

IL FUTURO SVILUPPO DEL PORTO DI CATANIA NELLA LOGICA DI UNA SUA INTEGRAZIONE CON LA CITTA' E LA RIQUALIFICAZIONE DEI QUARTIERI SUD.

Documento redatto dall'Arch. Carmen Droise – iscritto dell'USGT

• Introduzione

La città del XXI secolo, complessa e stratificata, in risposta ai fenomeni socio-culturali che all'interno dei processi economici modificano continuamente e rapidamente i bisogni locali, muta e si evolve verso nuove configurazioni del suo tessuto, proponendo nuovi luoghi di sintesi tra valori storici, identità multiple e strategiche prospettive di sviluppo.

Nelle realtà urbane affacciate sull'acqua poi, questo cambiamento riguarda anche la riconversione dei diaframmi esistenti tra tessuto urbano e linea di costa.

Qui oggi, i temi dell'architettura e dell'urbanistica sperimentano modelli innovativi di rigenerazione urbana capaci di intercettare risorse e flussi che, in termini di potenzialità e di qualità, possano essere un fattore trainante nella promozione del territorio e generare nuove economie di sviluppo territoriale coniugate non solo ai valori immobiliari, ma anche ai valori di tutela e recupero per la valorizzazione del patrimonio esistente.

In quest'ottica quindi, il waterfront non può essere considerato come una semplice linea di confine tra i due elementi terra e acqua, ma piuttosto come un sistema complesso di relazioni tra la fascia costiera con la città e fra le città; come luogo specifico inserito in una visione più complessa di riordino urbano; come un luogo scenografico di alto valore; come un nodo di connessione tra flussi infrastrutturali di due diversi sistemi, quello marino e quello terrestre; come laboratorio di idee per la messa a punto di strumenti pianificatori innovativi e modelli sperimentali di tutela ambientale, valorizzazione architettonica e paesistica, e modelli di sostenibilità socio-culturale nel rispetto delle matrici identitarie dei luoghi.

Tante città costiere vivono il paradosso di avere fisicamente negato il proprio rapporto con il mare, perdendo la propria naturale relazione tra tessuto urbano e fronte d'acqua.

I casi studio attribuiscono a questa "chiusura" una delle principali cause del mancato innesco di meccanismi di riqualificazione economica e sociale dei luoghi, evidenziando come gli interventi di riqualificazione dei riverfront e la riconfigurazione di tutte le attività ad essi riconducibili, se sapientemente gestiti in un'ottica d'integrazione con il contesto urbano, possono sviluppare effetti migliorativi di lungo raggio, penetrando all'interno dei tessuti urbani e dipanandosi sull'area globale. Tutte le città caratterizzate dalla presenza di un patrimonio architettonico in stretta relazione con l'elemento acqua, hanno puntato a rendere appetibili le aree urbane oltre la cinta demaniale, con progetti di riqualificazione degli spazi, tali da ottenere cambiamenti sostanziali dell'immagine dell'intera città e suscitando l'attenzione per interventi provenienti anche dal settore privato con investimenti a volte anche di entità superiore a quello pubblico iniziale.

Anche se non sempre i modelli applicati in altre realtà territoriali possono essere esportati a meno di singole parti, gli spunti e i suggerimenti che emergono dall'analisi delle best practices in termini di riappropriazione della linea di costa attraverso la valorizzazione delle aree di waterfront, costituiscono tuttavia validi esempi di qualità del dialogo costruito tra territorio e progetto.

Sarebbe interessante riuscire ad individuare il giusto mix funzionale da cui può dipendere il successo o l'insuccesso della strategia generale di trasformazione.

Un primo punto che comunque traspare dalla valutazione di queste esperienze, è che uno dei fattori determinanti riguarda la sinergia creata tra azione pubblica e azione privata, a dimostrazione di come sia sempre possibile ottenere ottimi risultati attraverso la comunicazione e la condivisione dei processi decisionali e attuativi e la cooperazione tra enti e soggetti diversi, unendo capacità di adattamento istituzionale e pianificazione innovativa.

