

Politecnico di Milano
Scuola di Architettura e Società - MI

Laurea Magistrale in Architettura
(T11 - Progettazione Tecnologia e Ambientale)

**Strategie per il rilancio economico e culturale di Siracusa.
Porto turistico e nuovo waterfront a Ortigia.**

Relatore: Professore Claudio Fazzini

Correlatore: Ida Lia Russo

Francesco Cavaliere - 784891

A.A. 2013-2014

Indice

Introduzione

Capitolo I

1.1 La Città Porto _ Relazioni tra città e mare _ pag.1

Capitolo II

Evoluzioni del sito e della forma storica e relazioni generali _ pag.4

2.1 Categorie d'intervento _ pag 5

2.2 La Formazione _ La Pentapoli _ pag.7

2.3 Trasformazioni tra i due sismi _ pag.9

2.4 Dal terremoto ai mutamenti ottocenteschi _ pag. 11

2.5 Il novecento e il periodo fascista fino al II dopoguerra _ pag 13

2.6 Il petrolchimico e i suoi influssi _ pag 15

2.7 Individuazione perdita funzioni della Stazioni Marittima _ pag 17

2.7.1 Morfologia Siracusa ed Ortigia _ Il nucleo consolidato di un tessuto stratificato nel tempo _ pag. 19

Capitolo III

3.1 Scelte di progetto nell'impianto urbano _ pag. 23

Capitolo IV

4.1 La Stazione Marittima _ pag. 24

4.2 Strutture turistiche e nuovo waterfront _ pag. 25

4.3 Giardini _ pag. 28

Indice Figure

1. Veduta storica Marina _ pag. 4
2. Planimetria trasformazioni storiche _ pag. 7
3. Evoluzione della costa _ pag. 8
4. Planimetria trasformazioni storiche II _ pag. 9
5. Iconografia storica Provincia di Siracusa _ pag 10
6. Planimetria trasformazioni storiche III _ pag 11
7. Iconografia storica territorio di Siracusa _ pag. 12
8. Planimetria trasformazioni storiche IV _ pag 13
9. Iconografia storica tessuto urbano Ortigia _ pag.14
10. Planimetria trasformazioni storiche V _ pag. 15
11. Veduta zona Targia (Siracusa) anni '50 _ pag. 16
12. Planimetria trasformazioni storiche VI _ pag. 17
13. Darsena_Ortigia_attracco piccole imbarcazioni da pesca _ pag. 18
14. Tavola di studio morfologico di Siracusa _ pag. 19
15. Tavola di studio morfologico Ortigia _ pag. 21
16. Masterplan di Progetto _ pag. 23
17. Planivolumetrico di Progetto _ pag. 24
18. Pianta piano terra di Progetto _ pag. 25
19. Prospetto ovest Progetto _ pag. 26
20. Prospetto est Progetto _ pag. 26
21. Prospetto nord Progetto _ pag. 27
22. Sezione_Prospetto sud Progetto _ pag. 27
23. Pianta piano terra con relazioni esterni _ pag. 28

I n d i c e T a v o l e

Tavola n.1_ Storico_morfologica di Siracusa I_ scala 1:10000

Tavola n.2_ Storico_morfologica di Siracusa II_ scala 1:10000

Tavola n.3_ Storico_morfologica di Siracusa III_ scala 1:10000

Tavola n.4_ Storico_morfologica di Siracusa IV_ scala 1:10000

Tavola n.5_ Storico_morfologica di Siracusa V_ scala 1:10000

Tavola n.6_ Storico_morfologica di Siracusa VI_ scala 1:10000

Tavola n.7_ Studio Morfologico del tessuto urbano di Siracusa_ scala 1:10000

Tavola n.8_ Studio Morfologica del nucleo storico di Ortigia_ scala 1:2000

Tavola n.9_ Planivolumetrico e Render di Progetto_ scala 1:5000

Tavola n.10_ Masterplan di Progetto_ scala 1:1000

Tavola n.11_ Piante architettoniche_ scala 1:300

Tavola n.12_ Pianta di dettaglio_ scala 1:200

Tavola n. 13 Prospetti, sezioni architettoniche e di paesaggio_ scala 1:300

I n t r o d u z i o n e

Il tema trattato verte ad utilizzare strumenti che spaziano dalla Progettazione Architettonica a quella di Paesaggio, con una accurata attenzione nei confronti dell'ambito storico-urbano.

Nello specifico, il progetto proposto, si pone come momento fondamentale per la ricostruzione di una parte del territorio di Siracusa che aveva nel corso degli anni acquisito grande rilevanza in quanto punto strategico e nodo vitale per gli scambi commerciali locali ed internazionali: il Porto

L'obiettivo si prefigura non tanto nel solo tentativo di recuperare con attenzione allo sviluppo commerciale, rischiando di omettere le qualità paesistiche, quanto più all'intenzione di non creare un mero punto d'imbarco, una servitù e un retro di fabbricati commerciali.

Determinare quindi una porta tra città e mare, un centro di nuove relazioni tra contesto storico e contemporaneo; il Progetto non si riduce alla sola formazione di un edificio, ma anche alla riqualificazione del Waterfront che fronteggia l'isolotto storico di Ortigia e il suo pregiato fronte mare.

A tal fine l'intervento previsto si manifesterebbe come elemento di giunzione tra un tessuto articolato e consolidato, ricco di elementi di grande qualità ambientali e architettoniche, ed una prospiciente consistenza urbanistica di stampo moderno, possibile raccordo per la rinascita del turismo locale.

A tal proposito, il tema trattato costituisce un'occasione di riflessione complessiva su un futuro alternativo e strategico riguardante l'area della Marina Grande di Siracusa, fulcro preponderante per la definizione del rapporto, sempre esistito nel sito in questione, tra la Città e la costa, tra l'intreccio storico determinante la conformazione urbana ed il suo waterfront ; la creazione di uno scenario che disponga la rivalutazione della Marina e del suo fronte mare come un luogo denso di vitalità urbana.

Tali relazioni, nell'ideazione della Stazione Marittima, sono generate sempre in funzione di una sussistente ambivalenza di evidente contestualità ed atemporalità; l'architettura si interpone quindi nella riorganizzazione urbana attraverso nuovi legami con il contesto circostante ed in particolar modo con i segni distintivi della costa fronteggiante, marcati dalle mura a difesa dell'isolotto di Ortigia.

La realizzazione della Stazione Marittima sorge in corrispondenza dell'attuale molo S. Antonio, più per una questione di connessione con la conformazione urbana, che per scelte puramente architettonico-funzionali.

La parte di costa interessata si affaccia sulla robusta ed intricata maglia di Ortigia, perla del territorio Siracusano, nonché manifesto delle tante e lunghe trasformazioni susseguitesi a livello territoriale durante il corso dei Secoli.

Proprio a causa della sua struttura, la qualità morfologica di Ortigia quasi dettava le regole per una progettazione efficiente al di fuori delle mura spagnole, che anticamente rappresentavano un punto di forza durante le variegata e multiple dominazioni.

L'Isola è già stata oggetto di svariati progetti di riqualificazione, in seguito a due importanti attività sismiche che avevano in parte mutato l'aspetto del tessuto urbano, ed interventi vari mirati a conferire ad Ortigia il ruolo di polo attrattore per i molti turisti che popolano la città aretusea durante il corso dell'anno.

Proprio il susseguirsi delle diverse dominazioni e piccole trasformazioni quotidiane, hanno determinato un'unicità architettonico-infrastrutturale per la quale sarebbe irriverente pensare di adeguare a tale contesto l'ambizioso progetto di cintura tra terra e mare del nuovo nodo intermodale e polifunzionale, quale la Stazione Marittima.

Su questi presupposti (non intaccare il sistema compatto urbano di Ortigia), la realtà del Molo S. Antonio, piattaforma sul mare ad Ovest dell'isola, in precedenza utilizzata per gli scambi commerciali, si prefigura ottimale per lo sviluppo del progetto; quest'ultimo visto sempre in chiave di legame fra storico e contemporaneo e come strutturazione di un corpo indipendente carico di espressività.

La scelta di rendere Siracusa un centro d'attrazione turistica muove dalla valorizzazione di uno degli elementi d'eccezione della città, il mare. Il punto di partenza si presenta sotto forma di un intervento che vede nella riqualificazione funzionale delle banchine del Porto Grande, un primo passo verso il rilancio economico della città.

Le linee guida perseguono la volontà della città di cercare la soluzione più idonea per soddisfare gli interessi pubblici così come la valorizzazione turistica ed economica locale; dalle direttive preposte con la delibera n.92 del 3.12.2003, la municipalità ha adottato lo schema del Piano Regolatore del Porto, stabilendo che:

-le banchine del molo S. Antonio saranno adibite ad attracco crocieristico e lo spazio a terra del medesimo molo servirà al raggiungimento di tale scopo;

-le attività portuali in essere saranno mantenute coerentemente con l'uso prevalentemente turistico e peschereccio del porto, auspicando che con la loro crescita possano essere create nuove opportunità di impiego.

Ai fini di una adeguata risposta al problema della “riscrittura” dello spazio caratterizzante il tema “waterfront” ed una sufficiente conoscenza in merito alle dinamiche che hanno portato all’ideazione del progetto in questione, risulta necessario un percorso analitico di progetto che, partendo dal rapporto fra città e porto e passando per una descrizione storiografica della realtà Siracusana, giustifichi le scelte architettoniche, urbane ed organizzative della nuova Stazione Marittima.

Distinguiamo quindi nel percorso progettuale:

1. Analisi ambientale;
2. La forma urbana_Soglie storiche significative;
3. Morfologia e funzioni_Il Porto commerciale e Ortigia;
4. Il Progetto.

Capitolo 1

1.1 La Città Porto

Relazioni tra città e mare

La scomparsa delle attività industriali del porto, la loro sostituzione con altre di carattere più urbano, permettono di relazionarsi con uno spazio scenografico di grande visibilità sia per la sua frontalità, che per la diretta interazione della città all'acqua che ne scaturisce.

Durante l'evolversi della storia, a Siracusa e nelle città affacciate sull'acqua la relazione con il porto ha sempre assunto carattere fondamentale e determinante per la formazione e l'accumulo di ricchezza, creazione, nonché promozione, dell'immagine stessa della città.

Analizzando le svariate storie urbane di città portuali, emerge in primo luogo il ruolo centrale e propulsivo delle amministrazioni locali, il cui unitario impegno si riconosce nell'intenzione di sottolineare l'esigenza di ritrovare e ricomporre una visione comune sui futuri scenari di sviluppo delle due entità in gioco intimamente legate: città e porto.

Lo scenario urbano che si presenta nel XXI secolo propende a riservare un ruolo sostanziale alle città strettamente connesse all'acqua: la città-porto rappresenta una realtà urbana complessa e problematica, ma anche potenzialmente più feconda delle realtà urbane prive di attrezzature portuali. Ciò non è solo per motivi socio-economici, ma soprattutto per le opportunità che questi scali offrono allo sviluppo delle economie cittadine.

