



**DIREZIONE URBANISTICA, GESTIONE DEL TERRITORIO E DECORO URBANO  
SERVIZIO P.R.G. PIANIFICAZIONE URBANISTICA, PROGETTI SPECIALI**



**CITTÀ DI CATANIA**

## **PIANO REGOLATORE GENERALE**

### **DIRETTIVE GENERALI**

*art. 3, comma 7, L.r. 30.04.1991 n.15*

### **RELAZIONE**

*sulle problematiche urbanistiche di rilievo per il Comune e sui criteri informativi del Piano, necessari per un'adeguata pianificazione del territorio comunale*

***Il Sindaco*** *On. Dott. Salvo Pogliese*

***Il Consulente*** *Prof. ing. Paolo La Greca*

***Il Direttore*** *Ing. Biagio Bisignani*  
*Direzione Urb@Met*

***Redazione*** *Arch. Rosanna Pelleriti*  
*Dirigente Servizio P.R.G*

**2019**





## Città di Catania

### SOMMARIO

#### RELAZIONE

*sulle problematiche urbanistiche di rilievo per il Comune e sui criteri informativi del Piano, per un'adeguata pianificazione del territorio comunale*

<b>CAPO 1</b>	<b>PROCEDURE DI FORMAZIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE</b>	<b>5</b>
1.1	INTRODUZIONE	5
1.2	DISCIPLINA URBANISTICA VIGENTE	5
1.3	STUDI DI SETTORE PROPEDEUTICI ALLA REDAZIONE DEL PRG	6
1.3.1	STUDIO GEOLOGICO	6
1.3.2	STUDIO AGRICOLO FORESTALE	6
1.4	PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	7
1.5	ACQUISIZIONE DI EVENTUALI APPORTI SIA INTERNI CHE ESTERNI	7
<b>CAPO 2</b>	<b>REGIME VINCOLISTICO, PIANIFICAZIONI SOVRAORDINATE E DI ALTRI ENTI</b>	<b>8</b>
2.1	REGIME VINCOLISTICO	8
2.1.1	VINCOLO PAESAGGISTICO	8
2.1.2	VINCOLI BOSCHIVI	8
2.1.3	VINCOLI DI INEDIFICABILITÀ	9
2.1.4	ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE	9
2.1.5	VINCOLI AEROPORTUALI	9
2.1.6	SERVITÙ MILITARI	9
2.1.7	RISCHIO INDUSTRIALE R.I.R.	9
2.1.8	SOPRASSUOLI PERCORSI DAL FUOCO	10
2.1.9	CLASSIFICAZIONE SISMICA	10
2.2	PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	10
2.2.1	PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE	10
2.2.2	PIANO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I)	10
2.2.3	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONI (P.G.R.A.)	11
2.2.4	PIANO DELLA CITTÀ METROPOLITANA	11
2.2.5	PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE P.R.A.	12
2.2.6	PIANI DI GESTIONE DELLE AREE COMPRESSE NELLA RETE NATURA 2000	12
2.2.7	REGOLAMENTI RISERVA NATURALE "OASI DEL SIMETO"	12
2.2.8	ALTRA PIANIFICAZIONE REGIONALE	13
2.3	PIANIFICAZIONE DI ALTRI ENTI	13
2.3.1	CONSORZIO AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE IRSAP (EX ASI)	14
2.3.2	PIANO REGOLATORE DEL PORTO	14
2.3.3	PIANO AEROPORTO VINCENZO BELLINI	14
<b>CAPO 3</b>	<b>STATO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE</b>	<b>15</b>
3.1	STATO DI ATTUAZIONE DELLO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	15
3.2	SISTEMA RESIDENZIALE	15
3.3	SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E DEI SERVIZI PUBBLICI	16
3.3.1	ISTRUZIONE	17
3.3.2	STRUTTURE SANITARIE	18
3.3.3	CIMITERI.	18
3.3.4	SISTEMA DELLA GESTIONE DEI RIFIUTI.	18
3.4	SISTEMA DELLA MOBILITÀ	18
3.5	SISTEMA AGRICOLO - AMBIENTALE	19

<b>3.6</b>	<b>LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE</b>	<b>20</b>
3.6.1	RETE ANAS	20
3.6.2	RETE FERROVIARIA RFI	21
3.6.3	RETE METROPOLITANA FCE	22
3.6.4	AEROPORTO	23
3.6.5	PORTO	23
3.6.6	AREA INDUSTRIALE	24
3.6.7	AREE COMMERCIALI	24
<b>3.7</b>	<b>ALTRA PIANIFICAZIONE COMUNALE</b>	<b>25</b>
<b>3.8</b>	<b>ABUSIVISMO EDILIZIO</b>	<b>26</b>
<b>3.9</b>	<b>ANDAMENTO DEMOGRAFICO</b>	<b>26</b>
<b>3.10</b>	<b>SCENARIO ECONOMICO SOCIALE</b>	<b>27</b>

## **DIRETTIVE GENERALI PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PRG**

<b>CAPO 1</b>	<b>CONTENUTI E FINALITÀ DEL NUOVO PRG</b>	<b>31</b>
---------------	---	-----------

<b>CAPO 2</b>	<b>LE INVARIANTI STRUTTURALI</b>	<b>35</b>
---------------	----------------------------------	-----------

<b>2.1</b>	<b>STUDI PROPEDEUTICI DI SETTORE - STUDIO GEOLOGICO</b>	<b>35</b>
<b>2.2</b>	<b>STUDI PROPEDEUTICI DI SETTORE - STUDIO AGRICOLO FORESTALE</b>	<b>35</b>
<b>2.3</b>	<b>PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA</b>	<b>35</b>
<b>2.4</b>	<b>REGIME VINCOLISTICO</b>	<b>35</b>
<b>2.5</b>	<b>PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA</b>	<b>35</b>
<b>2.6</b>	<b>PIANIFICAZIONE DI ALTRI ENTI</b>	<b>36</b>
<b>2.7</b>	<b>PIANIFICAZIONE COMUNALE</b>	<b>36</b>

<b>CAPO 3</b>	<b>INDIRIZZI PROGETTUALI SPECIFICI</b>	<b>37</b>
---------------	--	-----------

3.1	LA DIMENSIONE METROPOLITANA	37
3.2	IL DIMENSIONAMENTO	38
3.3	I VINCOLI ESPROPRIATIVI	38
3.4	I MECCANISMI DI ATTUAZIONE DEL PIANO E LA SOSTENIBILITÀ DELLE SUE PREVISIONI	39
3.5	LA PEREQUAZIONE URBANISTICA	39
3.6	IL CONSUMO DEL SUOLO	40
3.7	GLI AMBITI DA RISTRUTTURARE E I VUOTI URBANI PER LA RIGENERAZIONE	40
3.8	LA RESIDENZA	42
3.9	LE PERIFERIE	42
3.10	IL CENTRO STORICO	43
3.11	LE ATTREZZATURE E I SERVIZI GENERALI	46
3.12	IL SISTEMA AMBIENTALE E IL VERDE URBANO E AGRICOLO	47
3.13	IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI	48
3.14	IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	50
3.15	IL WATERFRONT	52
3.16	IL COMMERCIO	54
3.17	LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	55
3.18	IL TURISMO	55
3.19	LA RIDUZIONE DEI RISCHI - RISCHIO SISMICO	56
3.20	LA RIDUZIONE DEI RISCHI - RISCHIO IDROGEOLOGICO	57
3.21	LA RIDUZIONE DEI RISCHI - RISCHIO CLIMATICO	59
3.22	RISPARMIO ENERGETICO	59
3.23	PRESCRIZIONI ESECUTIVE	59
3.24	LA PARTECIPAZIONE AL PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PIANO	60



## Città di Catania

### **Premessa**

Le Direttive Generali, che qui si sottopongono all'esame del Consiglio Comunale, costituiscono il primo passo per la definizione dell'articolato processo di pianificazione, che mira a definire le strategie sulle quali basare il "disegno" del piano urbanistico della Città di Catania.

La formazione del Piano urbanistico, come "disegno" di un progetto per un futuro possibile, è un processo politico, reso concreto da una rilevante dimensione tecnica, che si pone tra le più significative politiche pubbliche avviate dall'Amministrazione di Catania.

Si tratta di un'azione di governo territoriale che non può che essere improntata all'ascolto e informata alla massima partecipazione. L'intero percorso di redazione delle Direttive Generali è stato caratterizzato, conseguentemente, da un'intensa serie di incontri con gli attori protagonisti della vita della città. Già nel mese di novembre l'Amministrazione ha attivamente partecipato e patrocinato la Conferenza "Pianificare la Multimodalità", promossa da numerose associazioni di interesse ambientale, in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile.

Ci si è confrontati, in incontri programmati, con gli stakeholder istituzionali che operano promuovendo programmazioni di rilevanza territoriale.

Un ascolto continuo è stato attivato con le diverse Direzioni interne all'Amministrazione.

Già nel mese di dicembre, su iniziativa della Direzione Urbanistica, si è tenuto un articolato confronto, aperto alla città e alle professioni tecniche.

Confermando questo percorso, subito dopo la trasmissione (fine di dicembre 2018), da parte dell'ufficio del Piano Regolatore - coordinato dall'Arch. R. Pelleriti, all'interno della Direzione Urbanistica, diretta dall'ing. B. Bisignani - della relazione sulle problematiche urbanistiche e sui criteri informativi del Piano e della proposta del documento di base delle Direttive generali, è stato avviato un Forum di ascolto della città.

L'Amministrazione - consapevole che le scelte di governo del territorio per "Catania Città Sostenibile" devono basarsi su azioni che possano conseguire risultati possibili, segnati, cioè, dalla massima concretezza sui tre piani strettamente interrelati fra loro: sociale, economico e ambientale - ha voluto una discussione aperta e un confronto fattivo con i diversi attori protagonisti della vita catanese ma anche con i semplici cittadini.

Gli incontri si sono tenuti al palazzo della Cultura nel corso del mese di gennaio.

Le categorie delle professioni tecniche, attraverso i rispettivi Ordini degli Agronomi, Architetti, Geologi, Geometri, Ingegneri, sono state invitate a partecipare a tutti gli incontri del Forum, contribuendo a guidarne il dibattito.