Spesso le esigenze legate a crescita economica e sviluppo tecnologico sapientemente coniugate con le esigenze legate alla riqualificazione degli spazi urbani del contesto, hanno convertito le aree portuali in veri e propri portali d'ingresso alle città in un'ottica di new marketing per il rilancio di tutto il territorio comunale.

In queste vere e proprie metamorfosi di rigenerazione dei waterfront, emerge il ruolo rilevante assegnato alla presenza del patrimonio storico-architettonico e culturale esistente, al recupero di interi quartieri degradati, alla bonifica di aree dismesse e allo sviluppo di reti infrastrutturali che

colleghino l'area costiera alle altre zone della città, secondo un'equazione che mette in stretta correlazione la rigenerazione dei waterfront con quella urbana.

Ma la consapevolezza della necessità di una pianificazione integrata porto-città per l'ottenimento di iniziative di successo, emerge anche dalla Legge 84/1994 che ha aggiornato la normativa in materia portuale, inserendosi nelle direttive emanate dall'UE per lo sviluppo del progetto sulle Autostrade del Mare.

La Legge infatti, istituendo le Autorità portuali e rendendo obbligatoria per alcune tipologie di porti la redazione del Piano Regolatore Portuale quale strumento di pianificazione che delimita e definisce le destinazioni d'uso dell'area portuale, assegna al porto il nuovo ruolo di "nodo di una rete intermodale complessa, estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante".

Quindi, pur riconoscendo all'Autorità portuale una certa autonomia finanziaria e gestionale (supportate da un fondo di 50 milioni di euro attivato presso il Ministero dei Trasporti con la Legge Finanziaria del 2007), si richiede una maggiore interazione tra Enti locali e Autorità portuale, segnando così il passaggio ad una pianificazione portuale vincolata ai piani urbanistici.

In questa prospettiva, la relazione città-porto si modifica radicalmente rispetto al passato perché le opportunità di sviluppo e di successo di ogni iniziativa, oggi si legano non solo a fattori dimensionali ma anche ad elementi più specificamente inerenti il contesto politico amministrativo nel quale il sistema porto-territorio si inserisce.

Inoltre, è utile segnalare che sempre a livello nazionale, Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso l'iniziativa PIAU (alla quale hanno già aderito alcune città), sta finanziando attraverso la sottoscrizione di Protocolli d'Intesa con gli Enti coinvolti, programmi di intervento innovativi su aree caratterizzate da condizioni urbane ad elevata complessità fisica e funzionale, e in particolare su aree adiacenti stazioni ferroviarie e aree portuali nelle quali siano presenti particolari condizioni di degrado urbano e sociale e vi sia la necessità di riqualificare insediamenti di edilizia residenziale. Per avere poi un quadro normativo quanto più esaustivo possibile, uno sguardo va volto anche al contesto europeo in materia di porti, in cui le leggi nazionali si vanno ad inserire e si definiscono appunto, come strumenti attuativi di programmi di livello superiore.

Bisogna rilevare che nell'ambito del progetto delle Autostrade del Mare sviluppato e sostenuto dalla Comunità Europea attraverso i Programmi Quadro di Ricerca, viene dedicata al settore marittimo una quota molto marginale di investimenti, mentre, attraverso i programmi Marco Polo I e II, e Ten-T, vengono maggiormente finanziati, sia lo sviluppo delle reti ferroviarie, sia il trasporto integrato delle merci, sia i progetti con impatto diretto o indiretto sullo Short Sea Shipping (trasporto marittimo di corto raggio).