La progettazione di una città-porto, nelle condizioni odierne, esige uno sforzo considerevole dal momento che non si riduce alla scontata collaborazione tra amministrazioni comunali e autorità portuali; si tratta piuttosto di un processo più complesso, in cui diversi attori si ritrovano a dover far fronte ai molteplici livelli di competenza richiesti, quadri legislativi e apparati regolamentari, ma soprattutto al raggiungimento di un obiettivo arduo da conquistare: un profondo cambiamento culturale di chi, quotidianamente, dovrà gestire, programmare e vivere la città-porto stessa.

Esiste senza dubbio un valore potenziale nel porto originale per la sua relazione con la città storica, la sua dimensione, l'importanza dei suoi fabbricati e via dicendo.... In alcuni casi questo nucleo iniziale si manifesta essere altamente indipendente dalla forma complessiva della città-porto, come ad esempio Genova, assumendo quindi un valore decisamente più importante nell'evoluzione dell'insieme del waterfront.

Così come per la realtà Siracusana, oggetto di studio, riferendosi al recupero di vecchi spazi portuali, vale la pena indicare due aspetti che vanno sempre affrontati quando si parla disponibilità di suolo sul litorale:

- attività da promuovere in prossimità dell'acqua,
- funzioni proprie dell'acqua.

Tale duplice questione dà luogo alla realizzazione di opere quali residenze, centri culturali, spazi ludico-ricreativi, parchi e centri sportivi, con l'obiettivo primario di incentivare la riqualificazione urbana attraverso attività in grado di generare centralità.

Le relazioni tra i porti e le città che li ospitano sono state oggetto di grande interesse a partire dalla seconda metà del Novecento, quando si sono sviluppate situazioni di conflitto d'interesse tra le amministrazioni che li gestivano. Fino a quel momento, le città ed il porto limitavano le rispettive attività relativamente alle problematiche urbane e al traffico commerciale, senza coinvolgersi vicendevolmente.

Oggi il porto è considerato non soltanto sotto l'accezione di uno spazio in cui si realizzano attività prevalentemente e prettamente portuali, ma anche come centro logistico per la rete di trasporti; l'obiettivo individuato nella fase d'ideazione progettuale è recuperare alcune sue parti di scarso interesse commerciale per attività legate alla ricreazione, a beneficio della cittadinanza. Sotto questa chiave di lettura, più in generale dei porti marittimi, si è generata una nuova situazione di convivenza tra il porto e la città, permettendo alle istituzioni competenti di iniziare a concentrare i loro interventi per stimolare lo sviluppo economico delle rispettive aree di influenza e migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Risulta altresì evidente che, in tutti i paesi, sia le città portuali che i porti stanno affrontando una trasformazione importante che genera, a volte, rapporti conflittuali tra le diverse amministrazioni; ad esempio bisogna considerare il carattere demaniale del suolo portuale, che non può essere venduto o ceduto, ma solamente dato in concessione.

Il presupposto è che non vi sia giustificazione alcuna perché spazi portuali scarsamente utilizzati per attività commerciali del porto stesso vengano fruiti per fornire servizi accessori alla collettività, che in definitiva è quella che deve trarne beneficio. D'altro canto, allo stesso modo, le Attività Portuali devono conservare, nella maggior parte dei casi, la titolarità degli spazi sottoposti a libero usufrutto dei cittadini, con l'obiettivo di garantire il totale mantenimento delle destinazioni d'uso stabilite e al fine di evitare che gli interventi si riducano ad un solo avanzamento del fronte urbano.

Si tratta infatti di zone intermedie tra il porto e la città per evitare che si creino pressioni sulle aree portuali commerciali, così da provare a conciliare gli spazi resi disponibili ai cittadini con il controllo pubblico portuale. Non deve però prescindere il tutto da due importanti questioni : le nuove funzioni urbane dovrebbero essere situate in spazi privi d' interesse per l'attività portuale commerciale; i costi dello spostamento dell'attività portuale e delle realizzazioni di investimenti finanziari devono essere considerati nella valutazione economica di progetto.

Allorquando si intenda operare sotto questa spinta precedentemente illustrata, ovvero d'intervento non fine a sé stesso ma fulcro di nuove relazioni tra le diverse attività marittimo-commerciali-socio culturali, ci si confronta con una eterogenea varietà di azioni progettuali estremamente diverse l'una dall'altra ma che comunque sono tutte applicate ad un medesimo contesto: una infrastruttura portuale caduta in disuso. In questi termini, il progetto di waterfront era inteso in quei paesi (come quelli nord americani dove intorno la metà degli anni '70 si cominciò a porre il tema della riqualificazione dei fronti a mare portuali), dove la condizione imprescindibile era raffigurata dall'abbandono di un sedime portuale a favore di un più ampio insediamento meglio connesso al sistema infrastrutturale e predisposto a garantire le esigenze nate dalle attività di movimentazione merci.

Capitolo 2

Evoluzione del Sito e della forma storica e relazioni generali



I_Veduta storica Marina

Siracusa ha una lunga storia che nei secoli e nei millenni si è incontrata e scontrata con il mare, per questo il suo porto riveste da sempre una grande rilevanza sociale e storica. Il porto assunse una crescente importanza durante le prime dominazioni che sicuramente contribuirono a rendere il nome della città famoso su tutto il Mediterraneo, passando dalla guerra tra ateniesi e spartani fino al riconoscimento di porto franco nel 1300 con il privilegio di avere il monopolio dello sbarco e dell'imbarco per tutta la Sicilia Orientale.

Dopo l'Unità d'Italia, e la demolizione delle mura fortificazioni della si organizzarono la costruzione delle banchine, dove oggi trova anche forma il molo S. Antonio. In seguito al collegamento del porto con la Stazione ferroviaria cittadina, esso venne adibito al trasporto delle merci e nel 1925 si toccarono cifre record per il trasporto delle merci; tutto ciò ovviamente giovò e fu importante per l'economia siracusana.

Con l'avvento del fascismo, Mussolini fece del porto siracusano un punto strategico per il suo regime; durante le guerre coloniali fasciste in Africa, le truppe italiane s'imbarcavano e sbarcavano dal porto di Siracusa. Nel II dopoguerra il porto di Siracusa subisce un forte ridimensionamento anche in conseguenza della perdita delle colonie dell'Italia. I suoi traffici commerciali si limitavano ormai a grano e carbone. Il traffico passeggeri per il continente preferisce il più veloce collegamento ferroviario.

Il porto siracusano, successivamente al suo ridimensionamento a causa di una limitazione dei traffici marittimi si è ridotto sempre più ad uno scalo secondario, sottoutilizzato nonostante le sue visibili potenzialità. Nei tempi attuali, specialmente dagli anni duemila, il porto di Siracusa, funge da approdo turistico, ovvero non vi è più commercio di merci o rotte marine, ma vi si possono trovare però grandi imbarcazioni turistiche. Non è ancora sviluppato un movimento croceristico, ma già da qualche tempo vi approdano alcune navi da crociera.

2.1 Categorie d'intervento

La condizione scaturita dalla naturale diversificazione dei casi presenti nel tema che riguarda le realtà portuali ha portato a svincolarsi dall'idea di poter afferire ad una medesima seppur articolata categoria d'intervento, aprendo il discorso invece ad una classificazione tipologica che risolva la svariata presenza di condizioni con le quali ci si riscontra quando si parla di operazioni sul fronte mare portuale. Le categorie d'intervento vengono suddivise in:

-progetto del porto come infrastruttura

con il quale si intende quel porto che non ha perso, né intende ridurre la sua componente di terminale o snodo di traffico commerciale e passeggeri, ma che al contrario, intende razionalizzare le sue prestazioni.

Dal punto di vista morfologico il porto infrastruttura non intrattiene alcun tipo di rapporto con la città, rinchiuso entro i confini che lo delimitano nettamente. Esso si presenta come un porto di fondazione, un nuovo insediamento infrastrutturale, costruito ex novo; peculiarità distintiva è la convivenza di un organismo eterogeneo e complesso cui dare ordine all'interno di una cultura progettuale incentrata sull'economia dello spazio e nella quale far rientrare le molteplici funzioni intrinseche (stoccaggio, terminal petroliferi, parcheggi, terminal petroliferi, silos, ecc

-progetto del porto ibrido

In quest'altra categoria vanno annoverati un cospicuo numero di porti, soprattutto nel mediterraneo, per i quali la vicenda storica si è sempre evoluta armonicamente con quella dell'ambito urbano, essendo questo tanto prossimo alla costa da far diventare il porto un'area specialistica della città stessa. Il suddetto tipo di porto presenta un'elevata complessità di approccio, dovuta alla compresenza delle pressioni esercitate dalla perdurante attività portuale che si confronta con quelle della struttura urbana adiacente; tali pressioni derivano dal confronto con l'innovazione, che comporta svariati adeguamenti, ampliamenti per rispondere alla concorrenza nell'offerta portuale.

Il porto ibrido erge difese contro l'espansione urbana nella quale riconosce perdita della propria individualità, difendendo strenuamente il suo territorio. La città nata sul mare, vede adesso lo spazio mutevole e negli interstizi con gli spazi portuali intravede il luogo ideale per l'espansione.

progetto del porto vestigia

(Può essere inserito in questa categoria il caso di Siracusa, oggetto di studio). S'individua in questa classificazione l'universo delle aree portuali ormai prive di funzioni proprie. Sono porti di antica formazione, a volte antichissima nel Mediterraneo, che hanno assolto la loro specifica funzione commerciale e militare in maniera adeguata e continua, fino all'avvento delle innovazioni apportate dalle rivoluzioni industriali e tecnologiche. Svuotate di funzioni, si è assistito alla lenta decadenza degli stessi.

Queste aree portuali si sono trasformate così in ambiti caratterizzati dalla presenza di "vestigia industriali". Il porto vestigia attraversa il corridoio della storia, le aree che lo contengono, in precedenza architetture della necessità, impongono una rivisitazione che, lasciando immutati i nessi originari, manifesti con orgoglio l'intervento contemporaneo, intermediario tra i fasti storici e la funzionalità propria ormai perduta.

Come detto in precedenza per l'appunto la città di Siracusa rientra nella classificazione del porto vestigia, accostamento determinato in base alla conformazione del suo tessuto urbano sviluppatosi e stratificatosi nel tempo. La parte di città nella quale riscontriamo le vecchie funzioni portuali e commerciali si protrae ed espande tra i tessuti storici consolidati, in particolar modo il Molo S. Antonio (antica piattaforma di scambi internazionali e fonte di incremento economico locale) si affianca alla distribuzione caratteristica dell'isola di Ortigia, centro dei primi sviluppi urbani e porta del mediterraneo durante le molteplici dominazioni nel tempo.

A nord è collegata con la zona "Borgata" di S. Lucia che quasi contemporaneamente ad Ortigia vede espandere i primi insediamenti urbani e diverse dislocazioni religiose, direttamente connessa alla Neapolis, stralcio di territorio a nord ovest distinta dal Teatro Greco, l'Anfiteatro romano e l'Ara di Ierone II.

