fondare due città sulla roccia calcarea; lo stesso mare in cui si tuffano i torrenti che hanno alimentato culture e scontri, campagne e città, natura e industria.

L'attuale fase di incombente deindustrializzazione può rappresentare il pretesto per dare una nuova e più coerente struttura al territorio indagato, per valorizzarne il complesso reticolo geo-storico fatto di forme di lunga durata (quelle del sostato orografico e idrografico) e degli insediamenti antichi e moderni, dove all'industria si affiancano l'agricoltura, la natura, la città ed i reperti della cultura laica e religiosa. A partire da un caso significativo, questo studio ha provato a ragionare sulla possibilità di porre rimedio al rischio generalizzato legato alla perdita d'identità dei paesaggi, dovuta all'indifferenza dell'urbanizzazione e dell'infrastrutturazione nei confronti della conformazione dei suoli e della storia stessa delle forme dei luoghi. Le strategie ed i metodi di ri-lettura sondati, d'altro canto, assumono carattere generale poiché possono essere estesi a larga parte dei territori dell'Italia meridionale, stravolti dall'industrializzazione violenta del secondo dopoguerra, nel restituire il valore fondante della forma della Terra per l'assetto dei paesaggi mediterranei. A partire dalla razionalizzazione di esperienze compiute o pensate, in rapporto alle specificità del paesaggio del litorale in trasformazione scelto come campo di applicazione per questo studio, si è provato a dimostrare come «la progettazione architettonica e urbanistica vada fondata su conoscenze specifiche che riguardano la forma della città e del territorio [...]. Poiché la loro conoscenza è necessaria per la progettazione, nel medesimo ciclo rientra il momento progettuale sia in termini astratto-teorici, il progetto analogo, che in termini realistico-sperimentali per la soluzione di specifici luoghi urbani»<sup>75</sup>.

La riflessione che si è qui provato ad accennare può in tal senso costituire un primo approccio ad un metodo di lavoro basato sull'intreccio tra similitudini ipotetiche e reali caratteristiche di un territorio, attraverso il quale provare a codificare un nuovo strumento per indirizzare le trasformazioni di aree estese ed eterogenee.

Rilevata la difficoltà di utilizzare le modalità predittive del “progetto di forme” nella

prefigurazione globale dell'area vasta, si è voluto piuttosto richiamare, disegnando “sistemi di idee”, la necessità della *pre-figurazione* come principio ed essenza di qualsiasi strategia di trasformazione che componga il territorio attraverso le forme dell'orografia e quelle dell'architettura.

Puntare su progetti di intenti piuttosto che su soluzioni univoche, difficilmente controllabili alla scala vasta delle relazioni geografiche, può costituire una base programmatica per approfondire i modi di dare risposte aperte ai grandi temi individuati per la trasformazione graduale di questo e di altri paesaggi del rischio.

\* \* \*

---

<sup>75</sup> F. D. MOCCIA, *Alle origini degli studi urbani a Napoli, la ricerca seminale di Agostino Renna*. In R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), *Agostino Renna. La forma della città (op. cit.)*, p. 42

/ 05

**BIBLIOGRAFIA**

## / 5 - BIBLIOGRAFIA

Sul tema della lettura della città e del territorio, sul progetto della città-territorio, sul disegno e sull'analogia come strumenti di progetto

- LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Edizioni Crès & C. 1925
- G. DE CARLO (a cura di), *Le Corbusier*, Rosa e Ballo Editori, Milano 1945
- LE CORBUSIER, *Maniera di pensare l'Urbanistica*, Edizioni Crès & C. 1946
- S. GIEDION, *Space, Time and Architecture*, Cambridge (Mass.) 1941, ed. ital. Milano 1954
- K. LYNCH, *The image of the city*, the Massachusetts Institute of Technology 1960 [ed. it. a cura di M. ORAZI, *L'immagine della città*, Marsilio Edizioni, Venezia 2006]
- S. MURATORI, *Civiltà e territorio*, Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma 1963
- D. APPLEBYARD, K. LYNCH, J. R. MYER, *The view from the road*, the Massachusetts Institute of Technology 1964
- A. RENNA, *Alcune voci dell'urbanistica contemporanea*. In «Op. cit.», n. 6, luglio 1966
- L. HILBELSEIMER, *Un'idea di piano*, Marsilio Editori, Venezia 1967
- M. FOUCAULT, *Le parole e le cose*, Rizzoli, Milano 1967
- S. BISOGNI, A. RENNA, *Il disegno della città di Napoli*, Cooperativa editrice Economia e Commercio, Napoli 1974
- A. ROSSI, *La arquitectura analoga*, in «2C. Construcción de la Ciudad», n. 2, aprile 1975
- R. VENTURI, D. SCOTT BROWN, S. IZENOUR, *Learning from Las Vegas. The forgotten symbolism of Architectural Form*, the Massachusetts Institute of Technology, 1977 [ed. it. M. Orazi (a cura di), *Imparare da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Quodlibet s.r.l., Macerata 2010]
- A. ROSSI, *L'architettura della città*, Clup, Milano 1978 [rist. CittàStudi Edizioni, Torino 2010]
- G. DE CARLO, *Conversazione Nicolin-De Carlo* in «Lotus» n. 18, Milano 1978
- A. RENNA, A. DE BONIS, G. GANGEMI, *Costruzione e progetto. La valle del Belice*, Clup, Milano 1979
- A. RENNA, *L'illusione e i cristalli. Immagini di architettura per una terra di provincia*, Clear, Roma 1980
- O. M. UNGERS, *City Metaphors*, Colonia, Verlag der Buchhandlung Walther König, 1982
- A. SMITHSON, *As in Ds. An eye on the road*, Delft University Press, Delft 1983
- G. PIGAFETTA, *Saverio Muratori architetto. Teoria e progetti*. Marsilio, Venezia 1990
- K. FRAMPTON, *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 1993
- B. e H. BECHER, *Typologien*, Westfälisches Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, Münster 1995
- R. COLLOVÀ, *Regole di derivazione*, in «Lotus International» n. 81, Electa, Milano 1994
- A. ROSSI, *Autobiografia scientifica*, Pratiche Editrice, Milano 1999
- S. HOLL, *Parallax. Architettura e percezione*, Postmedia books, Princeton Architettura Press, New York 2000 - Milano 2004
- A. FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere*, Electa, Milano 2006
- R. BANHAM, *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*, Allen Lane The Penguin Press, 1971 [ed. it. *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Torino, Einaudi, 2009]
- S. HOLL, *Urbanisms. Lavorare con il Dubbio*, Editrice Libria, Melfi 2010
- A. SANTACROCE, *Trasformazioni di un paesaggio. Studi sulle dinamiche urbane a Caserta*, Lette-