Inoltre, nella nuova centralità del Mediterraneo generata dall'intensificarsi dei traffici intercontinentali con la Cina e l'India che, interessando le rotte mediterranee sulla direttrice Suez-Gibilterra, sta rafforzando il ruolo strategico dei porti meridionali italiani, siano essi quelli destinati alla rete di servizi transhipment (come il porto di Gioia Tauro), siano quelli interessati da un traffico prevalentemente interno al Mediterraneo, come il porto di Messina che è palcoscenico di uno dei cinque progetti prioritari italiani (l'asse ferroviario Berlino-Messina- PP1), pone geograficamente l'Italia in un ruolo predominante da cui potrebbe trarne positivi effetti economici.

All'interno del Master Plan nazionale viene poi individuato anche un sistema portuale secondario ad alto potenziale di sviluppo per il progetto delle AdM, calcolato in riferimento sia alla posizione strategica rispetto ai porti principali, sia all'effettiva possibilità di attivare interventi per il potenziamento delle infrastrutture portuali.

Il Mezzogiorno italiano viene così diviso in 6 piattaforme logistiche regionali in cui inglobare i 14 porti esistenti che per la Sicilia sono: Augusta, Pozzallo, Termini Imerese, Milazzo; mentre Catania acquista priorità per il completamento ed il potenziamento delle strutture portuali.

Inoltre, La Commissione Europea per l'Ambiente ha avviato una politica delle zone costiere (GIZC) che si concretizza in un documento sulla gestione integrata delle zone costiere - Integrated Coastal Zone Management (ICZM) - **incentrato sulla** tutela degli ecosistemi naturali e sul benessere socio-economico delle zone costiere.

Il documento, che si propone di superare i limiti causati da un approccio alla gestione, settoriale e frammentario, non è stato ancora firmato dall'Italia.

LE POLITICHE TERRITORIALI A CATANIA

1. IL PRP

Con la legge n°84 del 1994, in Italia, vengono istituite la Autorità portuali ed i porti vengono distinti in due categorie e tre sottoclassi.

Secondo tale classificazione, il porto di Catania rientra nella I classe della II categoria annoverandosi tra i porti di rilevanza economica internazionale.

I porti di II categoria hanno le seguenti funzioni

- commerciale,
- industriale e petrolifera,
- di servizio passeggeri,
- peschereccia,
- turistica e da diporto.

Tra le attività che si svolgono all'interno del porto di Catania è da segnalare quella svolta da Elettra Tlc attraverso il suo deposito per cavi sottomarini per le telecomunicazioni (l'unico esistente in Italia) che garantisce l'approdo di navi posacavi specializzate. (Autorità Portuale di Catania 2014)

Da una analisi effettuata nell'arco temporale 2006-2012, su circa trenta scali portuali (dato variabile a seconda dell'anno di riferimento) la classifica nazionale vede il porto di Catania collocarsi in via generale al 10° posto e specificatamente al 16° per il traffico passeggeri e al 21° per il traffico merci. (Minaldi 2014)

Contemporaneamente, a livello regionale Catania si colloca al 4° posto per quel che concerne il traffico merci - preceduta da: Augusta (1°), Messina-Milazzo (2°), Palermo-Termini Imerese (3°) - e al 3° posto per quel che concerne il traffico passeggeri - preceduta da: Messina-Milazzo (1°), Palermo-Termini Imerese (2°). (Minaldi 2014)

In questi anni, l'Ecobonus introdotto dalla Commissione Europea come rimborso per il trasporto combinato strada-mare, ha fortemente condizionato l'incremento del traffico mercantile in tutta Italia e quindi anche nel porto di Catania, anche se, come si legge sul sito web del porto catanese, la vocazione dello stesso è più turistica che altro, essendo le sue principali attività appunto quelle crocieristiche e diportistiche.

L'attuale proposta di PRP del dicembre 2003 mira tuttavia a valorizzare oltre il diportismo nautico, anche il traffico commerciale.