Le diverse sessioni si sono articolate in gruppi ristretti a seconda delle specifiche necessità che sono emerse nel corso dei lavori stessi.

I molti contributi ricevuti hanno coadiuvato, con idee o proposte, ad alimentare lo scenario e le strategie che le azioni urbanistiche - delineate dalle presenti Direttive - dovranno tradurre in forma spaziale.

Il percorso avviato non è concluso.

Oltre a questi appuntamenti l'Amministrazione si propone di mantenere vivo il confronto, con i Consigli di Quartiere, le associazioni datoriali, gli ordini professionali, l'Università, i Club Service, le forze sociali e del terzo settore, le associazioni portatrici di interesse ambientale in tutto il percorso di redazione del piano.





## RELAZIONE

### ***Sulle problematiche urbanistiche di rilievo per il Comune e sui criteri informativi del Piano, necessari per un'adeguata pianificazione del territorio comunale***

#### **CAPO 1 PROCEDURE DI FORMAZIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE**

##### **1.1 Introduzione**

Il Piano Regolatore Generale è indispensabile strumento di riferimento per l'attuazione di scelte di politica territoriale finalizzate allo sviluppo economico, sociale e culturale delle comunità locali nonché alla salvaguardia dell'ambiente.

Lo strumento urbanistico del comune di Catania risale al 1969, e risulta, per il trascorso periodo di validità, decaduto da 25 anni nella parte che si riferisce ai vincoli preordinati alla espropriazione.

La sua revisione, obbligo ai sensi della legge regionale 30.04.1991 n. 15, prevede un articolato percorso di approvazione di cui le *Direttive Generali* sono il primo step e costituiscono lo scenario entro cui il Comune, per il tramite del Consiglio Comunale, colloca il proprio ruolo e definisce la propria visione e il proprio progetto di sviluppo e di riassetto territoriale in armonia con il quadro normativo e con l'assetto territoriale sovracomunale.

Da un'attenta analisi dello stato del territorio e delle sue vocazioni le Direttive individuano le principali problematiche in merito alla trasformazione e riqualificazione del territorio, alla tutela e valorizzazione delle risorse esistenti, alla razionalizzazione dei sistemi viari, al soddisfacimento della domanda abitativa, dei relativi servizi, delle attività produttive.

##### **1.2 Disciplina urbanistica vigente**

Il Piano Regolatore Generale viene definito e regolamentato dalla legge urbanistica nazionale 17 agosto 1942, n. 1150 e per la regione Sicilia dalla L.r. 27 dicembre 1978, n.71, nonché dalla L.r. 30 aprile 1991, n.15. Quest'ultima, con l'art. 3, comma 1, pone l'obbligo del rinnovo degli strumenti urbanistici generali i cui vincoli preordinati all'esproprio (una volta di durata decennale, oggi quinquennale) hanno perso efficacia. Tali vincoli riguardano le aree individuate dal PRG per la realizzazione di infrastrutture e servizi di interesse pubblico.

La stessa legge regionale n. 15/1991 ha modificato le procedure di formazione dei piani regolatori comunali, introducendo l'obbligo per il Consiglio comunale di approvare, al fine di avviare l'iter di formazione del PRG, un documento contenente *Direttive Generali* per la formazione del piano e successivamente uno *Schema di Massima*.

Con successiva Circolare n. 1/1992 D.R.U. l'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente ha chiarito che dette *Direttive Generali* devono essere adottate dal Consiglio comunale sulla base di un apposita relazione, da redigersi da parte degli uffici comunali, che individui le problematiche urbanistiche di rilievo per il Comune ed i criteri informativi del Piano, necessari per un'adeguata pianificazione del territorio comunale.

La Circolare n. 2 D.R.U./2000 ha poi specificato i contenuti delle *Direttive* che devono essere stese sulla base di un istruttoria comprendente le informazioni in merito a:

- disciplina urbanistica vigente e principali vincoli sovraordinati;
- stato di attuazione dello strumento urbanistico vigente;
- stato dell'urbanizzazione;
- principali tendenze della domanda di abitazioni, servizi, strutture produttive, direzionali, commerciali e turistiche.

Le *Direttive* costituiscono il primo momento in cui il Consiglio comunale esprime la propria idea di disegno urbano. Nelle fasi successive del complesso processo di approvazione del PRG, l'organo consiliare continua ad avere un ruolo centrale dovendosi esprimere in diverse fasi della procedura:

- 1) Approvazione delle Direttive generali;
- 2) Approvazione dello Schema di massima;
- 3) Adozione del PRG definitivo;
- 4) Valutazione sulle osservazioni che potranno essere presentate a seguito della adozione.

### **1.3 Studi di settore propedeutici alla redazione del PRG**

La normativa prevede che la proposta di nuovo piano faccia riferimento ad alcuni studi propedeutici, che, dall'analisi del territorio dal punto di vista geologico e agricolo forestale, forniscono specifiche indicazioni tecniche e vincolistiche.

#### **1.3.1 Studio Geologico**

Con lo studio geologico sono individuate e perimetrare le zone a più alto rischio che rimangono precluse a trasformazioni urbanistiche e quelle in cui tali trasformazioni sono soggette a prescrizioni.

Lo Studio è strumento necessario per acquisire il nulla osta previsto dalla legge 2 febbraio 1974, n. 64, recante provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche, che all'art. 13 prescrive, l'acquisizione del parere del Genio Civile sulla compatibilità geomorfologica degli strumenti urbanistici generali e particolareggiati prima della delibera di adozione. L'articolo 13 è stato richiamato dall'art. 15 della L.r. 10 agosto 2016, n. 16, di recepimento del T.U. dell'Edilizia D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 e successive modifiche e integrazioni.

#### **1.3.2 Studio agricolo forestale**

Con lo studio agricolo - forestale sono individuate le aree agricole interessate da colture specializzate o dotate di particolari infrastrutture, da salvaguardare ai sensi dell'art. 2, comma quinto, della L.r. 71/1978, e vengono perimetrare le aree boscate e le aree di macchia e vegetazione ripariale di cui alle prescrizioni dell'art. 15 lett. e) della L.r.16.06.1976 n. 78 nonché di quanto disposto dalla L. r. 16/1996 e successive modifiche e integrazioni (L.r.13/1999 e L.r.14/2006).

La legge regionale 15/1991 di modifica ed integrazione alla L.r. 71/1978, in materia urbanistica e proroga di vincoli in materia di parchi e riserve naturali, all'art. 3 comma



## Città di Catania

11, modificato dall'art. 6, L.r. 9/1993, prevede che le previsioni dei piani regolatori generali comunali devono essere compatibili con gli studi agricolo - forestali.

### **1.4 Procedura di Valutazione Ambientale Strategica**

La Valutazione Ambientale Strategica VAS, prevista dalla Direttiva 2001/42/CE e recepita dallo stato italiano con il D.lgs. 2 aprile 2006, n. 152, riguarda tutti gli atti di programmazione e pianificazione ed è un processo finalizzato ad integrare considerazioni sugli aspetti ambientali già nella fase strategica che precede la progettazione e la realizzazione delle opere, per migliorare la qualità decisionale complessiva. In particolare l'obiettivo principale della VAS è valutare gli effetti ambientali dei piani o dei programmi, prima della loro approvazione (ex ante), durante (in itinere) ed al termine del loro periodo di validità (ex post).

L'iter di redazione del nuovo P.R.G. deve essere accompagnato dalla procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategia (VAS) con le modalità previste dal D.lgs 152/2006 e s.m.i., dalla legge regione Sicilia n. 6 del 14 maggio 2009 e dal decreto del Presidente della Regione 08.07.2014, n.23, di approvazione del "Regolamento della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana".

Un obbligo e un'attesa questi che sono stati, correttamente, sottolineati anche nel corso delle diverse fasi di ascolto avviate dall'amministrazione evidenziando, giustamente, la necessità di procedere con la necessaria partecipazione e condivisione delle scelte ambientali, in armonia con le procedure in materia, introdotte dalle direttive europee.

### **1.5 Acquisizione di eventuali apporti sia interni che esterni**

In collaborazione con le Direzioni dell'area tecnica del Comune di Catania (Politiche Ambientali, Politiche Comunitarie, Manutenzioni, Patrimonio, LL.PP., Sistemi Informativi, Statistica), si procederà alla verifica puntuale di tutti gli studi e le elaborazioni esistenti, sull'intero territorio della città. Lo studio del Piano sarà condotto attraverso il monitoraggio e l'aggiornamento di tutti gli indispensabile dati, propedeutici alla sua definizione. Per completare in maniera esaustiva l'iter complesso sugli studi propedeutici, oltre alla citata collaborazione con tutte le Direzioni interne all'Ente, potranno essere disposte procedure di evidenza pubblica per selezionare i servizi più idonei e utili al conseguimento degli obiettivi necessari finalizzati al superiore interesse pubblico dell'intera collettività.

## **CAPO 2 REGIME VINCOLISTICO, PIANIFICAZIONI SOVRAORDINATE E DI ALTRI ENTI**

### **2.1 Regime vincolistico**

Il territorio della città di Catania è sottoposto a diverse tipologie di vincoli, sinteticamente richiamati a seguire.

#### **2.1.1 Vincolo paesaggistico**

Diversi ambiti ed edifici di Catania sono vincolati ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio - D.lgs 22 gennaio 2004, n.42, come beni di interesse paesaggistico sottoposte a tutela, in particolare dagli articoli:

- art. 10 comma 3 "Beni culturali" – Diversi edifici del centro storico di Catania sono stati catalogati di interesse culturale.
- art. 134 "Beni Paesaggistici" e art. 136. "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico". Diverse parti della città sono state individuate come beni paesaggistici e di notevole interesse pubblico dai decreti:
  - D.A. n.2679 del 10.08.1991 (Centro abitato di Catania)
  - D.P.R.S. n. 128 del 09.01.1965 (Fascia costiera Ognina – Capo Mulini)
  - D.P.R.S. n. 4138 del 26.07.1966 (Fascia costiera da piazza Europa a piazza Mancini Battaglia)
  - D.P.R.S.n. 750 del 29.04.1968 (Centro Storico – Largo Barriera)
  - D.P.R.S.n. 541 del 20.04.1974 (Zona della collina alla sommità Tondo Gioeni "ex villa Castelluccio")
- Art. 142 "Aree tutelate per legge". Nel territorio comunale sono presenti e vincolati:
  - a) territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia;
  - c) fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua per una fascia di 150 metri ciascuna;
  - g) territori coperti da foreste e da boschi;
  - m) zone di interesse archeologico.