raventidue edizioni, Siracusa 2010

- L. PAGANO, *Agostino Renna. Rimontaggio di un pensiero sulla conoscenza dell'architettura. Antologia di scritti e progetti*, Clean Edizioni, Napoli 2012
- M. NAVARRA, *In WalkaboutCity 2.0*, Letteraventidue Edizioni, Siracusa 2012
- C. RAVAGNATI, *L'invezione del territorio. L'atlante inedito di Saverio Muratori*, Franco Angeli, Milano 2012
- A. ROSSI, *Scritti scelti sull'architettura e la città 1956-1972*, Quodlibet Abitare, Macerata 2012
- P. SCAGLIONE, M. RICCI, *A22. Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche*, GreenTrenDesign Factory, Rovereto 2013
- V. GREGOTTI, *Il disegno come strumento del progetto*, Christian Marinotti Edizioni, Milano 2014
- M. KAJIUMA, J. KURODA, Y. TSUKAMOTO, *Made in Tokyo*, Kajima Institute Publishing, Tokyo 2015
- AA.VV., *Disegno & Città. 37° Convegno Internazionale dei Docenti della Rappresentazione*, Gangemi Editore, Roma 2015
- R. CAPOZZI, P. NUNZIANTE, C. ORFEO (a cura di), *Agostino Renna. La forma della città*, Clean Edizioni, Napoli 2016
- A. MONESTIROLI, *Il mondo di Aldo Rossi*, Letteraventidue, Siracusa 2016
- V. P. MOSCO, C. TRIASSI (a cura di) «Viceversa. L'attualità dell'utopia», n. 6 - 2017
- M. NAVARRA (a cura di), *In Metamorfosi. Architettura e territori tardo-industriali. Il dopolo Siracusa-Augusta*, LetteraVentidue, Siracusa 2018

Sull'archeologia industriale, sugli interventi di recupero di territori industriali ed architetture produttive dismesse in Europa ed in Italia

- R. GUIDUCCI, *Presente e futuro dell'architettura industriale in Italia*, in «Zodiac» n. 9, 1962
- A. VIDLER, *Architettura, gestione, principi etici. Progetto di una comunità produttiva alla fine del secolo XVIII*, in «Lotus International» n. 14 - 1977
- E. BATTISTI, *Il fascino dell'archeologia industriale*, in «Italia Nostra» n.158, 1978
- F. BORSI, *Introduzione all'archeologia industriale*, Officina Edizioni, Roma 1978
- F. BORSI, *Una via italiana per l'archeologia industriale*, in *Patrimonio architettonico industriale*, numero monografico di «Restauro» n. 38, Roma 1978
- A. NEGRI, M. NEGRI, *L'archeologia industriale*, D'Anna, Messina-Firenze 1978
- G. RUBINO, *Archeologia industriale e Mezzogiorno*, Giuditta, Roma, 1978
- P. KRIEDTE, H. MEDICK, J. SCHLUMBOHM in *L'Industrializzazione prima dell'industrializzazione*, Il Mulino, Bologna 1984
- I. TOGNARINI, *Archeologia industriale o storia del patrimonio industriale? Alcune riflessioni sul caso italiano*, in «In/formazione» n. 14, 1988
- I. PERON (a cura di), *Concept Ruh Operazione Landschaftspark*, in «IUAV 134», Grafiche Veneziane, 2013G. Zucconi, *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885-1942)*, Jaka-Bo-