Riassumendo, nel piano la circoscrizione portuale viene suddivisa in tre ambiti (porto operativo, interazione città-porto, porto turistico) e cinque sotto-ambiti, con l'obiettivo strategico di potenziare le attività mercantili già presenti, con aree industriali a prevalente funzione cantieristica, integrate da attività terziarie turistico-alberghiere e attività sportive per il diportismo nautico.

A tal fine, nell'ambito del Porto Operativo sono previste nuove costruzioni (fra le quali anche una stazione marittima su un'area di 10.000 mq e con altezza totale di 20 mt) per totale massima cubatura di 546.150 mc su un'area di...mq, e nell'ambito del Porto Turistico (posto in corrispondenza della foce del torrente Acquicella) nuove costruzioni (anche per residenze non abitative) per totale massima cubatura di 164.700 mc su un'area di...mq.

Il problema dell'interazione città-porto viene sostanzialmente affrontato con due interventi che riguardano l'edificazione di nuove strutture pari a totali 398.300 mc, da realizzarsi:

- sul lato nord nel sotto-ambito Waterfront, con un nuovo quartiere polifunzionale per attività terziarie turistico-alberghiere che prevede un volume massimo di 200.000 mc e, con il raccordo della banchina dal Porto Vecchio al Porto Nuovo per una passeggiata lungomare;
- sul lato sud nel sotto-ambito Playa, con un'area di supporto per attività sportive e terziarie culturali-turistico-alberghiere, nonché per residenze, che prevede un volume massimo di 120.000 mc.

Per quel che riguarda la mobilità, non sono ritenuti necessari interventi di particolare rilievo, eccetto l'inserimento di nuove aree adibite a parcheggi e i collegamenti principali con la viabilità esistente.

Complessivamente quindi, il volume massimo consentito dal PRP è pari a 1.109.150 mc su un'area di 171.200 mq anche se, in un accordo d'intesa del Settembre 2012 con la direzione urbanistica comunale, l'Autorità Portuale si è impegnata a dimezzare le cubature e le altezze massime previste nei sotto-ambiti Porto Mercantile, Playa e Waterfront, rimandando ulteriori dettagli di modifica alle NTA.

2. IL PUA-VCS

La rigenerazione del territorio catanese, che parte dalla fine degli anni 90 e affonda le sue radici nelle moderne forme di governance per il recupero e la valorizzazione delle identità territoriali ai fini economici di sviluppo locale, è un obiettivo già da tempo perseguito dall'Amministrazione Comunale di Catania.

I vari progetti avviati (Piano Territoriale per l'Occupazione, 1997 – Agenda 21 locale – proposta di Primo Piano d'Azione Ambientale per la città di Catania, 2005 – Pit 35 del POR Sicilia 2000-2006, ...), mirano tutti, a tracciare la strada verso il piano strategico di sviluppo sostenibile della futura città metropolitana. In particolare al Pit 35 sono riconducibili molti interventi di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST “Le economie del turismo” - ex DM n. 1169 del 1998) che, focalizzati sull'area urbana di Catania, si vanno ad inserire nel quadro nazionale dei cosiddetti “Programmi complessi” (introdotti dalla legge n. 179 del 1992) quali appunto, nuovi strumenti per affrontare e risolvere i problemi della città contemporanea caratterizzata da esigenze di strategie per la sostenibilità e la qualità urbana ricercata attraverso l'unione di risorse pubbliche e risorse private.

All'interno del panorama di questi Programmi complessi, si inserisce il Patto Territoriale per l'Occupazione Catania Sud (PTO) che prevede la riqualificazione delle aree a sud della città, con la realizzazione di un sistema integrato per la fruizione del litorale fino all'Oasi del Simeto, nel tentativo di riabilitare il rapporto tra la città e il mare e affrontando la sfida di arginare il diaframma portuale. A tale scopo, il Piano Urbanistico Attuativo - Variante Catania Sud (PUA - VCS) adottato dal Comune nel 2013 (ma ancora in attesa di approvazione da parte della Regione) assolvendo alle previsioni del PTO, predispone su una vasta area di circa 5.300 ettari - che dal porto si estende fino al perimetro dell'Oasi del Simeto ed è circoscritta dall'Area di Sviluppo Industriale (A.S.I.), dall'aeroporto di Fontanarossa e dall'Asse dei Servizi della zona artigianale – la progettazione di aree risorsa che comprendono: sistema integrato del litorale, zone culturali-ricreative, zone per impianti sportivi, parco urbano costiero, parco del mare, zone dedicate al turismo rurale e naturalistico, zone di riuso per attività ricettive e altro.