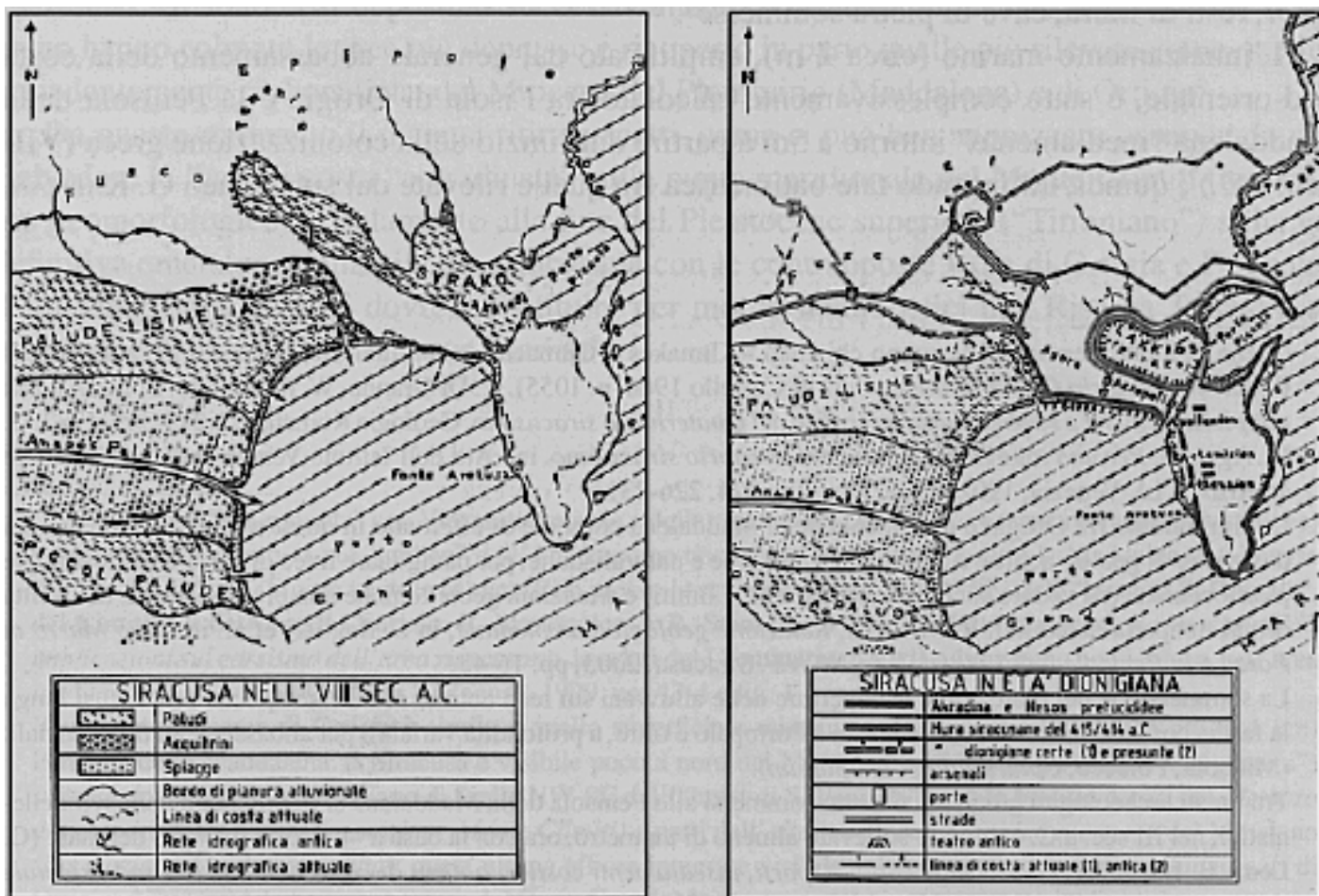
Per variegate vicissitudini ogni singolo nucleo risulta condizionato e condizionante lo sviluppo del porto commerciale, ragion per cui l'estrinsecazione degli avvenimenti storico-urbani può condurre ad un maggior chiarimento delle ragioni che spingono la città di Siracusa ad essere, in passato, punto di partenza ed arrivo degli scambi marittimi internazionali e mediterranei, giustificando così la volontà della municipalità a voler investire proprio sulla rinascita del porto per un crescita in toto della città.

2.2 La Formazione_La Pentapoli



2_Planimetria trasformazioni storiche I

Nel 734 - 733 a.C., secondo lo storico greco Tucidide, nel territorio di Siracusa pongono la loro dimora coloni greci provenienti da Corinto che, sotto la guida di Archia, danno origine al primo nucleo della colonia di Siracusa; ben presto si avvia un processo di espansione verso Sud e verso Ovest.



3_Evoluzione della costa

Nella terraferma, immediatamente prossima ad Ortigia, si estendeva il quartiere di Achradine, che aveva un proprio muro di fortificazioni; qui si trovava l'agorà, ricalcata nell'attuale Foro Siracusano.

Il collegamento con la terraferma anticamente era diverso perchè i depositi trascinati dai corsi d'acqua (canale S. Gregorio e Anapo) che fluiscono verso il mare e l'abbassamento del livello della costa hanno portato una profonda trasformazione. L'istmo si trovava più ad est dell'attuale porto piccolo e l'antico Lakkios si trova ora a 2 - 5 m sotto il livello del mare.

Nel quartiere di Achradine ed in quello contiguo di Neapolis, le indagini hanno consentito di chiarire l'assetto urbanistico antico, organizzato intorno ad un'importante arteria stradale che procedeva in senso est-ovest per circa mezzo chilometro; nella parte orientale questa strada si raccordava a quella che portava verso Sud ad Ortigia, nel lato meridionale invece le strade si innestavano obliquamente.

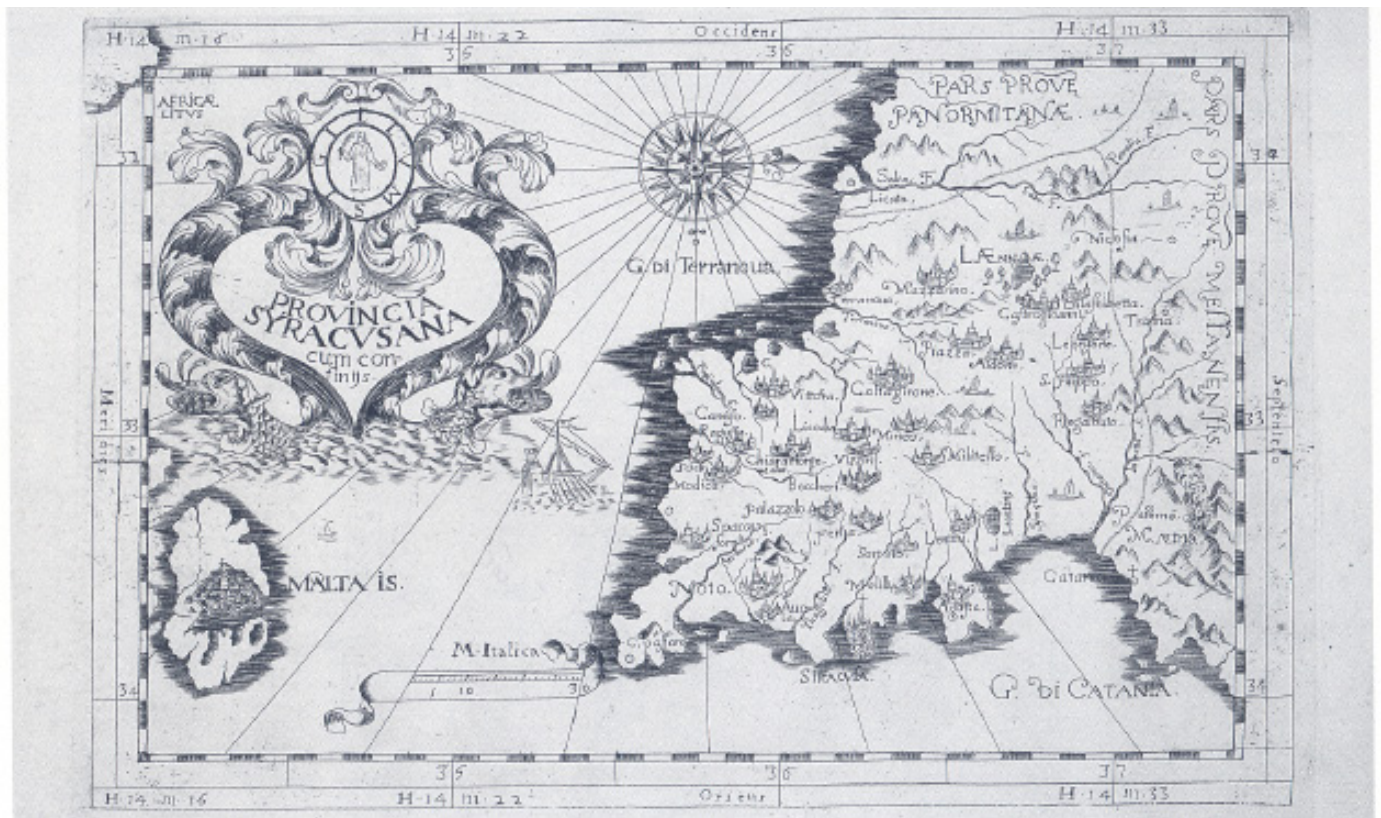
Fra tutti i quartieri della città, Neapolis è quello per lo più caratterizzato dalla presenza di ruderi greci e romani, tra cui il Teatro Greco e l'Anfiteatro romano. A Nord-Est doveva trovarsi il quartiere di Tyche, che prendeva nome dal santuario della Fortuna; il ciglione che dalla zona Est del teatro fino al mare segna la balza dell'Epipole è caratterizzato dalle latomie, numerose cavità artificiali.

2.3 Trasformazioni tra i due sismi



4_Planimetria trasformazioni storiche II

In un periodo di notevoli trasformazioni territoriali, nel 1169 un terremoto colpì una rete insediativa più rada della Sicilia orientale rispetto a quella dei secoli successivi. Le fonti ricordano che il terremoto distrusse una parte o la maggior parte della città di Siracusa, ma la genericità dei testi medievali non è stata in grado di apportare delle accurate analisi; pochi quindi gli elementi in grado di suggerire i caratteri di quel patrimonio edilizio ed il suo stato di conservazione. Pietra e legno caratterizzavano probabilmente l'edilizia urbana in un tessuto viario ricalcante l'antica topografia greca, solo in parte modificata e ampliata dall'intervento arabo.



5 Iconografia storica Provincia di Siracusa

Dal punto di vista urbanistico, durante il XVI e XVII secolo la città è interessata da un rafforzamento delle proprie difese. Gli anni centrali del Cinquecento sono, in Europa, un periodo caratterizzato dalla fortificazione dei centri militarmente più importanti che vengono cinti di nuove mura. All'inizio del XVII secolo anche lo spazio isolano definisce nuove gerarchie urbane e Siracusa non esita a mettersi in gioco rivendicando antichi privilegi.