- ok, Milano, 1989
- S. WALTER, *La ristrutturazione della Ruhr e l'Iba Emscher Park*, in «Urbanistica» n. 107 - 1996
  - F. MARTINICO, *Il territorio dell'industria. Nuove strategie di pianificazione delle aree industriali in Europa*, Gangemi, Roma 2001
  - J. L. DELAET, A. FORTI, F. GROFF, *Le Bois di Cazier, Marcinelle*, Editions Labor, Bruxelles 2003
  - *Urban Housing*, in «Lotus International» n. 120, Electa, Milano 2004
  - E. MARCHIGIANI, *Paesaggi Urbani e post-urbani*, Meltemi Editore, Roma 2005
  - G. L. FONTANA, M. G. BONAVENTURA, E. NOVELLO, R. COVINO, A. MONTE, *Quaderni di patrimonio industriale*, Apai-Grafo, San Zeno Naviglio 2005
  - A. BONDONIO, G. CALLEGARI, C. FRANCO, L. GIBELLO, *Stop&Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia. Trenta casi studio*, Alinea Editrice, Firenze 2005
  - H. DE VARINE, *Le radici del futuro. Il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale*, D. JALLA (a cura di), Clueb, Bologna 2005
  - G. Crespi, *Made in SANAA*, in «Casabella» n.749, novembre 2006
  - OMA, *Zeche Zollverein, in OMA / Rem Koolhaas [Il] - 1996-2007, Theory and Practice*, «El Croquis» n.134/135, Barcellona, 2007
  - J. POLDLECKI, WIELICZKA, *La miniera storica di salgemma*, Karpaty, Cracovia 2007
  - P. LA GRECA, F. MARTINICO, *Bilbao: città della creatività metodica*, in R. BOBBIO (a cura di), *Urbanistica creativa. Progettare l'innovazione nelle città*, Segrate (Milano) 2008
  - C. REICHER, A. DALHHEIMER (a cura di), *International Building Exhibition. Emscher Park. The Projects 10 years later*, Klartext Verlag, Essen 2008
  - C. ROCCHETTA, M. TRISCIUOGGIO (a cura di), *Progettare il patrimonio industriale*, Celid, Torino 2008
  - M. NUCIFORA, *Pianificazione e politiche per l'ambiente. Le aree industriali italiane nel secondo Novecento*, in S. ADORNO, S. NERI SERNERI, *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino, Bologna 2009
  - F. MARTINICO, R. ZANCAN, *Industria e ambiente nei piani d'area vasta dell'Italia repubblicana*, in S. ADORNO, S. NERI SERNERI, *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino, Bologna 2009
  - S. AUER, B. EHSSES, S. GODAU, C. HEINRICH, A. M. LAVIER (a cura di), *Under the Open Sky. Emscher Landscape Park*, Birkhauser, Basilea 2010
  - KLAUS R. KUNZMANN, *L'Iba Emscher Park nel territorio della Ruhr: una retrospettiva*, in «Urbanistica Dossier» n.126 - 2011
  - G. CONSONNI, *I grandi monumenti industriali di sesto san Giovanni. Esercizi di recupero*, in «Urbanistica Dossier» n.126, allegato al n° XXX di «Urbanistica Informazioni», INU Edizioni srl, giugno 2011
  - R. PARISI (a cura di), *Fabbriche d'Italia. L'architettura industriale dall'Unità alla fine del secolo breve*, Franco Angeli, Milano 2011
  - A. CIUFFETTI, R. PARISI (a cura di), *L'archeologia industriale in Italia. Storia e storiografia (1978-2008)*, Franco Angeli, Milano 2012
  - *Landscape Urbanism*, «Lotus International» n. 150, Electa, Milano 2012
  - E. PALAZZOTTO (a cura di), *Re\_Power Station. Reuse of Augusta Power Station*, Edizioni Caracol, Palermo 2016
  - G. CORONA, *Volti e risvolti della deindustrializzazione. Alcuni interrogativi sulla contemporaneità*. In «Meridiana n. 85 - Aree deindustrializzate», Viella, Roma 2016, pp. 9-34

- R. GARRUCCIO, *Chiedi alla ruggine. Studi e storiografia della deindustrializzazione*. In «Meridiana n. 85 - Aree deindustrializzate», Viella, Roma 2016, pp. 61-78