#### **2.1.2 Vincoli boschivi**

All'interno del perimetro comunale, oltre alle aree boschive individuate ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio - D.lgs 22 gennaio 2004, n.42, diversi ambiti sono vincolati come boschi aventi le caratteristiche previste dalla legge 6 aprile 1996, n. 16, come modificata dalla L.r. 13/1999 e successivamente dall'art. 89 della L.R. 6/2001 e da ultimo dalla L.r. 14/2006, che stabilisce limiti di edificazione nei boschi e nelle relative fasce di rispetto. Tali aree sono localizzate nella parte sud della città nella zona del Simeto e della Plaia, nelle fasce più esterne di San Giovanni Galermo e a Monte Paolillo per un totale di circa mq. 3.900.000.

Le aree boscate sprovviste dei requisiti di cui alla L.r. n. 16/1996, ma tutelate ai sensi del D.lgs 227/2001 e dall'art. 142 lett. G) del D.lgs 42/2004, sono invece dislocate nella zona



## Città di Catania

sud, nella zona industriale IRSAP (ex ASI), a San Giovanni Galermo e nei quartieri a nord-ovest, con una superficie complessiva di circa mq. 168.000.

### **2.1.3 Vincoli di inedificabilità**

Parte del territorio comunale è interessato da vincolo di inedificabilità assoluta come definita da leggi che fissano distanze minime delle costruzioni a protezione di infrastrutture pubbliche o di particolari ambienti, quali:

- Strade ed autostrade (Codice della strada D.lgs 30.04.1992, n. 285);
- Ferrovia - Rete Ferrovia Italiana RFI e Circumetnea FCE – già realizzate o con progetti approvati e in corso di realizzazione (D.P.R. 753/1980 art. 49);
- Impianto di depurazione (L.r. n. 27/1986, art. 46 comma 1);
- Cimiteri di Catania centro e San Giovanni Galermo (T.U. delle Leggi Sanitarie Regio Decreto del 27.07.1934 n. 1265);
- Elettrodotti con distanza di prima approssimazione (L.Q. 22.02.2001, D.M. 29.05.2008);
- Sponde dei corsi d'acqua demaniali (R.D. n. 523 del 1904, art 96 lett.f);
- Fiumi, Torrenti e corsi d'acqua individuati ai sensi dell'art. 142 lett. C) del Dlgs. 42/2004 con le prescrizioni di cui al D./GAB 53 del 27.12.2018;
- Fascia di 150 m. dalla battigia (L.r. 12.06.1976, n. 78, art. 15).

### **2.1.4 Acque superficiali e sotterranee**

Nel territorio di Catania sono presenti e vincolate alcune zone di tutela assoluta e di rispetto a salvaguardia di pozzi e gallerie di servizio delle acque per il consumo umano (D.lgs. n. 152/2006, art. 94).

### **2.1.5 Vincoli aeroportuali**

L'intero territorio comunale è interessato dalle limitazioni degli ostacoli aeronautici nella zona d'influenza di impianto aeroportuale (art. 707 del D.lgs. 09.05.2005 n. 96 - Codice della Navigazione Aerea) dell'aeroporto "Vincenzo Bellini" Fontanarossa e nella parte sud ovest dell'aeroporto di Sigonella.

### **2.1.6 Servitù militari**

Nella parte sud ovest del territorio si riscontrano delle servitù militari (D.Lgs n. 66 del 15.03.2010 – Codice dell'ordinamento militare).

### **2.1.7 Rischio Industriale R.I.R.**

A Catania, sono presenti 6 industrie (cinque localizzate nell'ambito IRSAP) individuate come stabilimenti a rischio di incidente rilevante, di conseguenza le aree limitrofe agli stessi sono interessate da Piani di emergenza per Rischio di Incidente Rilevante – R.I.R. (D.lgs. 29 luglio 2015, n.105).

### **2.1.8 Soprasuoli percorsi dal fuoco**

Diversi terreni, localizzati in particolare nella zona sud di Catania, per un totale di circa mq. 440.000, sono censiti come aree percorse dal fuoco e soggetti ai vincoli previsti dall'art.10, comma 2 della legge 21.11. 2000, n. 353, come recepita dalla L.r. 14.04.2006 n. 14.

### **2.1.9 Classificazione sismica**

L'intero territorio di Catania con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Sicilia n.408 del 19.12.2003, è stata classificato come:

**Zona sismica 2** *Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi terremoti abbastanza forti.*

## **2.2 Pianificazione sovraordinata**

Il Piano Regolatore deve recepire e conformarsi ai diversi piani sovraordinati, adeguandosi alle previsioni degli stessi le cui le indicazioni risultano cogenti e vincolanti.

Vengono di seguito elencati i principali piani con più significativa rilevanza sulla pianificazione del territorio.

### **2.2.1 Piano territoriale paesaggistico regionale**

Il Piano paesaggistico predisposto dall'Assessorato regionale dei beni culturali ed ambientali, relativo al territorio della ex Provincia di Catania, adottato con D.A. n. 031/GAB del 3 ottobre 2018 e da approvarsi con successivo atto, ai sensi del D.lgs 22.01.2004 n. 42 - Codice dei Beni Culturali e del paesaggio - e del Regolamento di esecuzione della legge 29.06.1939, n. 1497 approvato con R.D. 03.06.1940, n.1357, individua gli aspetti peculiari nonché le caratteristiche paesaggistiche del territorio considerato, delimitando i relativi ambiti e precisando vincoli e prescrizioni per la tutela delle diverse categorie di beni paesaggistici esistenti, indicando per gli stessi livelli diversi di tutela.

Ai sensi del Codice, art. 146, le disposizioni dei piani paesaggistici sono cogenti per gli strumenti urbanistici dei comuni e prevalenti anche sulle disposizioni contenute negli atti di pianificazione ad incidenza territoriale previsti dalle normative di settore, ivi compresi quelli degli enti gestori delle aree naturali protette.

### **2.2.2 Piano di bacino per l'assetto idrogeologico (P.A.I)**

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico - PAI - è uno strumento previsto dall'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/1989, dall'art. 1, comma 1, del D.L. 180/1998, convertito con modificazioni dalla L. 267/1998, e dall'art. 1 bis del D.L. 279/2000 convertito con modificazioni dalla L. 365/2000 e predisposto dall'assessorato regionale del territorio e dell'ambiente attraverso *piani stralcio*.

Il PAI ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano.



## Città di Catania

Ha sostanzialmente tre funzioni:

- La funzione conoscitiva, che comprende lo studio dell'ambiente fisico e del sistema antropico, nonché la ricognizione delle previsioni degli strumenti urbanistici e dei vincoli idrogeologici e paesaggistici;
- La funzione normativa e prescrittiva, destinata alle attività connesse alla tutela del territorio e delle acque fino alla valutazione della pericolosità e del rischio idrogeologico e alla conseguente attività di vincolo in regime sia straordinario che ordinario;
- La funzione programmatica, che fornisce le possibili metodologie d'intervento finalizzate alla mitigazione del rischio, determina l'impegno finanziario occorrente e la distribuzione temporale degli interventi.

La finalità principale del PAI è pervenire a un assetto idrogeologico del territorio che minimizzi il livello di pericolosità e rischio derivanti dal dissesto idrogeologico e da eventi naturali estremi.

Le norme di attuazione e le prescrizioni del PAI, ai sensi dell'art. 17, comma 6 bis della legge 183/1989, hanno carattere vincolante per gli enti pubblici e per i soggetti privati e gli strumenti urbanistici devono recepirne le indicazioni e pianificare nel rispetto delle mappature dei diversi differenti livelli di pericolosità geologica o idrogeologica da sottoporre a particolari regimi di tutela.

Il territorio del comune di Catania è compreso, nella parte a sud dell'abitato, all'interno del bacino idrografico 094 – Simeto e, nella parte nord, all'interno del bacino 095 - tra Simeto e Alcantara, il cui PAI è stato approvato con D.P.R. n. 538 del 20.09.2006, aggiornato con D.P.R. n. 534 del 25.09.2008, D.P.R. n. 318 del 21.10.2014 e, D.P.R. n. 45 del 20.02.2015.

### **2.2.3 Piano di gestione del rischio di alluvioni (P.G.R.A.)**

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni della regione Sicilia, adottato nel febbraio 2016 ed approvato con delibera di Giunta regionale n. 274 del 25 luglio 2018, è stato redatto in attuazione della Direttiva 2007/60/CE, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni, e ai disposti del D.lgs. 152/2006, D.lgs. 49/2010 e D.lgs 219/2010.

Elaborato per ciascun bacino idrografico e coordinato a livello di distretto idrografico, persegue l'obiettivo di ridurre le conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la vita e la salute umana, per l'ambiente, il patrimonio culturale, le infrastrutture e le attività economiche. Sulla base degli obiettivi individuati definisce un sistema di misure di gestione del rischio con un insieme combinato di misure di prevenzione, di protezione, di preparazione e di protezione civile.

### **2.2.4 Piano della Città metropolitana**

La perimetrazione storica dell'Area Metropolitana di Catania, che comprende 27 comuni, da Paternò ad Acireale passando per i comuni etnei, è stata ripresa per la Città Metropolitana, dalla L.r. 24 marzo 2014, n.8, che in sede di prima applicazione, confermava le aree metropolitane individuate dai decreti del Presidente della Regione 10 agosto 1995. Successivamente, la Città Metropolitana è stata estesa all'intero territorio dell'ex Provincia Regionale.

La redazione del Piano Territoriale Provinciale di Catania è stata avviata nel 1996, proseguita con l'approvazione delle Direttive generali con atto deliberativo n. 45 del 28 maggio 1999 del Consiglio Provinciale, nonché dello Schema di massima con delibera della G.P. n. 620 del 20 agosto 2001 (aggiornato nel 2004 e riapprovato, nella forma di "Sintesi aggiornata al 2004 dello schema di massima", con delibera della G.P. n.181 del 29 dicembre 2004). È ripresa con il processo relativo alla definizione del Quadro Conoscitivo con valenza Strutturale (QCS), indi del Quadro Propositivo con valenza Strategica (QPS), adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 dell'11 ottobre 2011 e non ancora approvato.