L'arco di tempo compreso fra il 1693 e il 1695, se pur breve per una città di più di 2 millenni di esistenza, ha determinato in seguito al sisma una nuova immagine della stessa, in chiave barocca, come quasi tutta la val di Noto interessata; nel quadro della ricostruzione post terremoto Siracusa non è da includere ovviamente tra le città ricostruite ex novo.

Il terremoto dell' 11 gennaio 1693 ha segnato la memoria locale dell'intera Sicilia per diverse ragioni: vastità dell'area colpita, gravità degli effetti, mutamenti subiti da un'intera rete insediativa e la straordinaria capacità progettuale che caratterizzò la fase di ricostruzione, le cui realizzazioni hanno dato l'attuale volto barocco alle numerose città del sud-est della Sicilia.

Questo disastro sismico costituisce quindi un importante episodio nella storia del popolamento e

dell'urbanistica siciliana; i danni a Siracusa furono maggiori nella nell'immediata campagna extra

urbana, dove oggi è sviluppata la città nuova. Il fatto che l'impianto urbanistico di Ortigia sia rimasto pressoché invariato dopo questo terremoto non può costituire una prova a favore di una valutazione riduttiva degli effetti del sisma.

2.4 Dal terremoto ai mutamenti ottocenteschi



6_Planimetria trasformazioni storiche III

Subito dopo il terremoto si era affrontato il problema dell'edificazione di un borgo fuori dalle mura

a causa della crescita demografica e dalla massiccia emigrazione dal territorio provinciale, a ciò si

aggiunge il senso di esclusione e limitazione vissuto dalla città rinserrata all'interno delle cinta murarie, ne viene quindi decretato l'abbattimento dal momento che essa non ha ormai alcuna funzione difensiva e le mura viste anzi viste come un ostacolo alla crescita edilizia ed economica (il processo di abbattimento inizia verso gli anni '70 dell'Ottocento e si conclude



7_Iconografia storica territorio di Siracusa

nei primi del Novecento).

Dopo il 1860, prima ancora dello smantellamento integrale delle cinta, è già realizzata la sistemazione a passeggio della banchina della Marina, ulteriore ampliamento della stessa dopo gli interventi del 1893 e 1836. L'aumento della popolazione tra il 1861 e il 1871 è del 13,59 % , e senza piani di programmazione urbanistica Ortigia satura rapidamente il proprio spazio, crescendo in verticale con disordinate sopraelevazioni ed in orizzontale con l'occupazione di aree libere interne (cortili) ed esterni (ronchi).

Successivamente all'Unità d'Italia si vede una ingente spinta urbanistica che vede come protagonisti l'abbattimento delle mura che circoscrivevano la città e modificazioni sostanziali all'assetto urbano stesso. Il centro storico riconosciuto nell'isola di Ortigia si dirama verso la terraferma attraverso la costruzione del ponte Umbertino, favorendo per l'appunto la crescita di tutta la zona umbertina.

Nel 1871 iniziano i lavori per la ferrovia, con la collocazione della stazione centrale nella parte est del territorio ed una successiva stazione marittima terminata solo nel 1892, così da poter favorire lo scambio di passeggeri con le linee di navigazione, ai tempi, fondamentali per gli sviluppi commerciali.

2.5 Il Novecento e il periodo fascista fino al II dopoguerra



8_Planimetria trasformazioni storiche IV

Con l'abbattimento della cinta muraria si privilegia nuovamente la vista mare; con quest'azione si vedrà anche la scomparsa della principale porta d'accesso all'isola, la porta di Ligny. Sempre verso fine '800 viene costruita l'oggi famosa Piazza Archimede, dedicate per l'appunto al genio del matematico, fisico, inventore di cui Siracusa va orgogliosa.

Dalla stessa Piazza Archimede si estende l'asse viario chiamato inizialmente Littorio, oggi Corso



9_Iconografia storica tessuto urbano Ortigia

Matteotti, in epoca fascista. Proprio durante quest'ultimo periodo, Benito Mussolini visitò due volte la città aretusea. In questi anni, del fascismo, Siracusa conobbe un grosso rinnovamento urbanistico, in Ortigia, venne riqualificato Corso Matteotti in pura chiave fascista e iniziarono gli scavi presso l'odierna zona del Tempio di Apollo.

La Seconda guerra mondiale segna fortemente la città di Siracusa. A causa dei vari bombardamenti, dopo la liberazione dal fascismo, nel 1943 con lo sbarco delle armate anglo-americane sulle spiagge del territorio siracusano persero la vita parecchi alleati, motivo per cui nel 1953 venne costruito il cimitero Syracuse War Cemetery dove riposano le spoglie dei soldati caduti in difesa della città.

Importante questo periodo perchè il 3 settembre presso le campagne di Cassibile fu firmato l'Armistizio con cui l'Italia cessò le attività ostili contro le forze alleate per perseguire la guerra contro la Germania.

Gli anni '50 si ricordano nel territorio siracusano anche per la costruzione del Santuario della Madonna delle Lacrime, voluto in seguito alla lacrimazione di un quadretto raffigurante la Madonna, evento ripetutosi più volte, con la successiva inaugurazione dello stesso santuario alla presenza di Papa Giovanni Paolo II.

2.6 Il petrolchimico e i suoi influssi



10_Planimetria trasformazioni storiche V

Con la nascita del polo industriale nella zona di Priolo-Melilli-Augusta, tra la fine degli anni '50 e l'inizio degli anni '60, la città aumenta demograficamente per immigrazione interna, espandendosi però in maniera disordinata e senza un vero e proprio criterio distributivo verso la zona nord, con la nascita di nuovi quartieri, a beneficio anche di diverse speculazioni edilizie.

In pochi anni il nucleo originario ristretto ad Ortigia si espanse oltre quella che oggi conosciamo come la Borgata (zona Santa Lucia), proprio a causa dell'ingente domanda di alloggi.



11_Veduta zona Targia (Siracusa) anni '50

Il ridimensionamento che Siracusa subì aveva radici per lo più nell'espansione del polo petrolchimico che a parte un primo e passeggero benessere economico, portò grandi disagi; la città risentì anche della costruzione dei vari pontili di approdo, come quello di Santa Panagia.

Verso la fine degli anni 70 il commercio all'interno del territorio non era più centralizzato nei traffici marittimi, ma limitato al solo scambio di carbone e grano. L'aumento di frequentazione dei treni e l'avvento dell'aereo per i voli civili fece delle rotte marittime una scelta di secondo piano.

Nella notte del 13 dicembre del 1990 la città fu colpita da un violento terremoto che distrusse e rese inagibili molte abitazioni, costringendo alla chiusura di diversi monumenti e chiese. L'aumentata sensibilità sul rischio sismico in città, determina alcune misure di prevenzione tra cui il restauro e il consolidamento statico del ponte umbertino. Per ovviare alle restrizioni di traffico viene montato un ponte Bailey dal genio militare per tutta la durata dei lavori.

Tuttavia il passaggio (non autorizzato) di un camion determina il crollo del ponte e la morte del conducente.

Dopo decenni di abbandono e il progressivo degrado del centro storico di Ortigia, è cominciata di recente un'opera di recupero e restauro dell'isola.

Di fondamentale importanza il progetto Urban di riqualificazione urbana con cui è stato parzialmente rilanciato il commercio e la vivibilità urbana dell'isola. Inoltre il progressivo smantellamento della vecchia cinta ferroviaria e il tentativo di rilancio e riconversione dell'economia siracusana, dall'industria chimica a quella turistica ha modificato gli assetti economici della città. Nel 2004 viene costruito il terzo ponte in Ortigia, detto di Santa Lucia, il quale modificherà il traffico in ingresso nell'isola. Nel 2005 insieme al sito di Pantalica, Siracusa viene inserita nell'Heritage List dell'Unesco.

2.7 Individuazione perdita funzioni della Stazione Marittima



12_Planimetria trasformazioni storiche VI

Negli anni settanta dopo un'altra breve ripresa in seguito alla costruzione dei Silos per le granglie, richiesti soprattutto dall'Unione Sovietica, il porto che beneficia economicamente delle ricerche di petrolio fatte nel Mediterraneo, con la caduta delle ostilità tra il mondo sovietico e il mondo occidentale, perde il monopolio dei traffici.



13_Darsena_Ortigia_attracco piccole imbarcazioni da pesca

Inoltre le motivazioni di una difficoltà così crescente a trovare posto e incarico per il porto di Siracusa, sono dovute anche alla concorrenza, molto efficace, fattagli dal Porto di Catania (la cui Direzione mare dirige attualmente la capitaneria portuale siracusana) e dal Porto di Augusta. Il porto catanese venne preferito sostanzialmente per la vitalità della città che aveva alle spalle, avendo avuto Catania in quel periodo un'industrializzazione molto più forte ed ampia di quella della città aretusea. Per cui una competizione non semplice per i siracusani. In più il porto di Augusta, a pochi chilometri di distanza, divenne protagonista di tutti i commerci dapprima destinati al porto di Siracusa, motivo che fece cessare del tutto il traffico merci nel porto aretuseo.

Negli anni '90 fu prevista la costruzione di un porto turistico nell'area antistante l'attuale parcheggio Talete in Ortigia; fu invece costruito un molo non a norma, in violazione dell'impatto ambientale in corrispondenza della zona Sant'Antonio.

Questa tendenza ha portato l'amministrazione siracusana a voler puntare molto sul settore turistico portuale, motivo che ha diviso l'opinione pubblica locale dal momento in cui è stata progettata la realizzazione di una struttura marina turistica, e bandito un concorso nel 2009 proprio per la costruzione della nuova Stazione Marittima.

2.7.