#### Sul rischio industriale in Italia e nell'area urbano-industriale Siracusa-Augusta

- M. MARSILI, A. ANDOLFI, *Immagine ambientale. Siracusa: Polo industriale e qualità della vita*, Edizioni CDS Ferrara 1985
- Piano di Risanamento Ambientale - Decreto del Presidente della Repubblica del 17.01.1995, pubblicato nella G.U.R.I. del 02.05.1995
- L. SCROFANI, *Rischio ambientale e poli industriali in Sicilia*, in U. LEONE (a cura di), *Rischio e degrado ambientale in Italia*, Patron, Bologna 1997
- R. FRASCA, *Criteri di intervento per il recupero delle aree ad alto rischio ambientale: il caso Priolo-Melilli*, Università di Catania, Catania 1997
- A.P.A.T./M.A.T.T., *Mappatura del rischio industriale in Italia*, Iger, Roma 2001
- R. BERTOLINI, F. MITIS, M. MARCUZZI, A. BIGGERI, *Aree ad elevato rischio di crisi ambientale: poli chimici e petrolchimici*, O.M.S., Roma 2001
- P. COMBA, *Rischi per la salute della popolazione residente in prossimità dei poli chimici*, Istituto Superiore della Sanità, Roma 2001
- M. MARCANTONIO, P. ALTAVISTA, A. BINAZZI, R. UCCELLI, *Indagine sullo stato di salute delle popolazioni residenti nell'area di Augusta-Priolo*, E.N.E.A., Roma 2001
- B. DE MARCHI, L. PELLIZZONI; D. UNGARO, *Il rischio ambientale*, Il Mulino, Bologna 2001
- A. MEDEDDU, L. CONTRINO, F. TISANO, S. SCIACCA, *Atlante della mortalità per tumori e per le patologie cronico degenerative in provincia di Siracusa dal 1995 al 1999*, Provincia Regionale di Siracusa, Pachino 2001
- ASL 8, *Atlante delle Patologie anno 2000-2002*, Siracusa 2002
- *Legambiente*, *Dalla chimica dei veleni al risanamento ambientale*, Siracusa 2002
- M. OTTONELLO, *Biomonitoraggio della qualità dell'aria nell'area comunale di Augusta tramite licheni come bio-Accumulatori*, Università di Palermo, Palermo 2002
- M. NICOTRA, *Stato di salute delle acque marine costiere antistanti il triangolo industriale Melilli-Priolo-Augusta*, Università di Catania, Catania 2003
- ASSESSORATO SANITÀ REGIONALE SICILIA - DIPARTIMENTO OSSERVATORIO EPIDEMIOLOGICO, *Stato di salute della popolazione residente nelle aree ad elevato rischio ambientale e nei siti di interesse nazionale della Sicilia*, Palermo 2005
- S. PROFETA, *Studio sulle polveri sospese nella zona compresa tra Augusta-Priolo-Melilli*, Arpa Siracusa, Siracusa 2005
- CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE (C.N.R.), *Relazione sullo stato delle conoscenze in tema di ambiente e salute nelle aree ad alto rischio in Italia* (Relazione per la VIII Commissione permanente della Camera dei Deputati nell'ambito della "Indagine conoscitiva sulla valutazione delle conseguenze ambientali provocate dall'inquinamento urbano, dallo smaltimento dei rifiuti e dalle aree ad alto rischio"), giugno 2007
- F. CAGGIAGUERRA, *Il Castelluccio dei Climiti e la questione dell'incastellamento nell'area Iblea orientale*, in Società degli archeologi medievalisti italiani - VI Congresso Nazionale di Archeologia Medievale, Edizioni All'Insegna del Giglio, Firenze 2012, pp. 425-430
- M. LA ROCCA, *Modelli di industrializzazione e salute umana. Lo sviluppo tra benessere e rischio*

nei poli petrolchimici della Sicilia, Franco Angeli, Milano 2010

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del Mare - SIN - Stato delle procedure per la bonifica Dicembre 2017

### Sull'area urbano-industriale del litorale tra Siracusa e Augusta

#### Per una ricostruzione delle vicende legate alla presenza industriale e proto-industriale, dello sviluppo dei centri abitati, delle architetture del litorale

- J. HOUEL, *Voyage pittoresque des isles de Sicilie, de Malte et de Lipari*, Paris 1782-87
- V. CABIANCA, A. LAVACA, S. V. ROSCIOLI, *Siracusa* in «Urbanistica» n. 20, anno XXVI - 1956
- *La Rinascita della Sicilia e il contributo dell'industria elettrica*, in «Sicilia Elettrica», Rivista aziendale della società generale elettrica della Sicilia, n. 13 - 1959
- G. SAMONÀ, *La centrale termoelettrica di Augusta*, in «L'architettura. Cronache e storia» n. 48, 1959
- G. SAMONÀ, *Caratteristiche architettoniche della Centrale*, in «Sicilia Elettrica», Rivista aziendale della società generale elettrica della Sicilia, n. 14, settembre - ottobre 1959
- C. SCIMEMI, *La centrale termoelettrica Orso Mario Corbino nel complesso produttivo elettrico della Sicilia*, in «Sicilia Elettrica», n. 14, settembre - ottobre 1959
- E. PEGGIO, M. MAZZARINO, V. PARLATO, *Industrializzazione sottosviluppo. Il progresso tecnologico uno provincia meridionale*, Torino, Einaudi 1960
- S. SANTIAPICHI, G. VACCARO, *Augusta, industrializzazione in Sicilia*, Flaccovio, Palermo 1961
- G. MORELLO, *L'industrializzazione della provincia di Siracusa*, Il Mulino, Bologna 1962
- C. AYMONINO, G. CIUCCI, F. DAL CO, M. TAFURI, *Giuseppe Samonà 1923-1975 Cinquant'anni di architetture*, Roma 1975
- L. DUFOUR, *Augusta da città imperiale a città militare*, Sellerio Editore, Palermo 1989
- G. FORMENTI, *Descrizione dell'isola di Sicilia e delle sue coste*, manoscritto del 1705 conservato presso la Biblioteca Nazionale di Vienna, tradotto da e commentato da L. DUFOUR, Ediprint, Siracusa 1991
- V. CASTRONOVO (a cura di), *Storia dell'industria elettrica in Italia*, 5 voll., Laterza, Roma 1994
- G. GAMBA, W. GANAPINI, *L'area di Priolo-Melilli: dal risanamento allo sviluppo*, in G. CAMPEOL (a cura di), *La pianificazione nelle aree ad alto rischio ambientale*, FrancoAngeli, Milano 1994
- S. SERRA, *Le aree industriali ad elevato rischio di crisi ambientale con particolare riferimento all'area di Priolo-Augusta*, in G. CAMPEOL (a cura di), *La pianificazione nelle aree ad alto rischio ambientale*, FrancoAngeli, Milano 1994
- G. M. AGNELLO, *La Sicilia e Augusta in età sveva*, in Id. e L. TRIGILIA, *La spada e l'altare. Architettura militare e religiosa ad Augusta dall'età sveva al Barocco*, Siracusa, 1994, pp. 9-96
- P. DI GREGORIO, *La società generale elettrica della Sicilia: strategia e sviluppo di una grande impresa*, Edizioni Guida, Palermo 1994
- *Piano di risanamento ambientale delle aree ad elevato rischio di crisi ambientale nel territorio di Augusta-Priolo-Melilli-Siracusa*, in «Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana», serie generale n. 100, 2 maggio 1995
- F. MAURICI, *Il castel Maniace di Siracusa. Nuova ipotesi di interpretazione di un monumento sve-*

vo. In: *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age*, tome 110, n°2. 1998. pp. 691-700