### **2.2.5 Piano di Rischio Aeroportuale P.R.A.**

Il Codice della Navigazione - Parte Aeronautica, approvato con D.Lgs. 9.05.2005, n. 96, come modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006, all'art 707, c. 5°, al fine di mitigare le eventuali conseguenze da incidente aereo, ha introdotto vincoli che interessano i terreni limitrofi agli aeroporti e previsto i Piani di Rischio - P.R.A., finalizzati alla tutela del territorio dai pericoli derivanti dall'attività aeronautica, in riferimento ai quali i comuni non possono autorizzare opere ed attività ubicate lungo le direzioni di decollo ed atterraggio se non coerenti con i piani stessi.

Il Comune di Catania ha redatto il Piano di Rischio per l'aeroporto civile di Catania "Vincenzo Bellini" Fontanarossa, su cui l'ENAC, con nota n. 0035523/IPP del 25.03.2013 ha espresso parere favorevole. Con D.D.G. n. 128 del 30.04.2015, la Regione Siciliana ha approvato, ai sensi della L.r. 71/1978, la variante urbanistica al Piano Regolatore Generale di recepimento delle prescrizioni del P.R.A..

### **2.2.6 Piani di gestione delle aree comprese nella rete Natura 2000**

La Rete Natura 2000 è un sistema coordinato, di livello europeo, istituito appositamente per la conservazione della diversità biologica e per la tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali, individuate e regolamentate dall'Unione Europea tramite le Direttive 92/43/CEE (Direttiva Habitat2), e 79/409/CEE, (Direttiva "Uccelli").

Questa rete è formata dai Siti di Interesse Comunitario (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) designate dagli stati membri, ai sensi della Direttiva Uccelli, per tutelare le aree dove vivono e si riproducono le specie di uccelli selvatici più rare. A livello nazionale, l'individuazione della rete Natura 2000 è stata realizzata dalle singole Regioni.

Nel territorio del comune di Catania, localizzati nella riserva Oasi del Simeto, ricadono sia Siti di Importanza Comunitaria - (codice ITA 070001) che Zone di Protezione Speciale, (cod. ITA 070029) individuati con decreto del Ministero dell'Ambiente 3 aprile 2000) e con decreti Assessore Regionale Territorio e Ambiente n.46 del 21.2.2005 e n.120 del 5.5.2006.

### **2.2.7 Regolamenti Riserva Naturale "Oasi del Simeto"**

Nella parte meridionale del territorio comunale è presente la Riserva Naturale Orientata "Oasi del Simeto", istituita dalla Regione Sicilia con D.A. del 14 marzo 1984, ai sensi dell'art. 31 della legge regionale 98/1981, al fine di incrementare la sosta e la nidificazione dell'avifauna e per ripristinare la vegetazione dunale e mediterranea, e riperimetrata con successivi decreti A.R.T.A. del 10 maggio 1999 e del 13 marzo 2002.



## Città di Catania

L'area è classificata come Sito di Interesse Comunitario (SIC), denominato "Foce del fiume Simeto" e "Lago Gornalunga" recepita con DPR 8 settembre 1997 n. 357 e come Zona di protezione Speciale (ZPS).

L'Oasi, con una superficie di circa 1.850 ettari e una estensione lungo la costa di circa 8 Km, è gestita dal 1988 (Convenzione di affidamento: 26/05/1988) dalla Provincia Regionale di Catania. Come tutte le altre riserve di ambito regionale è suddivisa in due aree con un diverso livello di protezione: la zona "A" e la zona "B".

Ai sensi del decreto assessoriale 30 maggio 1987 "Regolamento concernente le modalità d'uso e l'elenco dei divieti relativi alla riserva naturale "Oasi del Simeto", la zona "A" - Riserva è disciplinata dal Piano di sistemazione, di competenza dell'Ente gestore, mentre la zona "B" - Pre riserva dal Piano di utilizzazione, di competenza del Comune, in corso di approvazione.

La perimetrazione dell'Oasi e le norme dei due regolamenti sono prevalenti sulle scelte pianificatorie del PRG.

### 2.2.8 Altra pianificazione regionale

La regione ha già approvato o ha in corso di approvazione diversi atti di pianificazione e programmazione di grande valenza per il territorio comunale quali:

- Piano integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, adottato con decreto assessoriale LL.PP. n. 1395 del 30 giugno 2017.
- Piano Energetico Ambientale – P.E.A.R.S., redatto ai sensi della Direttiva CE 27 giugno 2001, n. 42 e del Decreto legislativo 29 dicembre 2003, n. 387 approvato con delibera di Giunta regionale n. 1 del 3 febbraio 2009.
- Piano regionale per la gestione dei rifiuti, approvato con deliberazione n.2 del 18.01.2016 e successivi aggiornamenti, ai sensi e per gli effetti della legge regionale 8 aprile 2010, n.9 e del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dell'11 luglio 2012, per il superamento dell'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti solidi urbani;
- Piano d'ambito per la gestione dei rifiuti e Piano di intervento per la gestione dei rifiuti della città di Catania;
- Piano di Tutela delle Acque della Sicilia (PTA);
- Piano Strategico di Sviluppo Turistico 2014-2020;
- Piano regionale protezione civile approvato con delibera di Giunta regionale n. 2 del 14 gennaio 2011;
- Piano dei materiali di cava e dei materiali lapidei di pregio approvato con decreto presidente della Regione 3 febbraio 2016.

### 2.3 Pianificazione di altri enti

Diversi Enti agiscono nel territorio del comune di Catania riferendosi a propri strumenti di pianificazione. Vengono di seguito richiamati quelli con più significativa rilevanza sulla pianificazione del territorio.

### **2.3.1 Consorzio Area di Sviluppo Industriale IRSAP (ex ASI)**

Nella parte sud del territorio comunale, in località Pantano D'Arci, il Piano Regolatore vigente individua una grande parte di territorio di circa 1800 ettari, destinata a zona industriale, precedentemente di competenza del Consorzio Area di Sviluppo Industriale A.S.I.. Con L.r. 12 gennaio 2012, n. 8, i Consorzi A.S.I. sono stati liquidati e le loro aree assegnate all'Istituto Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive – I.R.S.A.P;

Il comparto industriale è disciplinato da specifico piano regolatore, approvato con D.P.C.M. del 27.02.1968, e successive varianti: n. 6 approvata con D.A.T.A. n. 12 del 23.01.1990 (presa d'atto del comune di Catania delibera di C.C. n.65 del 05.08.2009) e variante alle norme di attuazione approvata con D.D.G. n. 63 del 24.02.2010 (presa d'atto del comune di Catania delibera di C.C. 32 del 18.11.2011).

### **2.3.2 Piano Regolatore del porto**

Il porto di Catania, scalo di II<sup>a</sup> categoria, I<sup>a</sup> classe – *porto di rilevanza economica internazionale*, è disciplinato dal Piano Regolatore Portuale – P.R.P., approvato con D.M. n.594 del 16/02/1978.

Il P.R.P. è lo strumento previsto dalla legge 84 del 28.01.1994 che all'art.5 comma 1 precisa che "[...] *l'ambito e l'assetto complessivo del porto [...] sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione delle aree interessate*" e al comma 2 che "*Le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti*". E al comma 3 che "[...] *il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati*".

### **2.3.3 Piano aeroporto Vincenzo Bellini**

L'aeroporto "Vincenzo Bellini" Fontanarossa è il principale aeroporto della Sicilia e tra i primi in Italia per numero di passeggeri annui.

La SAC, società di gestione dell'aeroporto Vincenzo Bellini, ha in corso di redazione il Piano di sviluppo aeroportuale, c.d. *masterplan aeroportuale*, comprensivo degli studi aeronautici e di traffico, e della valutazione delle dotazioni infrastrutturali necessarie.



## Città di Catania

### CAPO 3 STATO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

#### 3.1 Stato di attuazione dello strumento urbanistico vigente

Il vigente Piano Regolatore Generale di Catania, è stato adottato nel 1964 e reso esecutivo con Decreto Presidenziale 28 Giugno 1969, n. 166-A. Dimensionato per una popolazione complessiva di 530.000 abitanti prevedeva un incremento teorico di 120.000 unità rispetto ai 410.000 residenti nel Comune nel 1968.

Redatto dal prof. Luigi Piccinato negli anni 60 del secolo scorso, presentava progettualità e soluzioni urbanistiche di ampio respiro che, conformemente alla cultura di quel periodo storico, favorivano la crescita urbana senza, però, approfondire i temi della città esistente, della valorizzazione dell'ambiente e del territorio agricolo.

Alle intuizioni che, comunque, quel piano conteneva, quali le grandi previsioni di verde unite a servizi e infrastrutture con importanti ricadute sul territorio, corrispondeva una visione lontana dal reale rispetto le previsioni di molte parti della città esistente. Peraltro, sia la scarsità delle risorse che la carente capacità di gestione del governo delle dinamiche urbane di molte Amministrazioni che si sono succedute, ne hanno minato le potenzialità.

È stata favorita la componente residenziale, sia pubblica che privata, con la progressiva saturazione delle aree di espansione, senza apportare contemporaneamente la dotazione dei servizi e infrastrutture indispensabili per un corretto equilibrio territoriale. L'iniziativa pubblica ha registrato pesanti ritardi, procedendo senza una visione unitaria del processo di urbanizzazione, creando una città con gravi carenze e livelli di sub - urbanizzazione che interessano sia il centro che le periferie della città.

Il Piano regolatore è stato modificato nel corso degli anni trascorsi dal 1969 con circa 100 procedure di varianti relative ad aree di piccole o grandi dimensioni. Molte di queste varianti si sono rese necessarie per la esecuzione di infrastrutture e attrezzature pubbliche non realizzabili secondo le indicazioni del PRG. Anche il Regolamento Edilizio è stato aggiornato e approvato con decreto dell'Assessorato regionale 2 dicembre 2014 e successivo decreto di modifica del 24 marzo 2015.

