

Comune di Catania

Il Piano Regolatore del Porto

Sul metodo e sul merito del Piano regolatore portuale

Le principali problematiche affrontate nella redazione del nuovo Piano regolatore portuale¹ (Prp) di Catania vertono su aspetti metodologici e di merito, entrambi di valenza generale.

Per quanto riguarda il metodo, è la natura stessa del Prp (strumento urbanistico alquanto giovane, introdotto con la Legge 84/94 di riforma dell'ordinamento portuale e profondamente innovativo rispetto alla precedente prassi di pianificazione dello sviluppo dei porti) che necessita di approfondimenti e chiarimenti metodologici. Mentre i Piani regolatori precedenti alla Legge 84/94 consistevano semplicemente in un disegno, più o meno valido, delle opere marittime per l'ampliamento dei porti, il nuovo Prp si propone, correttamente, di governare lo sviluppo del porto, inteso come spazio fisico e sistema infrastrutturale, ma anche centro dinamico di traffici e di attività economiche, snodo di sistemi complessi, parte vitale del territorio, dell'ambiente e della società.

Ne derivano sia l'esigenza di impostare gli investimenti infrastrutturali sulla base di realistiche previsioni di sviluppo dei traffici marittimi, dell'interscambio terra-mare, della tecnologia navale e della logistica intermodale in una condizione di rapida e costante evoluzione, sia la necessità di progettare un porto funzionalmente ed economicamente competitivo, con la flessibilità indispensabile per cogliere (e talvolta promuovere ed anticipare) le opportunità di crescita.

Da questa natura del Prp, contemporaneamente strumento di governo del territorio e delle attività industriali, commerciali e urbane che si svolgono nel porto, discende anche l'esigenza della sostenibilità ambientale del Piano (uno dei pochi, se non l'unico, soggetto alla procedura Via) e di una forte condivisione dei suoi indirizzi con le altre Amministrazioni, *in primis* quella comunale.

Se gli obiettivi del Prp sono largamente condivisi, le poche esperienze fino ad oggi svolte appaiono assai contraddittorie. Il dibattito in corso investe la necessità sia di definire con maggiore organicità l'articolazione ed i contenuti stessi del Prp² sia di snellire le procedure di approvazione e di aggiornamento previste dalla legge, ancora troppo macchinose. L'elaborazione del Prp di Catania si è svolta nel quadro cui si è fatto cenno, da un lato, riferendosi alle Linee – guida³ per quanto riguarda il rigore e la completezza delle analisi e degli studi specialistici di supporto, dall'altro, cercando di fornire un contributo propositivo al dibattito. Un particolare impegno è stato dedicato a ricercare un punto di equilibrio tra il livello di definizione del disegno fisico del nuovo porto e delle sue principali infrastrutture e quello della normativa tecnica destinata a governare l'uso del porto, le funzioni e le attività che in esso ed attorno ad esso si svolgono, gli interventi e le opere da eseguire. Se questo equilibrio, come ci si augura, corrisponderà alle intenzioni, si rivelerà essenziale per la gestione di un piano che si fonda su pochi e semplici criteri:

1. L'Ente committente del Progetto è l'Autorità portuale di Catania; gli autori del progetto sono Franco Grimaldi e Alberto Rigoni, (Idrotec, Milano), Paolo Viola ed Elena Camporini (Viola Ingegneri & Architetti Associati, Cernobbio Como) in collaborazione con Francesco Di Sarcina, Riccardo Lentini e Davide Romano.

2. Un'importante strumento di riflessione e chiarimento sono, a questo proposito, le "Linee guida" redatte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, seppur non ancora formalizzate.

3. cfr. nota 2.

- chiarezza del Piano e capacità di vincolare gli indirizzi di fondo e gli aspetti realmente importanti,
- leggerezza nella definizione di dettagli progettuali ed operativi non essenziali;
- ampia fiducia nella professionalità degli organi tecnici ed amministrativi dell'Autorità portuale cui è demandata la gestione del Prp;
- costante verifica, aggiornamento ed implementazione del Piano, da sviluppare d'intesa con l'Amministrazione comunale per gli aspetti di reciproco interesse e con riferimento alle iniziative, ai piani ed ai programmi comunitari, nazionali e regionali in materia;
- massima apertura a iniziative e investimenti privati, purché conformi alle scelte complessive del Piano e sinergici allo sviluppo dell'insieme.