- P. BUSACCA, *Il racconto del territorio*, Gangheri Editore, Roma 2000
- F.P., *Design ad alta tensione*, in «Ottagono» n. 136 - 2000, pp. 64-65
- E. CARUSO, A. NOBILI (a cura di), *Le mappe del catasto borbonico di Sicilia. Territori comunali e centri urbani nell'archivio cartografico Mortillaro di Villarena (1837-1853)*, Regione Siciliana, Ass. bb. cc. aa., Palermo 2001
- M. DE LUCCHI, *Centrale termoelettrica Enel Priolo Gargallo*, in «Casabella», n. 723, giugno 2004
- G. BOSONI, *La "forma" degli elettrodotti tra design, architettura e paesaggio*, in «Domus», n. 827, giugno 2000
- S. L. AGNELLO, C. V. GIULIANO, *I guasti di Siracusa. Conversazione sulle vicende dell'urbanistica siracusana*, Fondazione Giuseppe e Santi Luigi Agnello, Tipografia Zangara Stampa, Siracusa 2001
- *Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Siracusa*, 2001
- S. ADORNO, *L'espansione di Siracusa tra otto e novecento*. In «Storia Urbana» n. 104, Franco Angeli, Milano 2003
- G. CORTESE, T. CORVINO, K. ILHYUM, *Giuseppe e Alberto Samonà 1923-1993. Inventario analitico dei fondi documentari conservati presso l'archivio progetti*, Il Poligrafo, Venezia 2003
- S. ADORNO, (a cura di), *Siracusa 1880-2000 - città, storia, piani*, Società Siracusana di Storia Patria, Marsilio, Venezia 2005
- L. DUFOUR, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Editori del Sole 2006
- G. MARRAS, M. POGAČNIK (a cura di), *Giuseppe Samonà e la scuola di architettura a Venezia*, Il Poligrafo, Padova 2006
- S. ADORNO, *Il polo industriale di Augusto-Siracusa. Risorse e crisi ambientale*, in G. CORONA e S. NERI SERNERI (a cura di), *Storia e ambiente. Città risorse e territori nell'Italia contemporanea*, Roma, Carocci 2007
- S. ADORNO e C. BOCAZZI VAROTTO (a cura di), *La grande trasformazione. Immagini del Polo petrolchimico siracusano*, Siracusa, Morrone 2007
- S. ADORNO, *Imprenditori e impresa a Siracusa in età contemporanea. Note e Riflessioni*, in G. CALABRESE (a cura di), *Gli archivi d'impresa in Sicilia. Una risorsa per la conoscenza e per lo sviluppo del territorio*, Franco Angeli, Milano 2007
- S. ADORNO, *L'inquinamento dell'aria e dell'acqua nel polo petrolchimico di Augusta - Siracusa nella seconda metà degli anni settanta*, in «I Frutti di Demetra», n. 15 - 2007
- S. ADORNO, *Il Polo industriale di Augusta-Siracusa. Risorse e crisi ambientale (1949-2000)*, in G. CORONA, S. NERI SERNERI (a cura di), *Storia e ambiente - Città e risorse nell'Italia contemporanea*, Carocci, Roma 2007
- E. SIGNORELLI, *Marina di Melilli*, Morrone Editore, Siracusa 2007
- H. TRÉZINY, *Aux origines de Mégara Hyblaea in The "dark ages" revisited*, Acts of an international symposium in memory of William D. E. Coulson, University of Thessaly, Volos, 14-17 June 2007
- IDRIS, *Il Libro di Ruggero. Il diletto di chi è appassionato per le peregrinazioni attraverso il mondo*, Flaccovio Editore, Palermo 2008
- S. ADORNO, P. ALOSCARI, F. SALERNO (a cura di), *L'industria, la memoria, la storia. Il polo petrolchi-*

mico nell'area costiera tra Melilli, Augusta e Siracusa (1949-2000), Atti del convegno, Morrone, Siracusa 2008