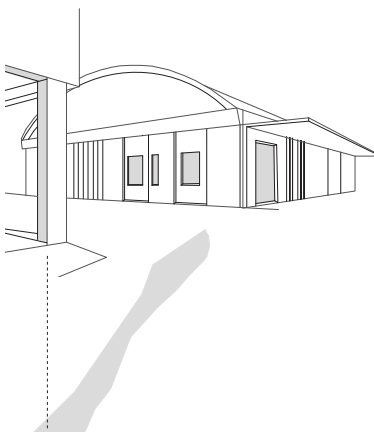
Morfologia Siracusa ed Ortigia

Il nucleo consolidato di un tessuto stratificato nel tempo



1 Agglomerato produttivo commerciale dei Pantaneli

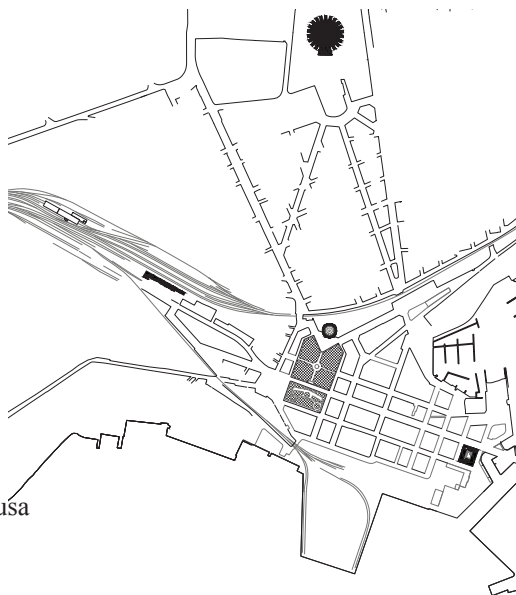
Localizzazione puntuale di capannoni industriali in
prossimità della riserva naturale "ciane"



14_Tavola di studio morfologico di Siracusa

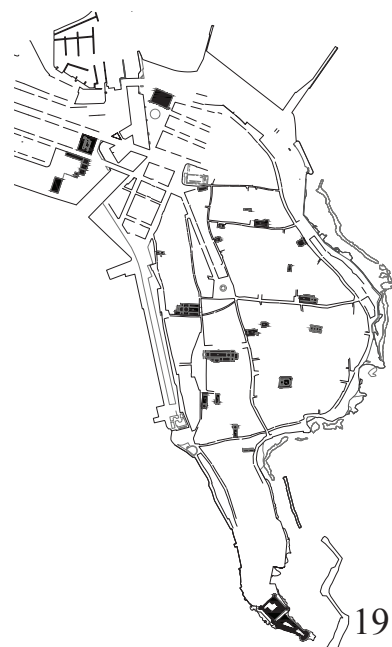
2 Molo S. Antonio in relazione al tessuto urbano ottocentesco

Impianto di sviluppo a scacchiera



3 Qualità urbana dell'isola di Ortigia

Maglia irregolare stratificata nel tempo



Ortigia ha sempre interpretato il ruolo di antico nucleo originario della città di Siracusa. Il suo sviluppo è sempre andato di pari passo col susseguirsi delle varie dominazioni che hanno reso forte ed unica la realtà cittadina. Verso la Seconda metà dell'Ottocento, nel decidere le strategie d'intervento per il rinnovamento architettonico della città, si vide la necessità di espandere la sua forma urbis, vista come piazzaforte grazie alle poderose mura che la cingevano e le conferivano simbolo di grandezza.

A Siracusa, pur in una fase di pre-industrializzazione, iniziavano a porsi le prime basi dei futuri processi produttivi. L'immediata esigenza di espandersi sul territorio al di là dell'isola di Ortigia è amplificato dalla crescita demografica e dalla massiccia emigrazione dal territorio provinciale, a cui si aggiunge l'opprimente senso di esclusione e limitazione vissuto dalla città abbracciata ed interamente circondata dalle cinta murarie spagnole.

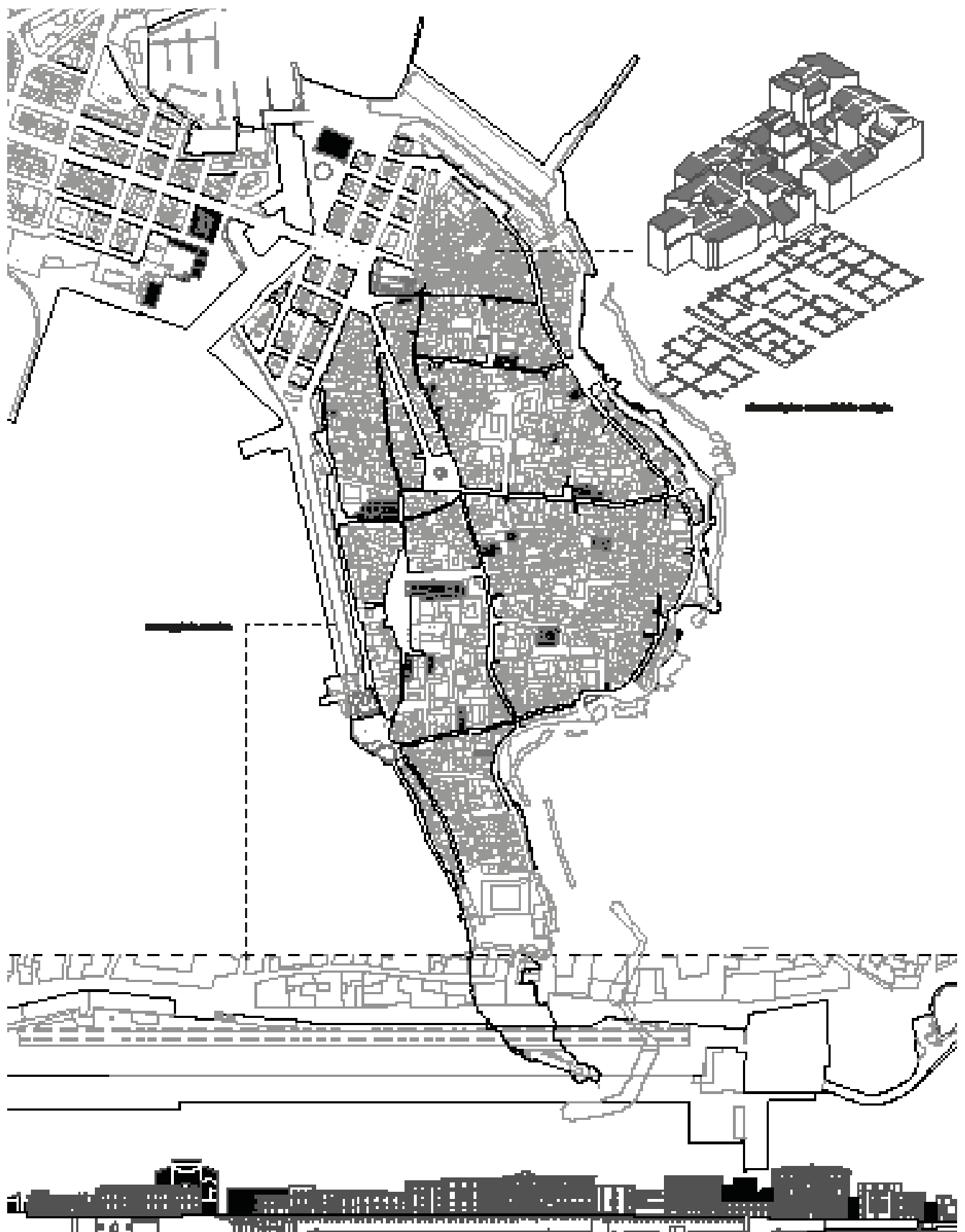
Il cuore di Ortigia risente drasticamente di quel processo di acquisizione e demolizione dei bastioni, iniziato per l'appunto nella seconda metà dell'Ottocento e perpetuatosi fino ai primi decenni del Novecento.

La *damnatio memoriae* riuscirà a risparmiare una delle bandiere rappresentative della grandezza dell'isolotto, il Castel Maniaci (di origine federiciana). L'abbattimento della maestosa Porta Ligny sarà portato a compimento per il prevalere del convincimento che la demolizione fosse un'"assoluta necessità sia per ragioni estetiche che per facilitare il libero transito dei pedoni e dei veicoli".

Senza piani di programmazione urbanistica Ortigia satura rapidamente il proprio spazio, crescendo in verticale con disordinate sopraelevazioni ed in orizzontale con l'occupazione di aree libere interne (cortili) ed esterni (ronchi). Un primo piano del 1890, dell'ingegnere comunale Pandolfo. Riguarda proprio la sistemazione dell'area fortificata di Ortigia verso la terraferma; il suddetto piano di sistemazione di questa zona ha un notevole significato per il futuro assetto urbanistico della città favorendo la sistemazione decorosa dell'ingresso di Ortigia e il collegamento viario con i quartieri che si costituiranno sulla terraferma.

L'anno successivo, Luigi Mauceri pubblica il primo studio di risanamento di Siracusa rendendosi promotore dell'apertura di due nuovi percorsi in Ortigia (larghezza 12m), consentendo lo sventramento e risanamento della Sperduta e della Graziella (quartieri caratteristici dell'isola).

Le maggiori modifiche a livello urbanistico si colgono seguendo innanzitutto con la sostituzione delle fortificazioni, all'ingresso di Ortigia, al posto delle quali sorgono i nuovi quartieri residenziali borghesi che costituiranno le prime aree caratterizzate da un disegno a scacchiera, nuovo per la città, che segna l'inizio di un evidente distacco dal suo antico tessuto urbano (Ortigiano) delineato da strette e tortuose strade. All'incrocio dei due antichi assi viari principali della città che convergono in piazza Archimede, tutti gli edifici vengono rinnovati; la piazza del Duomo, agli arbori spazialmente decentrata e tagliata fuori dal traffico cittadino, è destinata ad una fruizione rappresentativa e monumentale. Diventa infatti sede del nuovo Palazzo del Museo.



15_Tavola di studio morfologico Ortigia

La costruzione della ferrovia nel 1871 diventa un momento fondamentale per la maggiore modifica della realtà morfologica ed economica del territorio siracusano, elemento di riequilibrio funzionale tra il vecchio centro ed il nuovo. La stazione ferroviaria, creata fuori dal perimetro delle mura demolite, favorisce i primi allineamenti a scacchiera sulla terraferma e fissa l'espansione prossima verso i quartieri di Acradina; un tratto di strada ferrata si ricollega pure al Porto Grande, dove saranno costruite nel 1927 la Stazione Marittima e il Palazzo della Dogana.

Dopo il 1860, prima ancora dello smantellamento integrale della cinta muraria, è già realizzata la sistemazione a passeggio della banchina della Marina; proiettato invece sullo splendido scenario del Porto Grande, viene costruito il Passeggio Adorno, il cui ampio fronte di edifici sarà lì a poco completamente rinnovato. Questo nuovo asse, come quello sottostante della Marina, è ottenuto dalla demolizione delle mura tra il Baluardo di Santa Lucia e quello della Fontana; si tratta di un intervento di notevole spessore urbanistico e di grande impatto per la città moderna: una grande terrazza aperta sul mare, sospesa nel verde delle piantagioni d'alto fusto, sistemate lungo l'intera Passeggiata della Marina.

Il bacino di Fonte Aretusa era già stato sistemato in precedenza, ma con le demolizioni del Bastione Fontana si arriva a caratterizzare ulteriormente la scena urbana di Ortigia e di conseguenza di Siracusa, specificando la nuova immagine della città e del suo rinnovato rapporto con il mare.