#### 3.2 Sistema residenziale

La dinamica attività edilizia e i mutamenti sociali ed economici che hanno caratterizzato Catania negli ultimi decenni del secolo scorso hanno di fatto consentito, pur senza l'attuarsi delle previsioni demografiche delineate dal Piano, che le sue previsioni abitative siano, oggi, attuate quasi al 100%, sia per la parte relativa all'edilizia residenziale pubblica che per quella privata.

Peraltro, va evidenziato, che buona parte dell'edificato residenziale contemporaneo di Catania risulta costruito, in maniera più o meno regolare, subito prima dell'adozione del Piano vigente. Negli anni successivi il territorio comunale è stato saturato dall'espansione edilizia prevista dallo strumento urbanistico e aggredito da quella abusiva che ha attaccato in particolar modo le aree prossime ai Piani di Zona ex L.167/1962 e le aree costiere dell'Oasi del Simeto.

Anche i diversi Piani di zona previsti dal PRG: Librino, Trappeto nord e sud, Monte Po, Nesima inferiore e superiore, Zia Lisa II, Canalicchio, Dusmet, San Giovanni Galermo, che hanno consentito l'insediamento di oltre 80.000 abitanti, risultano realizzati interamente

per la parte residenziale mentre rimangono incompleti di infrastrutture, attrezzature e servizi.

Questa importante carico urbanistico, che nel corso dei decenni ha occupato il territorio catanese, sommato con quella dei comuni limitrofi che gravitano sulla città, ha come esito un deciso incremento dell'impermeabilizzazione dei suoli e conseguentemente dei livelli di rischio idrogeologico e di alterazione dei regimi idraulici, ma anche un notevole aumento del traffico veicolare, che preme principalmente sul sistema viario del centro urbano di Catania.

### 3.3 Sistema delle attrezzature e dei servizi pubblici

Il PRG del 1969, che come detto, prevedeva di insediare 530.000 abitanti, in riferimento allo stesso numero di popolazione individuava aree da destinare ad attrezzature e servizi nelle quantità previste dal D.I. 2 aprile 1968 n. 1444 per parcheggi, scuole e servizi di quartiere, mentre il verde in quantità superiore.

Tale previsione è stata attuata solo in parte. Il quadro complessivo delle attrezzature pubbliche in tutta la città mostra una consolidata inadeguatezza, con una dotazione attuale di servizi e aree pubbliche sottodimensionata, non solo rispetto alla popolazione prevista ma anche per la popolazione oggi insediata.

In riferimento allo standard per gli insediamenti residenziali, previsto dal D.I. 1444/1968, la dotazione attuale di spazi pubblici riservati ad attività collettive, scuola, verde pubblico o parcheggio, riferendosi ai circa 311.000 abitanti residenti oggi, è pari a circa il 65% del minimo richiesto - 6.000.000 di metri quadri - con una **carezza di circa 2 milioni di metri quadri**, di cui 1.600.000 mq di verde, oggi limitato alla presenza nel territorio dei giardini storici, di alcuni parchi di più recente realizzazione e di piccole aree verdi.

Ancor più insufficienti gli spazi per parchi pubblici urbani e per scuole superiori con un deficit di circa 4.500.000 mq.

<b>Popolazione Catania 31 dicembre 2017</b>		<b>311.620</b>		<b>abitanti</b>	
<b>POP</b>	<b>SU</b>	<b>SD</b>	<b>SE</b>	<b>Differenza</b>	
<b>Popolazione</b>	<b>Standard Urbanistici</b>	<b>Sup. da destinare</b>	<b>Sup. Esistente</b>	<b>(SE-SD)</b>	
	<b>(mq/abitanti)</b>	<b>(mq)</b>	<b>(mq)</b>	<b>(mq)</b>	
<b>311.620</b>	Parcheggi	2,5	779.050	507.267	<b>- 271.783</b>
	Verde pubblico e sportivo	9	2.804.580	1.111.967	<b>- 1.692.613</b>
	Scuole dell'obbligo	4,5	1.402.290	677.297	<b>- 724.993</b>
	Interesse comune	2	623.240	1.307.728	<b>684.488</b>
		<b>TOTALE</b>	<b>5.609.160</b>	3.604.259	<b>- 2.004.901</b>
	Ospedali	1	311.620	849.020	<b>537.400</b>
	Scuole medie superiori	1,5	467.430	380.883	<b>- 86.547</b>
	Parchi urbani e territoriali	15	4.674.300	279.352	<b>- 4.394.948</b>
		<b>TOTALE</b>	<b>5.453.350</b>	1.509.255	<b>- 3.944.095</b>



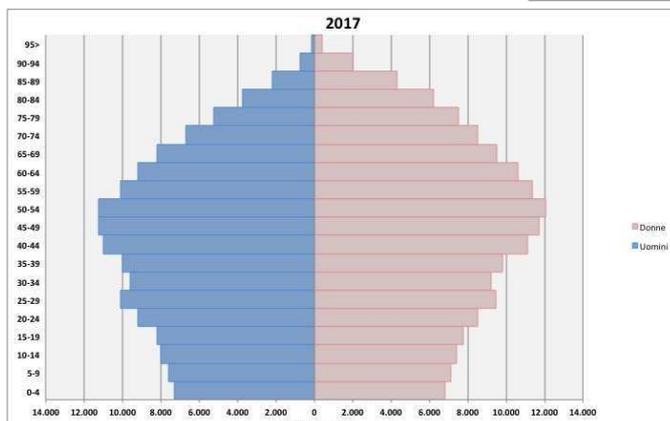
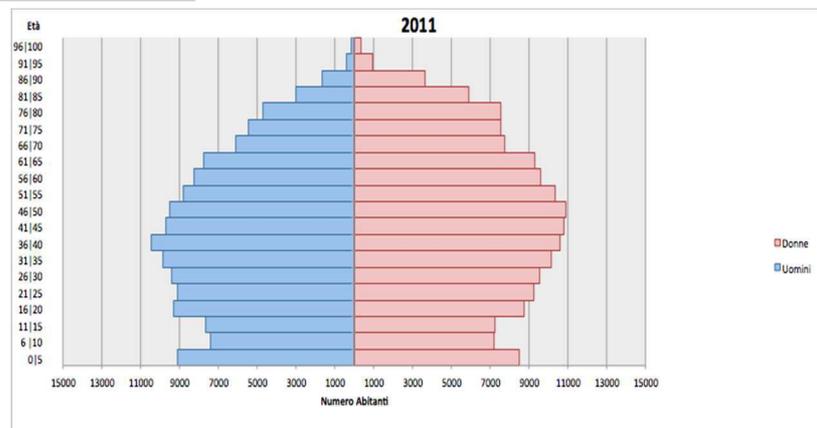
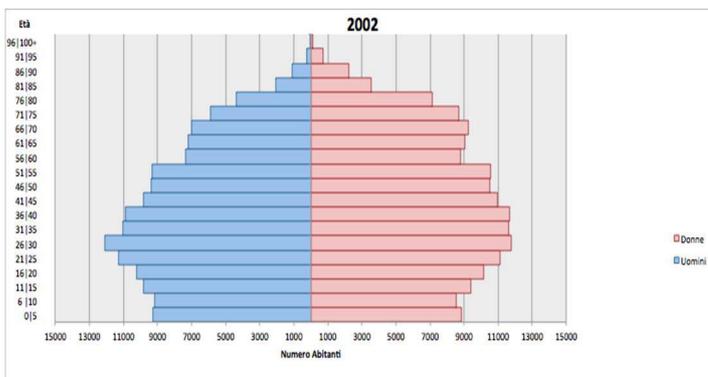
## Città di Catania

### 3.3.1 Istruzione

La dotazione di strutture per l'istruzione esistenti per la popolazione oggi residente è nettamente inferiore (il 50%) a quanto prescritto per legge.

Occorre però una riflessione in merito al reale fabbisogno di spazi per la scuola dell'obbligo, nella considerazione che i minimi da standard, definiti nel 1968 quando il numero dei giovani da scolarizzare era nettamente superiore, oggi appaiono sovradimensionati, come dimostra l'attuale sottoutilizzazione del patrimonio di edilizia scolastica comunale, causata dalla evoluzione recente della struttura demografica, da cui emerge un costante invecchiamento della popolazione.

L'analisi dei dati relativi a Catania rivela nel periodo anni 2002 - 2011 - 2017 una diminuzione delle nascite, una popolazione di età compresa tra i 14 e i 64 anni pressoché costante, un aumento considerevole di quella di età superiore ai 65 anni. Conseguenza di questa mutazione della piramide dell'età è la riduzione della popolazione scolastica e la minor necessità di aule per la scuola dell'obbligo.



Popolazione suddivisa per età e sesso 2002 - 2011 - 2017

### **3.3.2 Strutture sanitarie**

Le scelte localizzative condotte dalla politica sanitaria regionale, con l'individuazione dei nuovi grandi poli sanitari che si sono aggiunti, in anni recenti, al preesistente Ospedale Cannizzaro, quali il Garibaldi-Nesima e il San Marco, tutti collocati nelle aree di margine fra l'abitato comunale e le fasce di prima cintura, insieme all'ulteriore potenziamento del Policlinico, e la localizzazione delle diverse sedi ASP, del 118 al Garibaldi centro, hanno dotato Catania di standard sanitari di rango metropolitano adeguati per la popolazione residente. Venendo meno la necessità di recuperare aree destinate a questo servizio, divengono prioritarie, per contro, le necessità di rivisitare le destinazioni e gli utilizzi di quelle, tante, porzioni di tessuti urbani centrali, spesso di notevoli dimensioni, liberate dalle precedenti sedi dei nosocomi storici quali il "Vittorio Emanuele", "Ferrarotto cardiologia", "Santo Bambino", "Santa Marta".

### **3.3.3 Cimiteri.**

Le strutture cimiteriali esistenti, sia quello centrale di Acquicella che quello di San Giovanni Galermo, richiedono attente verifiche in relazioni ai fabbisogni reali nella prospettiva di verificare le necessità con la richiesta di eventuali ampliamenti anche con riferimento alle urgenze poste dalle esigenze che provengono dal dover soddisfare diverse confessioni religiose.