A seguito del ricorso presentato dall'Autorità Portuale avverso il Decreto ARTA di approvazione del PUA, il TAR CT con sentenza del 5.10.2006, ha sospeso il Decreto, limitatamente alle aree di competenza del demanio marittimo, il cui ufficio di Catania, ha successivamente intimato (con nota del 11.5. 2012, prot. 27865) al Comune di stralciare dal PUA la parte relativa all'ambito del demanio marittimo e di conformare la parte entro i 30 metri dal dividente demaniale (1) al redigendo Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo (PUDM).

Nell'Aprile 2013 la commissione Urbanistica esprime parere favorevole al nuovo PRG, chiedendo di eliminare dal piano l'area risorsa Waterfront.

(1) il concetto di “dividente demaniale”, di origine giurisprudenziale, individua una linea di confine tra demanio marittimo e proprietà terze (pubbliche come private) che è intrinsecamente mobile. La consuetudine interpretativa degli artt. 28 e ss. del Codice della Navigazione è nel senso di dare per acquisita al demanio ogni estensione del litorale, mentre ogni riduzione del litorale si traduce nello spostamento verso l'interno della dividente demaniale, che giunge pertanto a comprendere aree prima di proprietà altrui. In pratica, se il mare si ritira, il demanio statale si accresce in estensione, mentre se avanza l'estensione del demanio rimane uguale e si sposta di conseguenza verso terra, inglobando- con un sostanziale esproprio- beni prima in proprietà di privati come di altri enti.

• Conclusioni

Affrontare il tema dell'integrazione città-porto significa superare la consueta concezione (che ha generato solo conflitti) del porto come organismo indipendente dalla città.

Nell'affrontare il tema risulta importante focalizzare quindi tre punti d'interesse: l'area portuale, il fronte marittimo, la città. La compensazione della storica dicotomia tra gli usi urbani e le funzioni portuali rappresenta qui il nodo cruciale di un problema che non riguarda solo gli aspetti fisici del confine demaniale - che di fatto favorisce l'emarginazione sociale dei quartieri a ridosso del perimetro - ma si estende alla capacità, oggi più che mai, di saper mettere in valore il potenziale di

sviluppo del "portus" attraverso la compenetrazione degli usi civici per una città veramente competitiva.

Da una parte c'è la città con le sue esigenze di definire meglio i propri spazi (recuperandosi, riqualificandosi e salvaguardandosi) per rilanciare il territorio in un'ottica di sviluppo e competizione; dall'altra c'è l'Autorità Portuale con la necessità di offrire servizi e attrezzature vantaggiosi (soprattutto rispetto ad altri porti del Mediterraneo e del Nord Europa) per meglio gestire i futuri flussi di traffico.

Questa situazione di conflitto è generata da una naturale continua richiesta di spazi da entrambe le parti, perchè una delle condizioni indispensabili allo sviluppo delle AdM (come messo in evidenza dal Master Plan Nazionale) è proprio la disponibilità di spazi e anche perchè, contemporaneamente, il nuovo atteggiamento della città contemporanea deve essere in grado di intercettare e interpretare i catalizzatori per la trasformazione della futura città metropolitana sempre più europea.