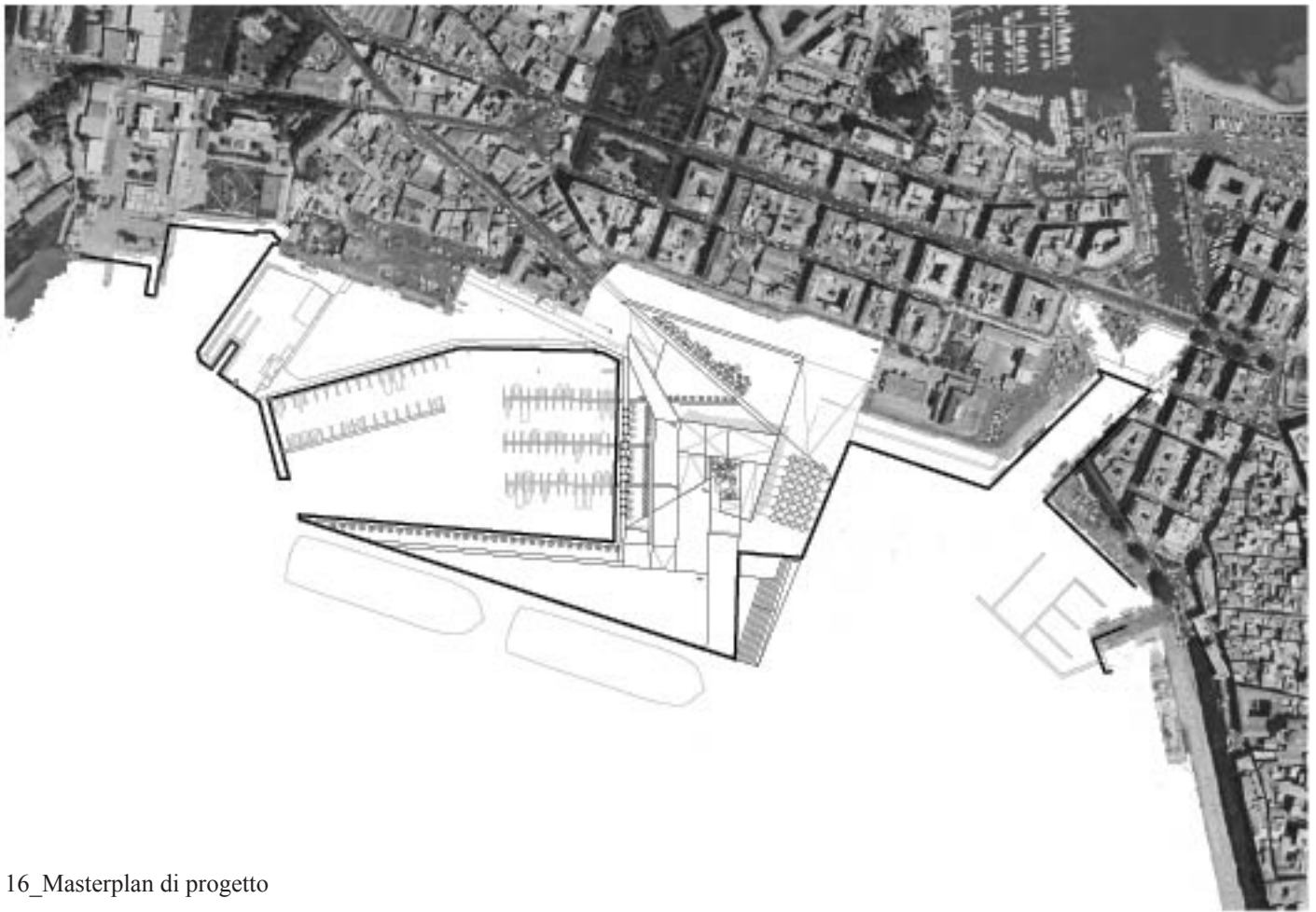
Il mito della passeggiata e la ricerca del panorama sono espressione di un gusto borghese ottocentesco e dell'esigenza di guardare la città da un campo visivo rinnovato e sufficientemente rappresentativo dei nuovi tempi.

I lungomare, che segneranno il Perimetro di Ortigia tutt'intorno, ed ancora la Marina o il Passeggio Adorno, sacralizzano quasi l'idea della passeggiata e del paesaggio aperti sul mare, in ultima analisi della città come luogo dell'incessante trasformazione.

Proprio questo carattere assunto da Ortigia nel tempo e consacratosi con i diversi interventi apportati, hanno strutturato l'idea, a livello progettuale, che il tessuto urbano dell'isola ed il suo waterfront erano già compatti e risolti nel proprio essere, roccaforte e terrazza sul mare, motivo per cui si è diretta l'attenzione verso il Molo S. Antonio, piattaforma direttamente affacciata su Ortigia che offre nuove spunti per un nuovo centro di relazioni con la realtà storica e la creazione di un approccio alternativo al tema tra città e mare.

Capitolo 3

3.1 Scelte di progetto nell'impianto urbano



16_Masterplan di progetto

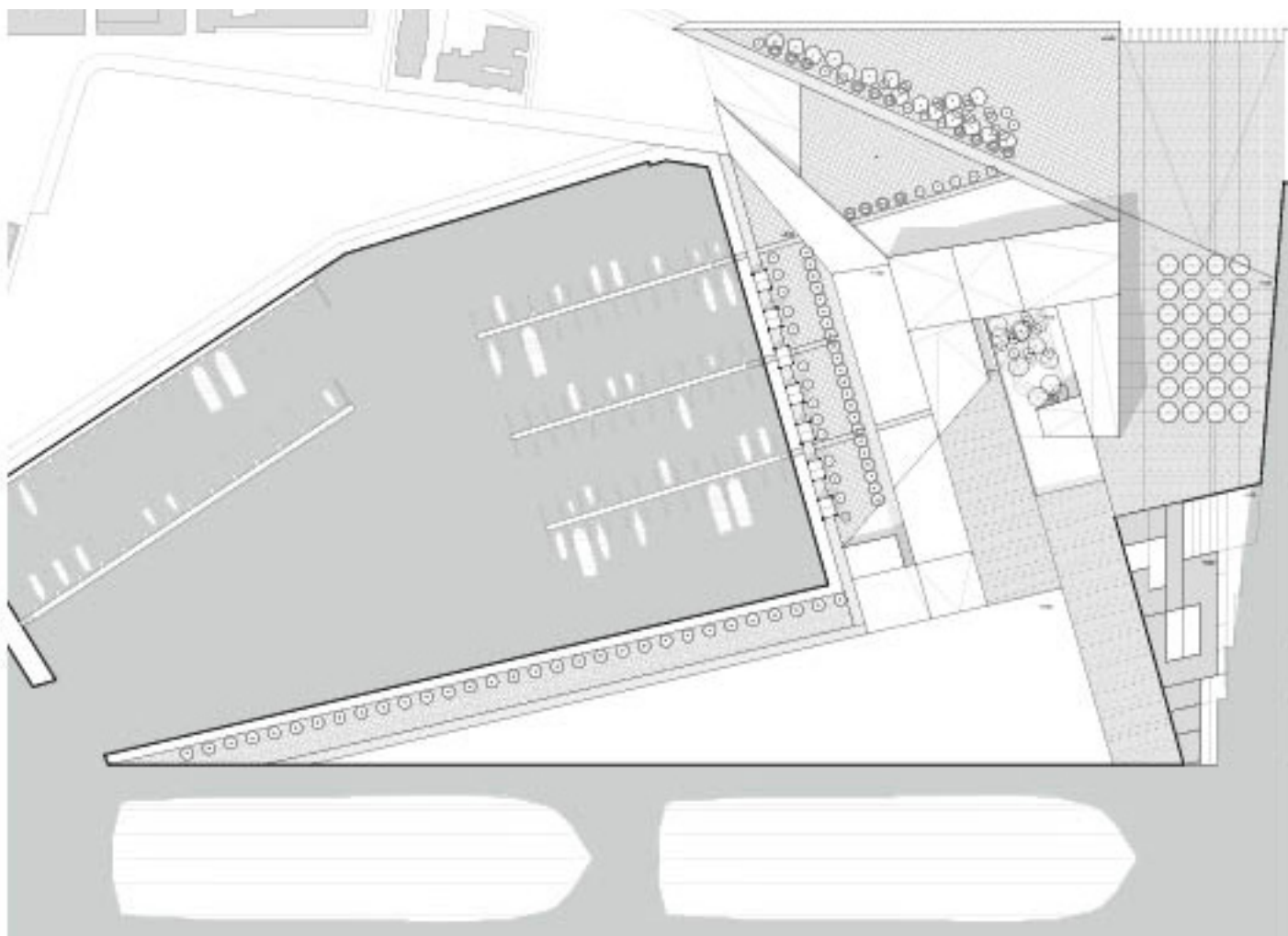
Il progetto proposto si impone come simbolo di questa trasformazione di un sito privo delle sue funzionalità originarie in relazione ad un contesto storico mutato nel tempo, cercando di mantenere viva la sottile linea di demarcazione tra le due differenti preesistenze, collocandosi in una posizione che risponda più ad esigenze relazionali che a determinate necessità funzionali.

Le scelte di progetto si identificano non solo nell'intenzione di giustapporre il volume sul sito a disposizione, quanto più cercare di mantenere intatta l'idea di paesaggio insita nella cultura locale. Motivo per cui si è deciso di evitare l'attracco diretto delle navi da crociera sul fronte est, ovvero il prospiciente al waterfront di Ortigia, così da ricavarne invece, attraverso una gradinata decostruita progressivamente un belvedere verso il borgo storico dell'isola.

Le potenzialità di questo sito sono numerosamente riscontrabili, sia per la prospiciente vicinanza con i nuclei storici originari della città (Ortigia ad est, Borgata_Santa Lucia a nord), sia per l'opportunità di instaurare un nuovo rapporto che muti la percezione della città dal mare e del mare dalla città. Diretta risulta la connessione con il Porto Piccolo (a nord) facilitando la creazione di un asse itinerante attraverso la conformazione a scacchiera della zona Umbertina, panorama che delinea lo skyline dell'eventuale Stazione Marittima.