- F. GRAVAGNO, S. MESSINA, *I paesaggi del rischio. Priolo e il prezzo del progresso*, Ed.it, Catania 2008
- S. ADORNO, *L'area industriale siracusana e la crisi ambientale degli anni Settanta*, in S. ADORNO, S. NERI SERNERI, *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino, Bologna 2009
- S. ADORNO, S. NERI SERNERI (a cura di) *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Il Mulino, 2009
- F. SALERNO, *Uomini, tonni e tonnare di Sicilia*, Marrone Editore, Siracusa 2009
- S. ADORNO, *Uno sguardo da Sud*. In «*Italia Contemporanea*», n. 258 - 2010, Franco Angeli, Milano 2010
- G. M. AGNELLO, Il castello Maniace di Siracusa. Funzione e significato. In «*Archivio Storico Siracusano*» s. IV vol. II, 2010, pp. 193-226
- M. M. BARES, *Il castello Maniace di Siracusa. Stereotomia e tecniche costruttive nell'architettura del Mediterraneo*, Emanuele Romeo Editore, Siracusa 2011
- G. CACCIAGUERRA, *Nuovi dati sulla viabilità romana e medievale a nord di Siracusa*, in *Priolo romana, tardo romana e medievale. Documenti, paesaggi, cultura materiale. Vol. I*, Catania 2011
- M. GIUFFRÈ, P. BARBERA (a cura di), *Archivi di architetti e ingegneri in Sicilia. 1915-1945*, Edizioni Caracol, Palermo 2011
- G. BORZELLIERI, *Un nuovo monumento dell'archeologia industriale. Il restauro del moderno: progetto di recupero e riuso dell'Hangar per dirigibili di Augusta (SR) dell'ing. Antonio Garboli (1917)*. Tesi di dottorato di ricerca in progettazione architettonica dell'Università di Palermo, tutor prof. C. Ajroldi, ciclo XXIII - 2012
- M. GRAS, H. TRÉZINY, *Megara Hyblaea: Le domande e Le risposte* in *Alle origini della Magna Grecia. Mobilità Migrazioni Fondazioni - Atti del cinquantesimo convegno di studi sulla Magna Grecia*, Taranto 2012
- C. AJROLDI, *La Sicilia i sogni le città. Giuseppe Samonà e la ricerca di architettura*, Il Poligrafo, Padova 2014
- E. MAGNANO DI SAN LIO, *The 'Spanish school' bastion defence* in *Defensive Architecture of the Mediterranean* - vol. 3, Atti del Congresso Fortmed 2016

#### Per un quadro sulle testimonianze archeologiche e architettoniche presenti nell'area

- T. SPANOQUI, *Descripcion de las marinad de todo el reino de Sicilia*, manoscritto del 1596 conservato presso la Biblioteca Nazionale di Spagna
- M. AMARI, *Storia dei musulmani di Sicilia*, vol. 1, Le Monnier, Firenze 1854
- M. AMARI, *Storia dei musulmani di Sicilia*, vol. 2, Le Monnier, Firenze, 1858
- F.S. CAVALLARI, A. HOLM, *Topografia archeologica di Siracusa*, Palermo 1883
- P. ORSI, *Megara Hyblaea. Storia - topografia - necropoli e anathemata* in «*Monumenti antichi*» vol. I - Hoepli Editore, Milano 1889, pp. 690-950
- P. ORSI, *Stazione neolitica di Stentinello (Siracusa)* in «*Bullettino di Paleontologia Italiana*» n. 12, anno XVI - dicembre 1890 (consultabile sul catalogo online della fondazione Museo Civico di Rovereto)

- J. FÜRHER, *Zur Sicilia Sotterranea*, Verlag der k. Akademie, Monaco 1897
- P. ORSI, *La necropoli sicula di Melilli (Siracusa)*, «*Bullettino di Paleontologia Italiana*» anno XVIII, s. II t. VII - maggio-luglio 1891, pp. 53-76
- P. ORSI, *Thapsos* in «*Monumenti Antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», v. VI, Hoepli Editore, Milano 1896
- P. ORSI, *Pantalica* in «*Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», volume IX, Ulrico Hoepli Editore, Milano 1899
- P. ORSI, *Molinello presso Augusta* in «*Atti della R. Accademia dei Lincei. Memorie della Classe di scienze morali, storiche e filologiche*», 1902 - p. xxx
- P. ORSI, *Priolo. La catacomba di Manomozza* in «*Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei*», volume III, 1906, pp. 185 e segg.
- P. ORSI, *Priolo. Le catacombe di Riuzzo* in «*Notizie dagli scavi di antichità. Atti della R. Accademia dei Lincei*», volume III, 1906, p. 218 e segg.
- P. ORSI, *La necropoli sicula di Pantalica* in «*Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia dei Lincei*», volume XXI - 1, Ulrico Hoepli Editore, Milano 1912, p. 345
- P. ORSI, *Megara Hyblaea 1917-1921. Villaggio neolitico e tempio greco arcaico* in «*Monumenti antichi pubblicati per cura della Reale Accademia Nazionale dei Lincei*», Hoepli 1921, vol. 27, Puntata 1. pp. 109 - 180
- G. AGNELLO, *Architettura aveva in Sicilia*, Roma 1935
- G.V. GENTILI, *Siracusa. Scoperte nelle due nuove arterie stradali, la via di Circonvallazione, ora Viale Paolo Orsi, e la Via Archeologica, ora Viale Francesco Saverio Cavallari* in NSA 1951
- G. VALLET, F. VILLARD, *Les dates de fondation de Megara Hyblaea et de Syracuse*, in *Bulletin de correspondance hellénique*. Volume 76, 1952. pp. 289-346
- L. BERNABÒ BREA, *La Sicilia prima dei Greci*, Il Saggiatore, Milano, 1958
- S. TINÈ, *Notizie preliminari su recenti scavi nel villaggio neolitico di Stentinello*, *Archivio Storico Siracusano*, 1961
- A. HOLM, *Storia della Sicilia nell'antichità, I, 1886-1901* (ristampa anastatica, Rome, 1965)
- D. ASHERI, *Distribuzione di terre nell'antica Grecia*. Torino, 1966
- G. VALLET, *La cité et son territoire dans les colonies grecques d'Occident*, Atti VII Convegno Magna Grecia, 1967
- G. VALLET, F. VILLARD, P. AUBERSON, *Expériences coloniales en Occident et urbanisme grec: Les fouilles de Mégara Hyblaea* in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 25e année, N. 4, 1970. pp. 1102-1113
- G. VALLET, F. VILLARD, P. AUBERSON. *Mégara Hyblaea. 1. Le quartier de l'agora archaïque. Texte et illustrations*. Roma, École Française de Rome, 1976
- I. PERI, *Uomini, città e campagne in Sicilia dall'ix al XIII secolo*, Laterza & Figli, Roma-Bari 1978
- L. MAUCERI, *Il castello Eurialo nella storia e nell'arte*, Edizioni Dafni, Catania 1980
- VALLET G., VILLARD F., AUBERSON P. *Mégara Hyblaea 3. Guide des fouilles. Introduction à l'histoire d'une cité coloniale d'Occident*, Rome, École Française de Rome, 1983
- G. VALLET, G. VOZA, *Dal neolitico all'era industriale. Riflessioni sulla storia di un territorio (la costa siciliana da Augusta a Siracusa)*, Assessorato regionale beni culturali e ambientali e pubblica istruzione, Soprintendenza alle antichità per la Sicilia orientale, 1984
- M. FRASCA, *Pantalica*, in *Sicilia Orientale e Isole Eolie (Preistoria e Protostoria Guide Archeologiche n.12)*, Forlì 1995, pp. 267-281
- M. GRAS, *Mégara Hyblaea avant Augusta. Une fontaine dans l'Histoire*, in: «*Alla Signorina*».