Ma pur sapendo che il progetto AdM costituisce sicuramente una straordinaria opportunità di crescita, bisogna tenere conto di alcuni fattori:

1. Non tutte le città con un'area portuale localizzata a margine di una città storica di alto valore architettonico, potrebbero essere in grado di assorbire l'elevata concentrazione di traffico che inevitabilmente verrebbe a crearsi in corrispondenza dei nodi portuali per effetto dello spostamento significativo di mezzi pesanti dalla rete stradale a quella marittima. Catania, con un patrimonio storico-architettonico d'interesse umanitario e una carente disponibilità di spazi, come sopporterebbe una tale concentrazione?

Il Comitato Portuale, in contrasto con l'art.4, comma 4, lett. c della L.84/94, non ha ritenuto opportuno approfondire il problema della promiscuità potenziando la viabilità, ma per le considerazioni fatte, appare evidente che alleggerire il traffico stradale (già pesantemente congestionato) deve diventare uno degli obiettivi primari in funzione di una futura modifica delle modalità di trasporto e di comunicazione. Una tale condizione andrebbe a condizionare i risultati attesi proprio all'interno del sistema AdM incrementando il conflitto tra la città e il porto.

2. Nella logica economica alla base dei modelli teorici di localizzazione urbana, le diverse funzioni o tipologie di attività, cercano di massimizzare la propria rendita di posizione in funzione dell'accessibilità al mercato finale (il centro urbano) e della qualità dei luoghi (servizi di rango superiore, effetti d'immagine e di sinergia con le economie esterne,...).

In quest'ottica le trasformazioni del territorio, sia negli assetti che nelle localizzazioni, condizionano fortemente la rendita fondiaria; di conseguenza, la pianificazione urbanistica diventa un potente dispositivo di regolazione dei conflitti di uso delle risorse e facilita la decongestione degli spazi centrali ormai saturi, riducendone la domanda.

Tutto ciò implica la pianificazione di nuovi spazi urbani commerciabili che, traslando il valore economico di "stare in centro", orienta la domanda verso i quartieri limitrofi creando un circuito di offerta allineata, differenziata e più ampia.

Questo si traduce nella riqualificazione di quei quartieri cittadini che costituendo una risorsa di sviluppo, possono principalmente e maggiormente contribuire al raggiungimento degli obiettivi prefissati secondo le esigenze di beneficio pubblico e sociale. A Catania queste risorse non mancano. Se l'obiettivo è mettere a sistema storia, cultura, territorio e ambiente, allora nel caso specifico della riqualificazione della sua fascia costiera, i quartieri a sud della città rappresentano un tassello importante all'interno della complessa strategia di rilancio del territorio.

Il ridisegno di questi "contenitori" può rimettere in gioco quella straordinaria risorsa che è la sua linea di costa e risolvere il tanto discusso problema del degrado ambientale e sociale generato (come sosteneva Saskia Sassen - 2001) dalle diseguaglianze della città finanziarizzata.

3. Il PRP non sembra essere in linea con i principi della Legge 84/1994 e le *Linee guida per la Redazione dei Piani Regolatori Portuali* a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2004), laddove non concepisce "un programma di sviluppo integrato di riqualificazione urbana con una forte componente di valorizzazione ambientale" (si noti il Porto turistico sul torrente Acquicella) e non sostiene e valorizza "interventi di riqualificazione che consentano di migliorare la qualità dell'ambiente urbano" (riqualificazione quartieri sud del PUA-VCS) in luogo di un forte

accentramento delle funzioni portuali che favoriscono invece la ghettizzazione della periferia affollata dickensianamente da “*i dimenticati*” della città globale.

4. Nell'ambito di un programma di rilancio del settore turistico-economico-produttivo, è necessario che la riqualificazione della zona portuale diventi un progetto integrato di scala urbana, secondo la prospettiva strategica dei ruoli, che non si traduca in azioni scoordinate tra città e ambito portuale. La mancanza di una politica unitaria volta agli interessi pubblici e agli obiettivi sociali, genera uno sbilanciamento delle funzioni e restituisce scenari contrastanti senza riuscire poi di fatto, a garantire opportune condizioni favorevoli sia allo sviluppo portuale sia a quello urbano.