Le problematiche affrontate sono di valenza generale anche per altri importanti aspetti: si pensi, ad esempio, al tema della dismissione di aree portuali non più adatte ai traffici, alla loro riqualificazione per usi urbani, con la creazione di *waterfront* (tema comune a tante città e porti storici, in Italia e nel mondo) o ancora alla criticità dell'esercizio delle attività portuali, penalizzate dalla carenza di adeguati spazi retrobanchina, dalla forzata commistione ed irrazionale collocazione delle infrastrutture portuali, dalle difficoltà di accesso al porto



Il Porto oggi.

attraverso la viabilità urbana e varchi inadeguati. Si tratta di problematiche spesso ricorrenti nei porti storici, che si prestano naturalmente a risposte differenziate in relazione alle caratteristiche specifiche di ciascun porto ma da affrontare anch'esse alla luce di indirizzi urbanistici largamente condivisi con la città.

L'interazione con la città

Il Porto di Catania ha un rapporto con la città molto forte e contraddittorio: forte per la presenza storica delle strutture portuali nel paesaggio urbano⁴, per aver sempre costituito una delle importanti attività economiche della città e del suo hinterland, per aver svolto la funzione di ponte fra Catania e tante altre città del Mediterraneo; contraddittorio perché il porto, pur essendo adiacente al centro storico e monumentale della città, ne è separato da tre barriere di diversa natura: la circonvallazione, una delle grandi arterie cittadine percorsa da

⁴ Catania si alza molto sul mare ed il porto è ovunque visto dall'alto.



L'ipotesi progettuale con il waterfront e il nuovo porto turistico.

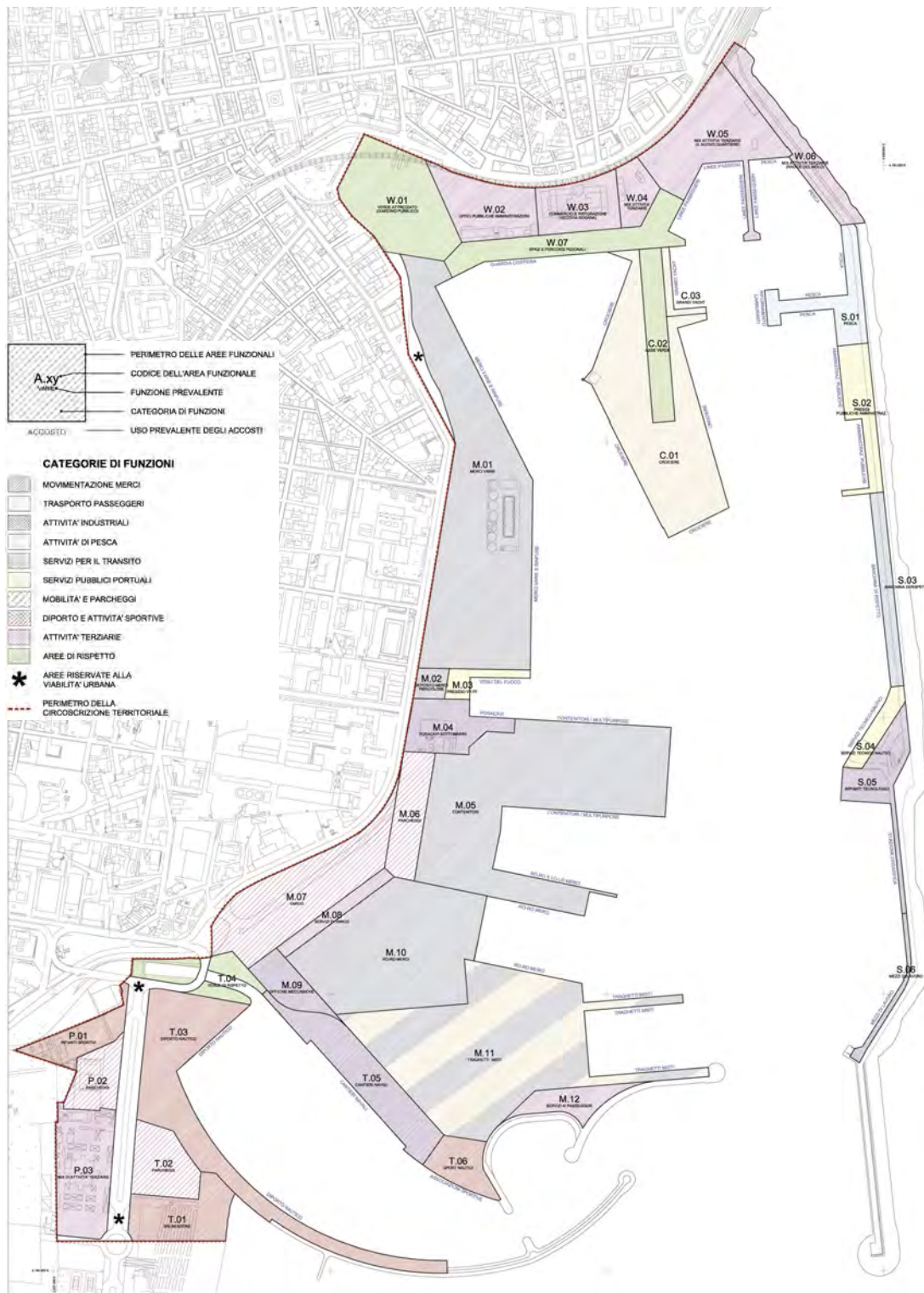
un consistente numero di autoveicoli tutti i giorni e a tutte le ore; la linea ferroviaria che non costituisce un ostacolo fisico all'attraversamento⁵, ma è comunque una potente barriera psicologica fra i due ambiti; la cinta daziaria che priva la Città di un potenziale straordinario *waterfront*.