Capitolo 4

4.1 La Stazione Marittima



17_Planivolumetrico di Progetto

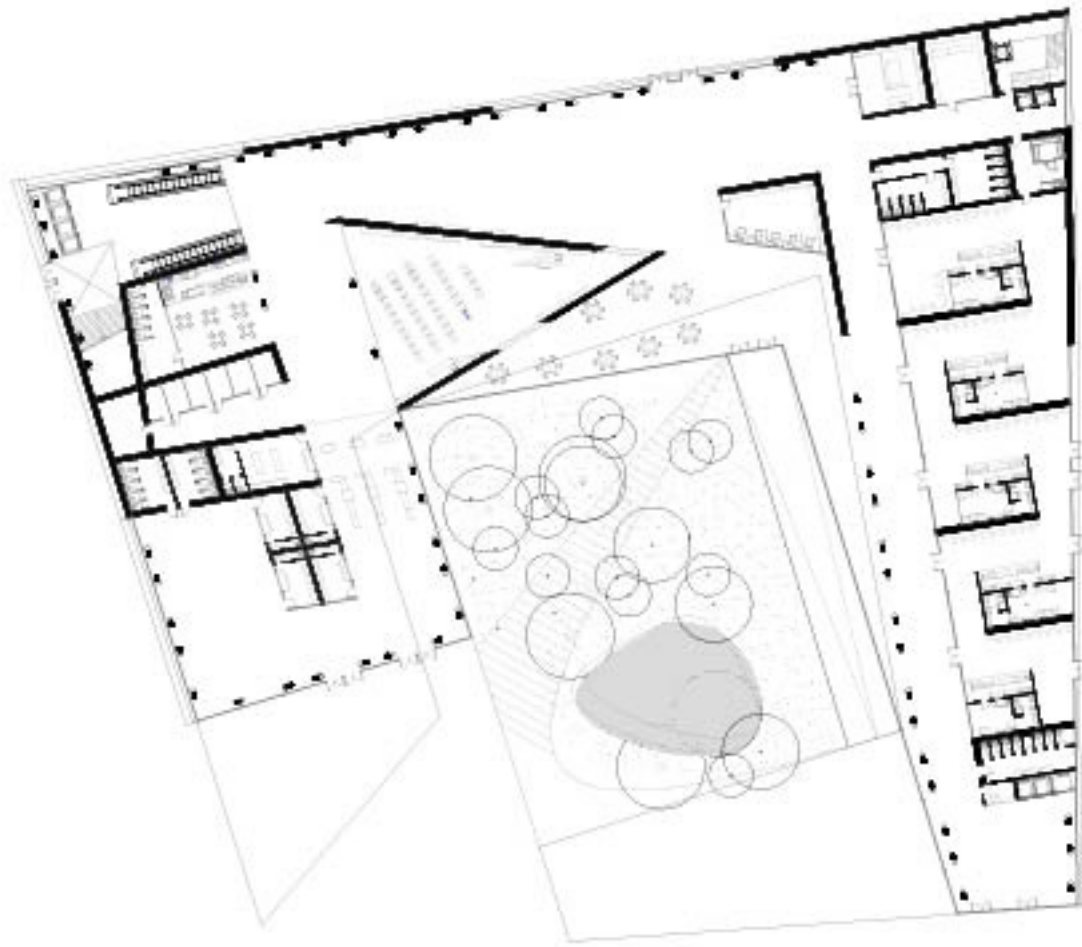
Il Progetto per la nuova Stazione Marittima di Siracusa trova ragion d'essere, per le motivazioni sopra citate, nel contesto del Molo Sant'Antonio. Area nodale nel passato per gli scambi via terra e soprattutto via mare, incrementati dalla presenza della linea ferrata che collegava il suddetto sito con la Stazione Ferroviaria, col susseguirsi delle vicende storiche, ha perso sempre più il proprio ruolo e la propria importanza, assurgendo a quel lembo di città privo di una concreta funzione e concretizzandosi in un momento di pura marginalità nei confronti del Foro siracusano collegato in maniera diretta con l'isola di Ortigia per mezzo del viale e ponte Umberto.

L'intervento proposto promette di consolidare l'aspetto puramente architettonico, individuato nella Stazione Marittima, quello paesaggistico riferito invece alla progettazione degli spazi antistanti tale struttura come fulcri di nuove attività cittadine e quello meramente storico-urbano rappresentato dal contesto che ne fa da contorno.

Si individuano per cui 3 punti nodali che ne caratterizzano l'essere:

- strutture turistiche;
- waterfront;
- giardini.

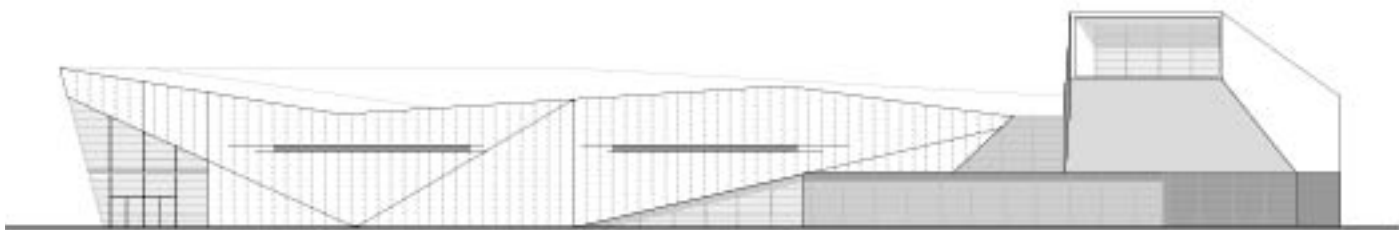
4.2 Strutture turistiche e nuovo waterfront



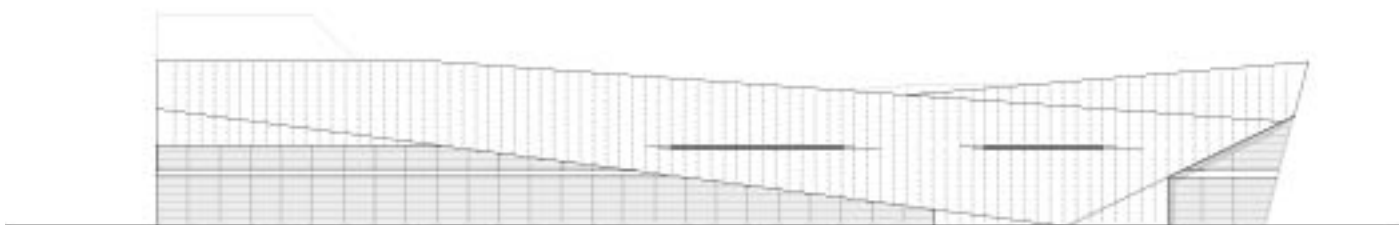
18_Pianta piano terra di Progetto

Gli spazi interni sono suddivisi in base alle differenti funzionalità che ricoprono. Considerando il blocco ad ovest, ovvero quello inerente le mere attività di imbarco e sbarco per le navi da crociera, considerando che le suddette che hanno possibilità di attracco raggiungono la lunghezza di quasi 200 metri con una capienza di circa 1800 persone cadauno, si è pensato di suddividere il momento di imbarco e sbarco stesso su due diversi livelli differenti.

Il piano terra, per facilitare anche la fruizione degli spazi per un determinato afflusso giornaliero di visitatori, è organizzato in modo da ricevere tutti i passeggeri attraverso la facciata frontestante il mare, prevedendo al suo interno i vari controlli tra Polizia di Stato, Guardia di Finanza e Dogana e annessi servizi igienici. Coloro i quali invece arrivino per mezzo di autobus, troveranno un ingresso diretto, sempre sul medesimo lato, ma discostato sulla parte più prossima la rampa d'accesso, così da non causare possibili incroci di flussi e facilitare le differenti operazioni di imbarco e sbarco. In corrispondenza della suddetta rampa si apre una bocca d'accesso per il previsto parcheggio interrato, che prevede una capienza di quasi 300 posti auto. I sistemi di risalita sono direttamente connessi con gli spazi interni della struttura.



19_Prospetto ovest Progetto

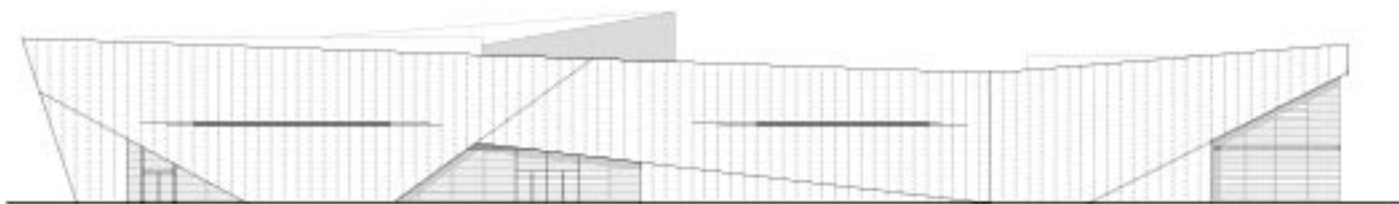


20_Prospetto est Progetto

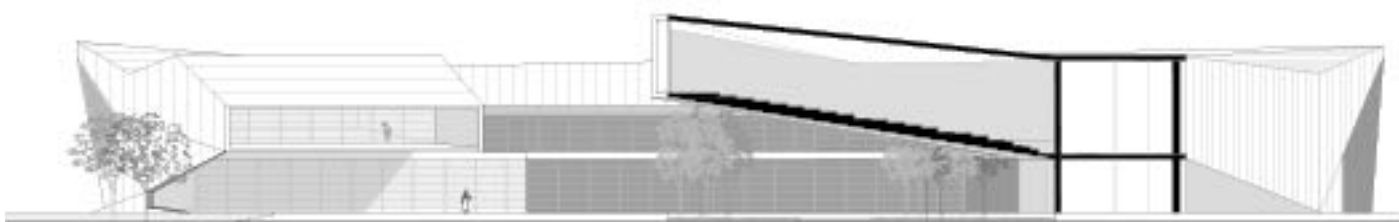
Per quanto concerne invece la parte di progetto adibita all'imbarco di passeggeri, quest'ultima si articola al piano superiore su di un volume in aggetto rispetto al sottostante, come a lasciar percepire una maggiore vicinanza al bacino d'acqua, anche attraverso l'utilizzo di una grande facciata vetrata, direzione mare, dalla quale, in corrispondenza della grande hall di attesa imbarco, godere del paesaggio che caratterizza lo sfondo.

La parte centrale del progetto si determina attraverso una grande Hall d'ingresso, nella quale, dal lato ovest confluiscono i passeggeri in imbarco o sbarco e dalla quale, invece, godere dei servizi di relazione cittadina, puramente commerciali, gastronomici e folkloristici.