- Mélanges offerts à Noël de La Blanchardière. Roma, École Française de Rome, 1995
- L. POLACCO, R. MIRISOLA, *Contributi alla paleogeografia di Siracusa e del territorio siracusano (VIII-V sec. a.C.)*, in «*Memorie Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti*», LXVI - 1996
  - G. VOZA, *La città antica e la città moderna in Siracusa. Identità e storia 1861 – 1915*. Atti del Convegno di Studi (Siracusa 1996), Siracusa 1998, pp. 249 – 260
  - H. TRÉZINY. *Les fortifications grecques en Occident à l'époque classique (491-322 av. J.-C.)*. In: «*Pallas*», 51/1999. *Guerres et sociétés dans les mondes grecs à l'époque classique*. p. 262
  - N. BONACASA, L. BRACCESI, E. DE MIRO (a cura di), *La Sicilia dei Due Dionisi*. Atti della settimana di studio, Agrigento 24-28 febbraio 1999, L'Erma di Bretshneider 1999
  - D. MERTENS, *Siracusa e l'architettura del potere. Uno schizzo*, in «*Sicilia Antiqua. An International Journal of Archaeology*», Fabrizio Serra editore, Pisa - Roma, 2006
  - M. LOMBARDO, F. FRISONE (a cura di) *Colonie di colonie. Le fondazioni sub-coloniali greche tra colonizzazione e colonialismo. Atti del Convegno Internazionale (Lecce, 22-24 giugno 2006)*, Congedo Editore, pp.166-178
  - D. MERTENS, *Siracusa e l'architettura del potere. Uno schizzo*, in «*Sicilia Antiqua. An International Journal of Archaeology*», Fabrizio Serra editore, Pisa - Roma, 2006
  - H. TRÉZINY, *Aux origines de Mégara Hyblaea in The “dark ages” revisited*, Acts of an international symposium in memory of William D. E. Coulson, University of Thessaly, Volos, 14-17 June 2007
  - M. FRASCA, *L'età del bronzo finale e l'età del ferro negli Iblei in Il Bronzo finale e l'età del Ferro nella Sicilia sud-orientale*, Servizio Museo Archeologico Regionale “ Paolo Orsi”, Ass. BB. CC. e AA. Sicilia, 2008
  - D. MERTENS, *Siracusa. Le mura Dionigiane e la città* in «*Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura*», Dipartimento di Storia dell'architettura, restauro e conservazione dei beni architettonici, fasc. 55-56, 2010-2011
  - B. BASILE, *L'urbanistica di siracusa greca. Nuovi dati, vecchi problemi* In: «*Archivio Storico Siracusano*» IV-IV, Società Siracusana di Storia Patria, 2012
  - D. MERTENS, *Siracusa. Le mura Dionigiane e la città*. In *Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura*, Bonsignori Editore, Roma 2012
  - M. GRAS, H. TRÉZINY, *Megara Hyblaea: Le domande e Le risposte* in *Alle origini della Magna Grecia. Mobilità Migrazioni Fondazioni - Atti del cinquantesimo convegno di studi sulla Magna Grecia*, Taranto 2012
  - E. MAGNANO DI SAN LIO, M. R. VITALE, F. ALIFFI, S. MACCA, *De Grunenberg's fortifications in Augusta Knowledge and conservation of a neglected heritage* in *Defensive Architecture of the Mediterranean. XV to XVIII centuries / Vol II / Rodríguez-Navarro (Ed.)*, 2015 Editorial Universitat Politècnica de València
  - M. FRASCA, *Il colle della Metapiccola (Lentini. Siracusa)*, in *Sicilia Orientale e Isole Eolie*
  - A. Messina, *Le chiese rupestri del Siracusano*, Palermo