La struttura del Prp

Il Prp di Catania ha carattere di Piano strutturale e, come tale, definisce strategicamente le diverse parti funzionali del porto individuandone l'ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane e le direttrici di connessione con la città e il territorio.

Inoltre, mette a fuoco gli scenari di sviluppo del porto configurandosi come strumento di gestione e di supporto alle valutazioni, fornendo la griglia degli elementi necessari per valutare coerenza, compatibilità e fattibilità dei possibili interventi infrastrutturali ed operativi, anziché preconstituire un quadro di riferimento rigido.

5. La ferrovia corre su un alto viadotto poggiato su grandi arcate.



La nuova distribuzione delle funzioni.

L'iter procedurale del Prp è stato caratterizzato anche da:

- generazione e confronto di ipotesi alternative, comprendenti la progressiva messa a punto di configurazioni infrastrutturali e di coerenti assetti funzionali in grado di sopperire alle carenze riscontrate nello stato attuale e di corrispondere nella maniera più efficace agli indirizzi fondamentali individuati dalla Autorità portuale;
- verifica ed ottimizzazione del layout, cioè della configurazione di massima, nei limiti propri di un piano strutturale, sia mediante una serie di studi specialistici, denominati Studi di Settore (agitazione ondosa residua, impatto sul litorale circostante, navigabilità, ecc.) che mediante il confronto con standard di efficienza (banchine, aree operative e loro organizzazione, viabilità interna, terminali specializzati, ecc.) per le diverse tipologie di traffico;
- costante interscambio e collaborazione con l'intera comunità degli operatori del settore, con le principali organizzazioni sociali, professionali e culturali della città, con gli organi istituzionali e, mediante uno spe-

cifico “tavolo di concertazione”, tra l’Autorità portuale ed il Comune.

In definitiva, dalle caratteristiche strutturali del Prp deriva uno stimolante impegno per l’Autorità portuale, chiamata ad un ruolo attivo di governo del territorio anziché al semplice accertamento di conformità al Piano dei singoli interventi.