La parte di progetto riferita invece ad est presenta una distribuzione interna del tutto differenziata. Il percorso previsto da seguire in tale area della Stazione Marittima prevede un itinerario continuo tra la varie attività commerciali enogastronomiche che pubblicizzino le eccellenze locali del finger food quali ad esempio, pasticceria, gelateria, rosticceria, pizzeria, bar e vineria. Tutti affacciati direttamente, grazie al prospetto interamente vetrato, verso la parte di molo che si rivolge ad Ortigia e la realtà storica in generale



21_Prospetto nord Progetto



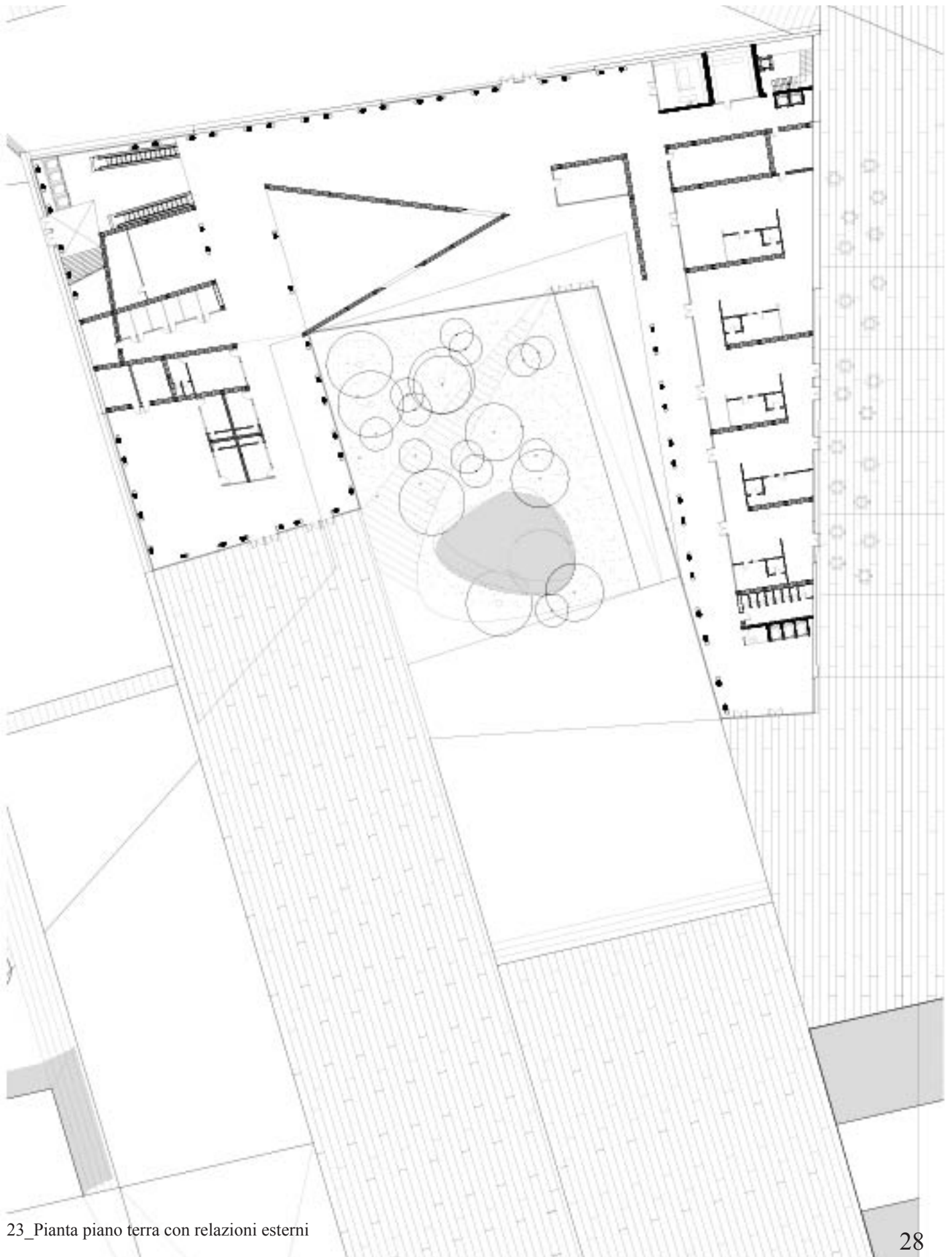
22_Sezione_Prospetto sud Progetto

Il piano superiore è caratterizzato invece da un importante ristorante pensato per accogliere una grossa quantità di clienti attraverso il quale godere sempre delle bellezze del paesaggio, come su di una terrazza privata.

La particolarità di questo blocco della parte est del progetto è il volume inclinato in aggetto per più di 20m, sorretto attraverso una struttura leggera autoportante in travi reticolari e pilastri d'acciaio, nel quale è giustapposto e pensato un auditorium-cinema (all'occorrenza), aperto da ambedue i lati che corrono il fronte est ovest, ovvero aperti verso Ortigia e il molo del Terminal passeggeri.

Tale volume, nella sua interpretazione di prua di una grossa imbarcazione tende a sottolineare la volontà di conferire movimento alla facciata ed al progetto in toto, quasi a determinare, attraverso il mix di possibilità funzionali riscontrabili, la perpetua attività della Stazione Marittima, porta di una nuova centralità cittadina, simbolo di una chiave interpretativa della vitalità urbana.

4.3 Giardini



23_Pianta piano terra con relazioni esterni

Gli spazi esterni si presentano come parte integrante dell'attività progettuale. Ogni singolo fronte dialoga con lo spazio prospiciente che acquisisce una determinata qualità spaziale in base alle funzioni cui deve rispondere.

Il lato ovest, quello quindi facente parte del terminal imbarco-sbarco per navi da crociera, presenta una grossa rampa d'accesso per i pullman per facilitarne lo scarico passeggeri, delimitata alla sinistra da un passeggio verde sotto coperture di acciaio, create e pensate come punto di sosta e godimento del paesaggio/ waterfront. Tra le coperture bianche e la struttura Terminal si articolano delle alberature con funzione di creare zone d'ombra lungo la passeggiata.

Le piantumazioni scelte sono in particolare:

Tamarix gallica, Tamerice comune

Alt. e diam. 3 - 4m.

Sempreverde o semi-sempreverde. Portamento eretto. Rami giovani color porpora. Foglie piccole, di colore glauco - azzurro. Fiore rosa, riunito in spighe. Fioritura: estate.

A marcare il concetto di fluidità della parte centrale d'interstizio tra le due nette e separate funzioni della Stazione Marittima, si erge la grande facciata vetrata interna, frontalmente progettata all'ingresso principale e dalla quale giungere, per mezzo della giustapposizione di una rampa, al "Giardino Mediterraneo", apertamente orientato e sviluppato verso il mare e l'interno della Hall d'ingresso.

Il Giardino Mediterraneo in questione è costituito dalle seguenti alberature:

Ceratonia siliqua, Carrubbo

Sempreverde – max h. 10 m.

Olea europea, Olivo

Sempreverde

Alt. 6 – 8 m., fino a 20 m.

Quercus ilex, Leccio

Alt. oltre 20 m.

Sempreverde a crescita lenta, con ampia chioma fitta a portamento sferico.

Resistente alla salsedine e alla siccità.

Pistacia vera, Pistacchio

Alt. fino 12 m.

Citrus aurantium, Arancio amaro

Sempreverde - Alt. 3 – 6 m.

Cytisus scoparius, Ginestra

Alt. 1.5 - 2.5m, diam. 1.5 - 2.5m.

Punica granatum, melograno

Alt. fino a 7 - 8m

Rami spinosi. Foglie lunghe, lucide, di colore verde chiaro, che in autunno diventano gialle e arancio.

Per quanto concerne la parte di waterfront ad est invece, essa è costituita da grande pavimentazione rialzata rispetto al manto stradale (livello 0) ad una quota di 1.50m.

Guardando verso il lato sud, tale piattaforma si spezza in corrispondenza della lunga gradinata – seduta decrescente verso il livello del mare, per creare un belvedere direttamente affacciato verso le meraviglie di Ortigia e del tessuto storico in essa contenuto.

Frontestante al prospetto vetrato dell'itinerario enogastronomico si articolano delle alberature disposte parallelamente l'una all'altra, in modo da creare anche una protezione tra la disposizione dei tavoli dei singoli spazi organizzati in pianta e il fronte mare.

Le alberature utilizzate sono:

Robinia pseudoacacia “umbraculifera”, Robinia

Alt. 6m, diam. chioma 4m.

Portamento sferico. Rami sottili, dritti, molto numerosi. A crescita rapida. Foglie di un verde più intenso rispetto alle precedenti. Fiorisce raramente. Rustica (-30° / -20°C). Impiego: viali, alberatura stradale.

Abstract

Il tema centrale della tesi concerne non solo l'obiettivo di recuperare lo sviluppo commerciale del Porto di Siracusa, ma soprattutto l'intenzione di non creare un mero punto d'imbarco, una servitù e un retro di fabbricati commerciali, determinando in questo modo una porta tra città e mare, un centro di nuove relazioni tra contesto storico e contemporaneo.

Lo scopo principale del progetto verte nel non soffermarsi essenzialmente alla sola formazione di un edificio, ma altresì alla riqualificazione del Waterfront che fronteggia l'isolotto storico di Ortigia ed il suo lungomare.

La realizzazione della Stazione Marittima è pensata in corrispondenza dell'attuale molo S. Antonio, area nodale nel passato per gli scambi via terra e soprattutto via mare, incrementati dalla presenza della linea ferrata che collegava il suddetto sito con la Stazione Ferroviaria; col susseguirsi delle vicende storiche, ha perso sempre più il proprio ruolo e la propria importanza tra gli scali Mediterraneo.

Gli spazi esterni del progetto si presentano come parte integrante dell'attività progettuale, dove ogni singolo fronte dialoga con l'interstizio prospiciente, acquisendo una determinata qualità spaziale in base alle funzioni di cui dovrà rispondere.

Gli spazi interni, d'altro canto, sono suddivisi in base alle differenti destinazioni d'uso delle differenti parti di progetto:

considerando il blocco ovest della Stazione marittima, il piano terra è organizzato in modo da fungere come Terminal bus ed imbarco, sbarco nelle navi da crociera. Lo sbarco è previsto dalla facciata che si rivolge direttamente verso sud, l'imbarco invece si articola al piano superiore su di un volume in aggetto rispetto al sottostante.

La parte di progetto riferita ad est presenta una distribuzione interna del tutto differenziata, dove il percorso previsto da seguire si concretizza in un itinerario continuo tra le varie attività commerciali enogastronomiche selezionate tra le eccellenze locali del finger food .

La parte centrale interstiziale tra le due differenti aree del progetto prevede una permeabilità diretta con l'esterno, in particolar modo con il Giardino Mediterraneo posto all'interno della corte ricavata.

Bibliografia

- Luisa Chiumenti: *Dizionario enciclopedico di architettura e urbanistica*, Gangemi Editore, 2006.
- Lucia Trigilia: *Architettura e nuovi scenari urbani a Siracusa dopo l'unità d'Italia*, Siracusa, Arnaldo Lombardi Editore, 1998.
- Giuseppe Voza : *La città antica e la città moderna*, Siracusa, Arnaldo Lombardi Editore, 1998.
- Riccardo Dell'Osso : *Le città portuali: metodi di analisi e fattori evolutivi*, Portocittà , Maggioli Editore, 2000.
- Riccardo Dell'Osso : *Materiali del progetto dello spazio portuale*, Portocittà, Maggioli Editore, 2000.
- Rino Bruttomesso : *Città-Porto: percorsi e scenari di una strategia vincente*, La Biennale di Venezia. 10^a Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Palermo, 2006.
- Joan Busquets, *Città-Porto: riconversione generica o specifica?*, La Biennale di Venezia. 10^a Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Palermo, 2006.
- Roberto Converti, *Porto e città: costruire con la terra e l'acqua*, La Biennale di Venezia. 10^a Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Palermo, 2006.
- Hidenobu Jinnai, *La rivalutazione delle città dalla prospettiva del mare*, La Biennale di Venezia. 10^a Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Palermo, 2006.
- Rosario Pavia, *Il porto come parco*, La Biennale di Venezia. 10^a Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Palermo, 2006.
- Mariano Navas Gutierrez, *Aumentare la qualità della vita e potenziare lo sviluppo economico per generare una convergenza di interessi tra il porto e la città*, La Biennale di Venezia. 10^a Mostra internazionale di architettura. Città-Porto. Palermo, 2006.