#### Sull'ecologia applicata, le tecniche di bonifica e trattamento di siti e componenti contaminati

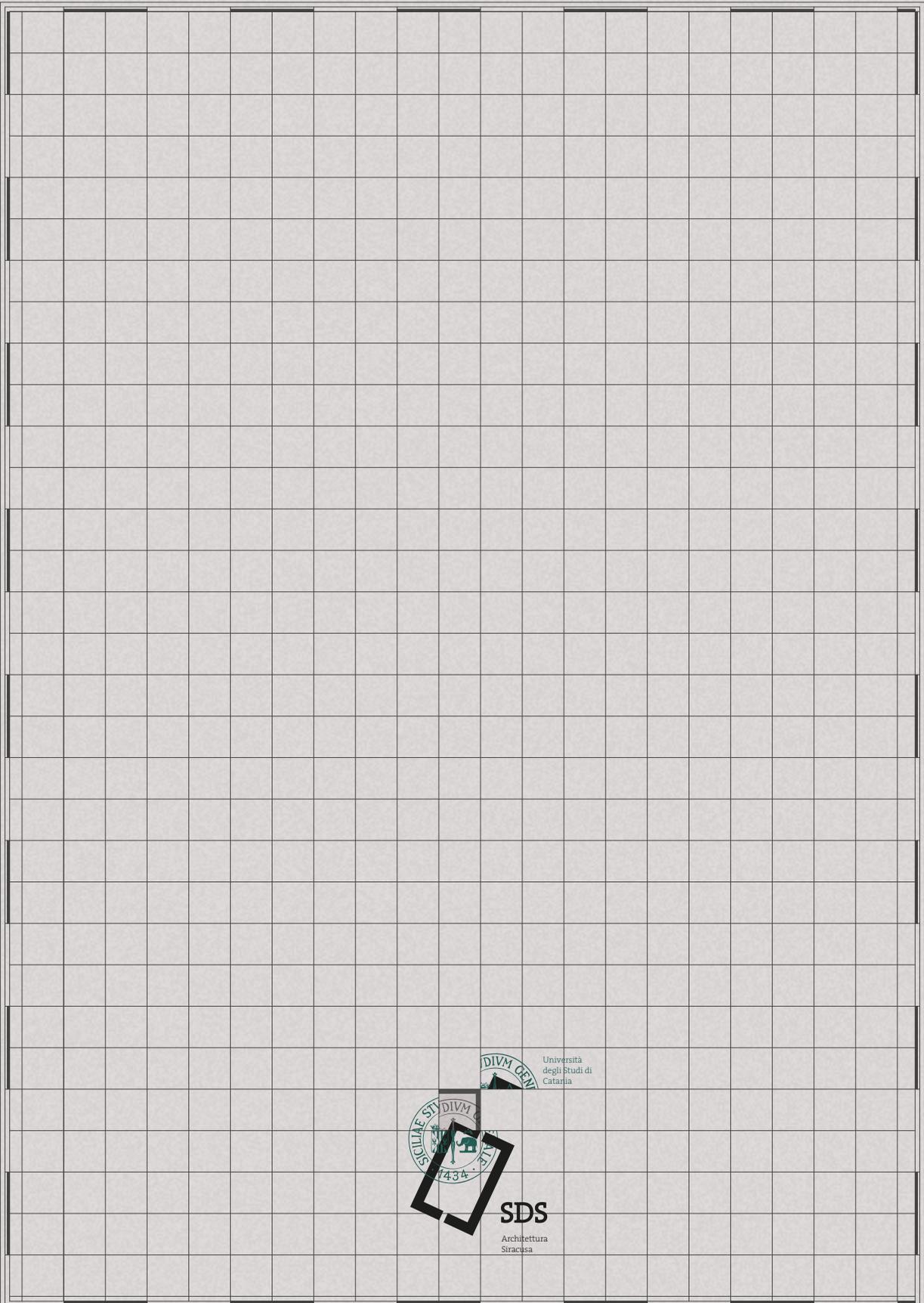
- R. GAMBINO E A. SEGRE, *Quadri ambientali e patrimonio culturale*, in P. COPPOLA (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*, Einaudi, Torino 1997

- R. VISMARA, *Ecologia applicata. Inquinamento e salute umana. Criteri di protezione dell'aria, delle acque, del suolo. Valutazione di impatto ambientale*, Hoepli, Milano 1998
- L. CASSETTI, *Depurazione delle acque. Tecniche ed impianti per il trattamento delle acque di rifiuto*, Calderoni editore, Bologna, 1999
- C. CIRELLI, L. MERCATANTI, E. NICOSIA, C.M. PORTO, *Sustainable development of Sicily east coast*, Annali della Facoltà di Economia, Catania, anno XLIX - 2003, pp. 77-80
- I. D. PULFORD, C. WATSON, *Phytoremediation of heavy metal-contaminated land by trees. A review*, Environmental International n. 29, luglio 2003, pp. 529-540
- M. R. BONI, C. COLLIGNARELLI, F. G. A. VAGLIASINDI, *Siti contaminati. Esperienze negli interventi di risanamento*, Edizioni CSISA c/o Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura, Università degli Studi di Catania, 2010-2011-2015
- V. QUARTARONE, *La Phytoremediation, una tecnica sostenibile per la bonifica dei terreni nei siti contaminati. Possibili applicazioni nell'area ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) di Siracusa*, Tesi di Laurea in Scienze e Tecnologie Agrarie, Università di Catania, Relatore: prof. P. Guarnaccia, a.a. 2012-13
- P. OLIVERI, *Applicazioni della Cannabis Sativa L. nelle tecniche di phytoremediation di suoli contaminati da metalli pesanti*, Tesi di Laurea in In generai Civile e Ambientale, Università di Catania-Relatore prof. F. Vagliasindi, a.a. 2014-15









Università  
degli Studi di  
Catania

**SDS**  
Architettura  
Siracusa