### **3.3.4 Sistema della gestione dei rifiuti.**

La città di Catania non ha mai avuto un efficiente servizio di raccolta, spazzamento e trasporto dei rifiuti. Il servizio si è sempre basato sulla presenza delle discariche e non si è mai pianificato un concreto ciclo armonizzato di raccolta differenziata e riciclo. Lo spazio pubblico non è stato mai adeguato alle nuove esigenze che la raccolta differenziata impone, sia in termini di centri di raccolta rifiuti (CCR), sia in termini di spazi collettivi ove destinare il servizio.

## **3.4 Sistema della mobilità**

Il PRG vigente, auspicava la modernizzazione delle infrastrutture viarie con un' incisiva previsione di nuova viabilità. La struttura portante era costituita da una grande struttura viaria – *asse attrezzato* – che attraversava la città e collegava, Librino, a sud – ovest, con i grandi centri direzionali di Cibali ad ovest e Picanello ad est con l'obiettivo di drenare il traffico veicolare urbano, spostare le grandi funzioni dalla città più densa, fornire l'intera città di servizi e aree a verde e innescare occasioni per il rinnovo urbano.

Del sistema "asse attrezzato - centri direzionali" è stata realizzata solo una limitata porzione dell'asse viario – quella situata a sud-ovest che attraversa il quartiere Librino – con la conseguenza che le aree destinate a diventare centralità cittadine sono rimaste inutilizzate e dequalificate, con il contestuale degrado dei tessuti urbani limitrofi, pur continuando, tali aree, a costituire una grande occasione per la riqualificazione del settore occidentale della città.

La città è cresciuta per decenni con densità edilizie elevatissime, in assenza di una rete viaria con dimensioni stradali accettabili, e nelle zone di espansione del PRG realizzata solo in parte. All'inadeguatezza della rete stradale, con sezioni insufficienti e marciapiedi di larghezza esigua, poco adatti alla fruizione pedonale, si somma un sovraccarico di fruitori delle infrastrutture comunali.



## Città di Catania

La popolazione residente nel comune di Catania costituisce solo una parte dei beneficiari dei servizi offerti dalla città. In quanto capoluogo di provincia, ora città metropolitana e punto di riferimento importante per l'intera area centro-orientale della Sicilia, Catania è meta quotidiana di un numero di utenti almeno doppio rispetto ai residenti, dovuto al fatto che parte della popolazione, nel corso degli anni '70-'90, si è progressivamente trasferita nei comuni dell'hinterland.

La presenza di numerosi istituti di istruzione superiore, dell'università (oltre 40.000 iscritti), delle aziende ospedaliere, delle amministrazioni periferiche dello stato e della regione, delle sedi di aziende a carattere nazionale, di numerose e importanti manifestazioni culturali, ricreative e sportive richiama flussi di traffico aggiuntivi rispetto a quello generato dai residenti. Altri importanti attrattori di traffico sono: l'aeroporto, il porto, i mercati alimentari all'ingrosso, le numerose attività commerciali, le attività ricreative del centro storico.

La grande quantità di autoveicoli che attraversano Catania è dovuta, inoltre, alla domanda di mobilità imposta dal disordinato sviluppo urbanistico. Lo spostamento di percentuali significative di popolazione verso le periferie e i paesi dell'hinterland, dove i costi delle abitazioni sono più bassi, unita alla carenza generalizzata di servizi di prossimità essenziali (postidi lavoro, scuole, supermercati, negozi, uffici, ambulatori etc.), determinano la necessità di continui spostamenti in direzione "centro" e ritorno. Il trasporto pubblico su gomma, molto carente, non è in grado di raggiungere la popolazione distribuita in modo così capillare sul territorio.

In questo contesto la domanda di mobilità, derivante tanto dal pendolarismo per lavoro e studio che da esigenze minute ed elementari, viene quasi totalmente soddisfatta dal ricorso alla modalità privata su gomma, facendo di Catania una delle città con il più alto tasso di motorizzazione presente (oltre 70 automobili per 100 abitanti contro le 35/40 auto massime ammissibili per una buona vivibilità dell'ambiente urbano). Tenuto conto che la viabilità è spesso inadatta, sia per i caratteri storici del tessuto urbano sia per il successivo disordinato sviluppo dei quartieri, si ricava una situazione del traffico di congestione quasi permanentemente, con una "pendolarità" del traffico periferia-centro con caratteristiche particolarmente intense, con tragitti periferia/comuni contermini/centro e ritorno ripetuti più volte al giorno.

### **3.5 Sistema agricolo - ambientale**

Il PRG del 1969 per la sua genesi in un periodo storico tendente allo sviluppo urbano, pur tipizzando come verde rurale circa 100 Km<sup>2</sup> sui 180 Km<sup>2</sup> di territorio catanese, ha posto minore attenzione alla qualità del sistema agricolo e ambientale che non è stato adeguatamente disciplinato per la sua tutela.

Per il settore agricolo, fondamentale per l'economia catanese, soprattutto nei territori della Piana, nulla viene definito, confermando una disattenzione presente nella cultura urbanistica italiana del tempo. Le zone "rurali" vengono adoperate solo in funzione di spaziatura ecologica fra gli insediamenti, secondo il principio della "Green Belt" londinese.

Nonostante la massiccia urbanizzazione avvenuta negli ultimi decenni con la costante e progressiva diminuzione della superficie agricola totale, con un consumo di suolo agricolo di circa 17 milioni di mq, Catania conserva un ambito rurale che rappresenta, ancora oggi, circa il 46% dell'intero territorio, con un rapporto popolazione/densità territoriale pari a

1.730 abitanti per Km<sup>2</sup>, che descrive una città con una componente agricola tuttora rilevante.

Le aree ancora libere sono concentrate, a parte qualche piccola porzione residua a margine dei confini con gli altri comuni, prevalentemente nella zona sud della città, nella Piana, mentre l'espansione urbanistica, si è sostanzialmente concentrata a nord del territorio comunale, verso le pendici dell'Etna, ed a sud est, in prossimità del litorale.

Solo con l'istituzione della Riserva Naturale Orientata "Oasi del Simeto", nel 1984, e delle relative aree SIC e ZPS nel 2005 e 2006, nonché con l'individuazione dei boschi ai sensi della L.r. 16/1996 alcune parti non urbanizzate del territorio sono state sottoposte a specifica tutela.

Oltre all'area protetta dell'Oasi del Simeto e ai boschi, si deve segnalare, nel territorio catanese, anche la presenza di ecosistemi di particolare interesse, anche se in parte compromessi dall'azione antropica, come diverse aree private incolte e/o abbandonate e residui di impianti agricoli all'interno dell'area urbana.

Grande importanza rivestono anche i resti delle colate laviche ancora riconoscibili diffuse nella città. La lava del vulcano ha avuto sempre un ruolo determinante per Catania e, nel bene e nel male, ha determinato la storia della città, che, sempre voluta nello stesso sito, è stata più volte interessata da ricoprimenti lavici, che hanno obliterato parzialmente il preesistente tessuto urbano. Il territorio ha conservato rilevanti testimonianze di tante eruzioni, ancora presenti in affioramento, estesi areali che testimoniano il susseguirsi delle eruzioni.

### **3.6 Lo sviluppo infrastrutturale**

Le scelte infrastrutturali condotte nei lunghi anni che hanno segnato la vigenza del Piano redatto nel 1964 ed approvato nel 1969 hanno visto una vera metamorfosi dell'originario assetto infrastrutturale in esso previsto. Basti pensare, fra l'altro, alla mancata realizzazione dell'Asse Attrezzato nelle parti più interne alla città consolidata, o alla realizzazione, per contro, della tangenziale, dell'autostrada per Siracusa, e della Metropolitana.

Oggi il territorio catanese è caratterizzato dalla presenza di alcuni tra i principali nodi infrastrutturali strategici della Sicilia: Ferrovia, Ferrovia Circumetnea, Aeroporto, Porto, Interporto, Mercato Agroalimentare, Zona Industriale, in potenziale connessione stante la loro strettissima vicinanza territoriale.

Il sistema infrastrutturale si è costantemente potenziato nell'ultimo decennio e la principale programmazione dei diversi enti dovrebbe essere completato nell'arco del prossimo quinquennio, rendendo il nodo catanese un Hub infrastrutturale di rilievo nazionale e il più attrezzato della Regione Sicilia e rafforzando le opportunità di sviluppo del territorio.

#### **3.6.1 Rete ANAS**

Lo sviluppo dell'intera rete ANAS, negli ultimi anni, ha avuto una crescita rilevante della infrastrutturazione esistente.

L'Autostrada Catania Siracusa, dal 2013 in esercizio, è stata un'occasione per lo sviluppo locale, consentendo in particolare che il sistema portuale Catania - Augusta, diventasse un unicum, facilitando i trasporti merci e i collegamenti con i comuni a sud del territorio



## Città di Catania

catanese. Infatti, il pendolarismo con l'area siracusana è divenuto, oggi, sempre più importante. Le funzioni principali sono legate alla istruzione (rapporti con l'Università di Catania), al turismo, al commercio. Le realtà municipali limitrofe all'asse autostradale hanno moltiplicato i rapporti con la città metropolitana di Catania. Lentini, Carlentini, Augusta e la stessa Siracusa si sono maggiormente integrate giocando un ruolo analogo a quello delle città della cintura nord.

Altrettanto importante si profila la realizzazione del nuovo asse viario "Ragusana" che cambierà i rapporti di interconnessione con la provincia di Ragusa, favorendo il trasporto su gomma e le relazioni economiche con la città metropolitana di Catania.

### 3.6.2 Rete Ferroviaria RFI

Catania ha acquisito un ruolo fondamentale nel nuovo scenario dell'assetto complessivo del sistema ferroviario della Sicilia che, non prevedendo più il raddoppio della tratta Messina - Palermo, attribuisce di fatto un'importanza centrale al passante catanese attraverso cui verrà instradata la maggior parte del traffico siciliano del Corridoio Berlino - Palermo, di interesse comunitario. Il tratto di linea ferroviaria che ricade nel territorio del comune di Catania, gestita da RFI SpA, società del gruppo Ferrovie dello Stato, si sviluppa dalla Stazione di Ognina, a nord, fino alle due diramazioni per Palermo e Siracusa, a sud, e in parte risulta ancora a singolo binario.