In estrema sintesi, le scelte strategiche del Piano riguardano:

- il ruolo del porto, a servizio di un territorio che comprende sei province con una popolazione di circa tre milioni di abitanti; ruolo fondamentale nel sistema economico regionale, come testimoniano gli elevati tassi di crescita registrati dal 1995, tra i maggiori porti italiani. Questo ruolo dovrà essere salvaguardato anche in futuro, pur nei limiti delle possibilità fisiche di espansione, nell’interesse della città e della regione nonché, in prospettiva, dei sistemi logistici nazionale e comunitario che vedono nel porto di Catania uno snodo significativo dei corridoi plurimodali recentemente inclusi nella lista europea “quick start” delle grandi opere e progetti da finanziare prioritariamente;
- lo sviluppo del porto, orientato al potenziamento della molteplicità di funzioni esistenti, di per sé potente fattore di sinergie e moltiplicatore di potenzialità, piuttosto che su scelte di specializzazione esclusiva su pochi comparti (quale ad esempio il traffico di contenitori) che non garantirebbero una risposta adeguata alle esigenze del territorio e non sarebbero peraltro compatibili con le dimensioni del porto e con l’ambiente che lo circonda;
- l’interazione con la città di tutte le aree e le infrastrutture portuali. Queste, che non devono necessariamente essere racchiuse entro la cinta doganale, si prestano ad essere destinate anche ad usi urbani, accessibili e pienamente fruibili dalla città. Analogamente, il Piano prevede un’adeguata sistemazione della viabilità, con connessioni ed accessi tali da non far gravare il traffico portuale sulle reti viarie urbane;
- il conseguimento per il porto operativo vero e proprio del massimo di efficienza, per fornire un servizio eccellente e raggiungere gli obiettivi richiesti. A questo proposito è necessario, al di là degli interventi infrastrutturali previsti, operare prioritariamente sulla razionale organizzazione degli spazi e sulla distinzione di funzioni e attività in relazione alle caratteristiche dei diversi ambiti territoriali, da dimensionare e strutturare secondo specifici standard.

Gli approfondimenti svolti sui mercati attuali e potenziali del porto di Catania, in una visione di medio – lungo termine, fanno emergere la compatibilità del dimensionamento infrastrutturale previsto dal nuovo Piano regolatore portuale con i seguenti segmenti di traffico, strategici per lo sviluppo sia della Provincia etnea che dell’area sud orientale della Regione:

- servizi turistici di navi da crociera
- servizi di navi traghetto, sia merci sia miste merci/passeggeri
- servizi regolari per contenitori, collegati con i principali mercati intercontinentali a mezzo porti di *transhipment* e, nel lungo termine, con altre aree mediterranee
- traffici, a frequenza non regolare, di merci varie, prodotti specializzati, rinfuse solide non energetiche.

Questi traffici appaiono strategici non solo singolarmente considerati, ma anche nel loro insieme. L’abbandono o un’eccessiva contrazione di uno o dell’altro potrebbero, infatti, alterare un equilibrio che rappresenta il principale punto di forza del nuovo Piano.

L’assetto fisico e funzionale complessivo

Le figure illustrano l’assetto fisico e funzionale del porto definito dal nuovo Prp. Procedendo da nord verso sud si osserva:

1. la restituzione alla città delle banchine di riva settentrionali e delle aree retrostanti che, assieme allo Sporgente centrale ed al Molo di levante vengono liberate dalla cinta doganale ed utilizzate per insediare le funzioni più piacevoli e compatibili;
2. il terminale crociere, il porto peschereccio, i servizi di trasporto pubblico marittimo, le zone destinate ai grandi yacht e alle piccole navi da crociera trovano una collocazione ideale che si integra, valorizzandosi reciprocamente, con gli interventi di riqualificazione delle aree retrostanti e di edifici di grande pregio come la Dogana Vecchia;
3. la conseguente possibilità di un deciso miglioramento della viabilità urbana in un’area particolarmente critica;
4. il deciso trasferimento verso Sud, nell’immediata prossimità dell’Asse dei servizi e dei collegamenti autostradali, del baricentro delle attività portuali maggiormente “traffic intensive” (traghetti e contenitori);
5. la creazione di una adeguata ed autonoma viabilità portuale che fa capo al nuovo varco Sud, unico consentito ai mezzi pesanti;

6. il disegno di banchine ed aree retrobanchina adatte ad accogliere traffici con esigenze diverse (tra i quali il terminale containers e multipurpose) e insieme in grado di far fronte con flessibilità al mutare della domanda;
7. il nuovo porto turistico dell'Acquicella, cerniera tra il porto commerciale ed i lidi della Playa.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Autorità Portuale
Società di ingegneria

IL CASO

Piano Regolatore del Porto

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Waterfront

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Pianificazioni specialistiche

RIFERIMENTI

[http: www.viola-associati.com](http://www.viola-associati.com)