Se è vero come è vero che l'art.5, comma2, della L. 84/94 recita “le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti” allora, con riferimento all'uso dei suoli, l'attenzione dell'Autorità Portuale (tutta protesa solamente allo sviluppo del riverfront) non può fondarsi sul generico interesse strumentale ad una migliore pianificazione della propria circoscrizione, poichè in quanto tale, questo interesse non può essere differente dallo stesso che l'Amministrazione Comunale può nutrire nell'ambito di sua competenza.

Specificatamente all'ammissibilità nel PRP di strutture turistiche ricettive, occorre precisare che se ai sensi dell'art. 15, lett. “a” della L.R. 78/1976, possono essere realizzate nella fascia di 150 metri dalla battigia, solamente opere ed impianti volti a consentire “la diretta fruizione del mare” - questi ultimi, secondo la logica della disposizione, sono quelli connessi ontologicamente, ed in un rapporto di causalità strutturale necessaria, con la fruizione del mare, ovvero la cui destinazione d'uso sia “necessariamente” condizionata dalla localizzazione nel litorale e che, inoltre, siano destinate alla collettività indifferenziata degli utenti (cfr. **T.A.R. SICILIA, Catania, Sez. I - 19 luglio 2005, nr. 1165/05 - 6 aprile 2009, n. 673** - con cui si è affermato tale principio, confermando anche il contenuto della prassi dell'Amministrazione regionale, come risultante dalla Circolare nr. 2/1992 dell'ARTA) In quest'ottica pertanto, non si può accettare la destinazione a residenza turistica proprio perchè questa, avendo per definizione natura residenziale limitata ad un numero predeterminato di utenti, presuppone quindi un uso non aperto alla collettività .

Ciò suggerisce che dette strutture possono anche essere localizzate oltre l'area portuale in quanto il loro rapporto spaziale con il litorale si pone non già in una relazione di necessarietà, ma di mera occasionalità volta ad incrementarne il valore d'uso.

In altri termini, realizzare un impianto residenziale sulle banchine con affaccio sul mare, ovviamente rende il progetto maggiormente redditivo, ma la localizzazione non è “*condicio sine qua non*” dell'impianto, in relazione alla sua tipologia; senza pensare inoltre, alle notevoli ripercussioni sulle attività esistenti nell'odierno circuito turistico-alberghiero già in condizione di sofferenza per l'attuale situazione di crisi economica.

Alla luce di tutto ciò, l'attuale proposta di PRP richiede una serie di adeguamenti proprio nell'impostazione progettuale del piano attraverso varianti che, oltre a rivedere il perimetro della circoscrizione portuale, spazino dal ridimensionamento delle cubature e delle altezze massime, all'inammissibilità di residenze non abitative e di funzioni commerciali (occorrerebbe rivedere: superfici, altezze, piani, distacchi, limite degli indici di edificabilità pari a quelli massimi consentiti nel territorio comunale).

Ciò detto anche in allineamento con la conferenza di servizi (art. 5 comma 5 del DPR n. 509/97, recepito in Sicilia con l. r. n. 4/03) che può disporre di adeguamenti dei progetti preliminari a motivate prescrizioni al fine di consentirne la compatibilità con gli interessi pubblici in gioco (individuati nel comma 7 dello stesso articolo di legge), per la valorizzazione turistico ed economica della regione, per la tutela del paesaggio e dell'ambiente, nonché per la sicurezza della navigazione, parametri questi che, ai sensi del comma 6 sempre dello stesso articolo, sono presi a fondamento della decisione della conferenza di scegliere l'istanza da ammettere alle successive fasi della procedura (cfr. TAR SICILIA, Catania, Sez. III - 26 gennaio 2010, n. 98).

(Si rimanda ai grafici allegati)

Catania, Settembre 2014

Arch. Carmen Droise