L'infrastruttura ferroviaria, nata in funzione delle esigenze delle città di fine ottocento che fondava una parte importante della propria economia sulla raffinazione e il commercio dello zolfo, conclusa questa fase, ha costituito per la città la cosiddetta *cintura di ferro*, risultando una pesante limitazione al naturale rapporto tra la città e il mare.

Non a caso, la risoluzione di questo tema è stata oggetto di progetti e proposte in tutti gli strumenti urbanistici della città, dagli anni '30 del secolo scorso, nessuno dei quali tuttavia ha raggiunto la fase dell'attuazione, se si esclude la galleria mono binario realizzata tra Ognina e Piazza Europa negli anni '50.

La storica presenza delle Ferrovie dello Stato sulla fascia costiera con i suoi impianti, distribuiti in maniera forte e vincolante, in cinque localizzazioni principali (Piazza Europa, Catania Centrale, Acquicella, Fontanarossa e Bicocca), ha provocato diverse conseguenze negative come: la negazione del rapporto con il mare per la città; la demolizione di parte del tessuto storico della città settecentesca con un pesante sventramento tra la porta Uzeda e il castello Ursino; una barriera visiva per chi proviene da sud che nasconde la vista degli edifici barocchi realizzati sulle mura cinquecentesche; una limitazione fisica all'accessibilità da sud al centro storico della città; forti impatti ambientali con l'occupazione di vaste aree di grande interesse paesaggistico.

Per risolvere e superare tale cesura e per riattivare il rapporto della città con il mare, da oltre un decennio si è individuata come unica soluzione possibile l'interramento dei binari ferroviari e della stazione, che consentirà di liberare aree di grandissimo pregio che potranno essere riqualificate e riconvertite a nuovi usi.

L'interramento della linea ferroviaria, con il raddoppio della intera tratta ove ancora a singolo binario, rientra nella programmazione RFI per Catania, all'interno dell'intervento del passante ferroviario di Catania, il cosiddetto "Nodo Catania - Interramento stazione centrale", che interessa 4 Km di tratto urbano e 15 km nell'area metropolitana di Catania di linea ferroviaria, finanziati con delibera CIPE n. 121 del 2001, in riferimento alla legge

n. 443/2001 (c.d. "legge obiettivo"), confermata dall'intesa generale quadro tra Governo e Regione Siciliana del 2003.

RFI ha, inoltre, in corso un forte rinnovamento infrastrutturale con previsioni di integrazione con gli altri sistemi di mobilità quali la metropolitana, l'aeroporto, il porto e di interventi di velocizzazione della linea Catania Siracusa e il raddoppio della Catania Palermo. Gli investimenti delle Italferr prevedono inoltre la trasformazione in metropolitana veloce della linea ferroviaria da Taormina a Catania, facilitando il flusso lungo la costiera ionica. Nel territorio comunale risultano già realizzate le fermate Ognina, Picanello, Europa.

### **3.6.3 Rete Metropolitana FCE**

La Metropolitana di Catania è una linea ferroviaria a scartamento ordinario ed è elettrificata con tensione di alimentazione a 3 kV in corrente continua, gestita dalla Ferrovia Circumetnea, in servizio dall'11 luglio 1999.

Nel 2017 la metropolitana di Catania è stata utilizzata da 3.000.000 di passeggeri, a fronte dei 680.000 dell'anno precedente con importanti incrementi anche nel 2018 con quasi 6 milioni di utilizzatori.

La Ferrovia Circumetnea ha avviato un programma di potenziamento e trasformazione della propria linea ferroviaria che si suddivide sostanzialmente in due componenti principali: la prima concernente la realizzazione di una rete metropolitana nelle aree urbane di Catania e Misterbianco e nell'ambito territoriale suburbano fino ad Adrano, la seconda concernente l'ammodernamento delle tratte extraurbane comprese nella restante parte dell'attuale tracciato ferroviario attorno all'Etna, tra Adrano e Riposto.

Relativamente alla rete metropolitana cittadina, dal 1999 è in esercizio la *Borgo-Galatea-Porto* lunga 3,8 km dei quali 2 km, comprendenti 4 stazioni (*Borgo, Giuffrida, Italia e Galatea*), in galleria a doppio binario ed i restanti 1,8 km comprendenti 2 stazioni (*FS e Porto*). Dal 2016 sono state messe in esercizio altre due tratte di metropolitana lunghe complessivamente 1,9 km. La prima tratta, *Galatea - Giovanni XXIII*, è lunga 0.9 km e comprende una stazione (Giovanni XXIII), mentre la seconda tratta, *Giovanni XXIII - Stesicoro*, è lunga 1 km e comprende una stazione (Stesicoro). La seconda *Borgo - Nesima*, lunga 3.1 km comprendente quattro stazioni. Attualmente la rete metropolitana in funzione all'interno del centro urbano di Catania è pari a 8.8 km con 12 stazioni.

Sempre in ambito urbano, sono di prossima realizzazione due ulteriori fondamentali tratte: *Stesicoro - Aeroporto* lunga 6.8 Km con 8 stazioni (*San Domenico, Vittorio Emanuele, Palestro, San Leone, Verrazzano, Librino, S.M.Goretti e Aeroporto*), e *Nesima - Misterbianco Centro* lunga 3.9 km con 4 stazioni, che consentiranno di collegare il centro di Catania con i quartieri periferici posti al margine ovest della città densa, nonché, con l'aeroporto ed il centro di Misterbianco.

Con il completamento del programma di sviluppo della metropolitana si avranno, in esercizio da Misterbianco fino all'aeroporto, 19.5 km di metropolitana con 24 stazioni a servizio della città metropolitana di Catania.

In ambito extraurbano è prevista la prosecuzione della linea metropolitana, prevalentemente in superficie e a doppio binario, da Misterbianco fino a Paternò, per una lunghezza complessiva pari a 12.2 km, realizzando così una rete metropolitana, da Paternò fino all'aeroporto, lunga complessivamente 31.7 km con 29 stazioni.



## Città di Catania

La realizzazione della tratta *Misterbianco centro - Paternò*, consentirà anche di collegare la tratta *Paternò - Adrano* (lunga 15.5 km con 10 stazioni), per la quale sono stati già i lavori di ammodernamento e predisposizione per lo scartamento ordinario e l'elettrificazione, con la restante parte della rete fino all'aeroporto, estendendo così la rete metropolitana dall'aeroporto fino ad Adrano, ad una lunghezza complessiva pari a 47,2 km con 39 stazioni.

### 3.6.4 Aeroporto

L'aeroporto di Catania fa parte del sistema più ampio degli aeroporti della Sicilia orientale previsto dal piano nazionale degli aeroporti. Serve circa i due terzi del territorio siciliano, 7 province su 9 ed è ubicato in corrispondenza dei principali nodi stradali e ferroviari che connettono il territorio della Sicilia centro-orientale e vicino a importanti infrastrutture quali il porto, l'interporto, il mercato agroalimentare.

Nel 2017 l'aeroporto di Catania ha sviluppato un traffico di oltre 9 milioni di passeggeri consolidando il suo ruolo nel panorama aeroportuale nazionale (sesto scalo nazionale dopo Fiumicino, Malpensa, Linate, Bergamo e Venezia e primo nel Mezzogiorno), con un incremento rispetto al 2016 del 15,25% con una forte crescita anche del traffico internazionale. Il piano degli investimenti in atto all'esame dell'ENAC prevede interventi per oltre 160 milioni di euro.

La società ha in atto la definizione del nuovo *masterplan* che conterrà le strategie di sviluppo infrastrutturale che la società di gestione ha individuato con la supervisione dell'ENAC.

### 3.6.5 Porto

Il porto di Catania è situato al centro del bacino Mediterraneo ed è asservito ad un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane su nove, con una popolazione complessiva di tre milioni di abitanti.

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

Essenzialmente di tipo mercantile ma con la presenza di attività commerciali, crocieristiche, cantieristiche, industriali, pescherecce e diportistiche, amatoriale e sportive, tecnologiche e di ricerca scientifica, ha valenza intermodale per la sua contiguità alle principali infrastrutture. La vicinanza con la stazione ferroviaria, la ferrovia metropolitana, l'aeroporto, l'interporto, il centro agroalimentare, la zona industriale e il facile inserimento nella rete viaria e ferroviaria territoriale, conferiscono al porto di Catania una peculiarità unica in Sicilia. Queste caratteristiche, debitamente potenziate e coordinate, hanno consentito nell'ultimo decennio un trend di sviluppo positivo, che ha fatto assumere al porto di Catania un ruolo principale e determinante nello sviluppo dei traffici marittimi nazionali, comunitari ed internazionali.

La sua attività commerciale da diversi anni presenta un trend positivo di crescita in particolare nel settore dei traghetti Roll-on e Roll-off. Anche il traffico passeggeri crocieristico negli ultimi anni ha avuto una ripresa, con l'aumento degli accosti con incremento del numero di navi e dei passeggeri e con il ritorno dei *cruise operators* anche

grazie all'incremento dei pescaggi oggi disponibili presso la "Darsena Polifunzionale", inaugurata nel luglio del 2015.

Il Porto si trova al centro di un sistema urbano molto complesso del quale è, in un certo qual modo, lo snodo, la cerniera fra diverse anime di Catania. L'infrastruttura portuale costituisce una presenza mediatrice fra ambiti urbani diversi: lo storico quartiere Civita, caratterizzato dalla presenza di importanti testimonianze architettoniche e monumentali, il quartiere popolare di S. Cristoforo - SS. Angeli Custodi che scende dal Castello Ursino verso la via Cristoforo Colombo; il quartiere industriale e artigianale che si estende fra la via Domenico Tempio e la via Plaia; il grande snodo anulare della Rotonda della Plaia che si sviluppa davanti al Faro Biscari e che dà accesso al quartiere dell'Acquicella, all'Asse dei Servizi allo stesso porto ed alle attrezzature lungo la costa sabbiosa della Plaia. Ha un rapporto con la Città molto forte ed al contempo molto contraddittorio.

Forte, per la presenza storica delle strutture portuali nel paesaggio urbano, per aver sempre costituito una delle importanti attività socio-economiche della Città e del suo hinterland e per aver svolto la funzione di ponte culturale ed economico fra Catania e tante altre città del bacino Mediterraneo. Forte anche perché la viabilità urbana in entrata alla città o in uscita in direzione sud -da e verso l'aeroporto, le autostrade, i più vicini centri commerciali, la spiaggia etc. - costeggia il perimetro portuale.

Contraddittorio, perché il porto, pur essendo adiacente al centro storico e monumentale della Città, è da questa diviso da barriere di diversa natura ma di identico effetto: la via Domenico Tempio, che è una delle grandi arterie cittadine, percorsa da un consistente numero di autoveicoli tutti i giorni e a tutte le ore; la linea ferroviaria Catania - Siracusa che, posta su un alto viadotto poggiato su arcate, costituisce una rilevante barriera fisica tra i due ambiti; la cinta daziaria che è la vera barriera che priva la Città di un potenziale straordinario waterfront; le attrezzature e le gru del porto, mediamente più alte degli edifici cittadini, che rappresentano il primo impatto con la Città per chi arriva dall'aeroporto e dal sistema autostradale che collega Catania a sud verso Siracusa e ad ovest verso Palermo.

### **3.6.6 Area industriale**

All'interno del territorio comunale, in località Pantano D'Arci, è presente un'area di sviluppo industriale con un'estensione di 1.800 ettari. L'area è gestita dall'IRSAP ma una porzione resta territorialmente in capo al Comune di Catania.

L'infrastrutturazione dell'area non è stata completata e diversi lotti risultano non utilizzati.

### **3.6.7 Aree Commerciali**

Nell'area metropolitana di Catania, considerando il rapporto fra popolazione e metri quadrati espositivi, risulta una delle più alte densità di centri commerciali d'Europa e secondo le associazioni di categoria l'intero territorio siciliano è già saturo.

Il proliferarsi in quantità ed estensione di centri commerciali e parchi commerciali, decuplicatesi negli ultimi decenni in maniera non coerente alla logiche di mercato da un lato ha creato un eccesso di concorrenza anche tra i nuovi format commerciali dall'altro è la principale causa della desertificazione commerciale nel centro di Catania e dei comuni metropolitani e della chiusura di moltissimi esercizi di piccole dimensioni.

Non solo i centri commerciali naturali nel centro città ma anche i grandi parchi commerciali sono in crisi con molte delle strutture al collasso economico e con parte dei negozi chiusi.



## Città di Catania

### 3.7 Altra pianificazione comunale

Ulteriori strumenti pianificatori disciplinano il territorio comunale parallelamente al Piano Regolatore Generale. Di seguito elenchiamo i principali

- **Piano del Traffico Urbano.** Il PTU – Piano del Traffico Urbano è obbligatorio per le città con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, ai sensi dell'art.36 del Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992) e va redatto in riferimento agli obiettivi e ai criteri indicati nelle Direttive predisposte nel 1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici. Il Piano del Traffico Urbano è articolato in tre livelli di progettazione. Il primo è quello Generale (PGTU) comprendente, oltre alla classificazione e al regolamento viario, i criteri di riorganizzazione del trasporto pubblico, lo schema generale di circolazione e sosta veicolari e la definizione di eventuali aree pedonali (o zone a traffico limitato ZTL), nel quadro di una strategia intermodale e di un'offerta di trasporto. L'attuazione del PGTU avviene attraverso i piani di dettaglio (particolareggiati ed esecutivi). Catania si è dotata di PGTU, approvato con delibera di Giunta comunale del 7 novembre 2012 n. 522
- **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS** è uno strumento di pianificazione strategica istituito dall'art. 22 della L. n. 340 del 24 novembre 2000, che, in un orizzonte temporale di medio - lungo periodo (10 anni), deve sviluppare una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. È uno strumento essenziale per stimolare e governare il cambiamento necessario alla qualità della vita. L'adozione e l'utilizzo del PUMS è considerato inoltre un fattore competitivo nell'accesso ai finanziamenti europei, che rappresentano la principale risorsa oggi a disposizione per gli Enti Locali. Il PUMS di Catania è in corso di definizione.
- **Piano d' Azione per l'Energia Sostenibile – PAES** è lo strumento attraverso cui i Comuni assumono un ruolo decisivo nella lotta al cambiamento climatico e nella promozione della sostenibilità energetica nei propri territori, integrando la sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il PAES in particolare definisce una visione strategica a lungo termine che porti all'obiettivo fissato entro il 2020 della riduzione di almeno il 20% delle emissioni di gas a effetto serra, l'aumento del 20% dell'uso di energie rinnovabili, il miglioramento del 20% dell'efficienza energetica nei consumi, nonché azioni a breve e medio termine. Il "Piano di Azione per l'Energia Sostenibile" di Catania è stato approvato dal Consiglio comunale con delibera n. 18 del 19 giugno 2015.
- **Piano comunale di classificazione acustica** comprende la Zonizzazione Acustica del territorio comunale, il Piano di Risanamento ed il Regolamento comunale per la Tutela dall'inquinamento acustico, e va redatto secondo le modalità indicate dalle "Linee guida per la classificazione del territorio della Regione Siciliana", emanate dall'Assessorato territorio ed ambiente con decreto dell'11/09/2007. Il Piano di Catania è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 17 del 4 marzo 2013.
- **Piano di protezione civile-** È l'insieme delle procedure operative di intervento per fronteggiare una qualsiasi calamità attesa in un determinato territorio. Il piano

di protezione civile è lo strumento che consente alle autorità di predisporre e coordinare gli interventi di soccorso a tutela della popolazione e dei beni in un'area a rischio. Ha l'obiettivo di garantire con ogni mezzo il mantenimento del livello di vita civile messo in crisi da una situazione che comporta gravi disagi fisici e psicologici e definire i ruoli delle strutture comunali preposti alla protezione civile per azioni di soccorso. Il Piano di Catania, redatto ai sensi della legge 100/2012, è stato approvato con delibera di C.C. n. 19 del 9 aprile 2013.

### **3.8 Abusivismo edilizio**

Alle espansioni edilizie previste dallo strumento urbanistico si sono affiancate negli anni attività edilizie abusive prevalentemente destinate a soddisfare bisogni residenziali.

L'abusivismo, con la realizzazione di edilizia sparsa ma prevalentemente di agglomerati abusivi anche di grandi dimensioni, si è concentrato in periferia, nelle aree prossime ai Piani di Zona ex L.167/1962 e nelle aree costiere dell'Oasi del Simeto, determinando fenomeni patologici di particolare complessità urbanistico e sociale e aggravando il grado di pericolosità del territorio. Si rileva, infatti, un numero considerevole di abusi che interessa aree sottoposte a vincoli di diverso genere e, in particolare, a quelli idrogeologici.

Gran parte di questo edificato realizzato in difformità al PRG è stato oggetto di procedure di sanatoria in riferimento alle diverse specifiche leggi che si sono succedute - l.r 37/1985, L. 724/1994, L. 326/2003 - con un totale di 28.482 istanze.

Lo stato di definizione delle istanze presentate è molto ridotto con una percentuale molto bassa di chiusura dell'iter con il rilascio o diniego del titolo edilizio per solo 8.286 pratiche.

A causa delle non incisive attività di controllo e repressione, il fenomeno dell'abusivismo continua ad essere una delle cause principale del consumo del suolo.

### **3.9 Andamento demografico**

La popolazione residente di Catania ha subito una riduzione continua dagli anni '70 sino ad oggi di circa il 25% (da 400.000 a 300.000), a favore dei comuni limitrofi, sospinti verso modelli insediativi e residenziali più attrattivi ed economici, in ciò incoraggiati da un tasso di motorizzazione individuale in continua crescita e tra i più alti nel mondo (più di 70 autovetture ogni 100 abitanti).

Tali spostamenti demografici ed i conseguenziali mutamenti urbanistici hanno creato un unico sistema urbano che va ben oltre i confini comunali della città con una caratterizzazione funzionale dei piccoli comuni a nord che di fatto si presentano come quartieri residenziali di una grande città, che ha fagocitato il territorio pedemontano, dimenticando però di realizzare servizi e sottoservizi, e nella quale almeno 800.000 cittadini etnei svolgono giornalmente intense relazioni.

Il naturale incremento demografico della popolazione catanese, nel tempo, ha trovato valide alternative abitative presso i comuni etnei vicini che, essendo di vocazione agricola, disponevano di estese aree con pregevoli caratteristiche ambientali.

Dal confronto dei dati relativi all'ultimo censimento ISTAT 2011 con quelli del precedente decennio risulta un decremento pari al 6,2%.



## Città di Catania

**Popolazione residente 2001 = 313.110**

**Popolazione residente 2011 = 293.541**

Con una tendenza di lieve crescita che ha riportato, prevalentemente per l'allineamento dell'anagrafe comunale con i dati ISTAT, la popolazione residente quasi alle quantità 2001

**Popolazione residente 2017 = 311.620**

Dalla lettura degli indici demografici dell'ultimo censimento 2011, confrontati con quelli del precedente ventennio si può comprendere il carattere migratorio della popolazione catanese, principalmente verso i comuni limitrofi, ma che, comunque, continua a gravare su Catania che deve far fronte alle spese di gestione di rifiuti, manutenzione, servizi e quant'altro necessario, per una popolazione ben superiore ai 300.000 abitanti residenti.

I dati storici presentano Catania con una popolazione di 333.075 residenti al 1991, e i comuni gravitanti con una popolazione di 376.021 residenti (1991). Nel decennio 1981/91, complessivamente i comuni gravitanti crescono di 67.367 unità, 21,83%, mentre il capoluogo decresce di 47.254 unità, con una variazione percentuale negativa del 12,42%.

Questo conforta l'ipotesi di una crescita derivante dalla forte mobilità interna dell'area metropolitana, con lo spostamento della popolazione verso i comuni più piccoli alla ricerca di un modello di vita diverso e di costi, soprattutto immobiliari, meno alti di quelli che offre la grande città.

Per quantificare la popolazione che vive in modo organizzato all'interno del territorio catanese, necessariamente si devono considerare sia gli individui residenti anagraficamente che quelli che vivono sullo stesso territorio per svolgere la loro attività lavorativa o che occasionalmente si aggiungono ai precedenti per diverse necessità (amministrative, salute, istruzione, etc.) che porta a superare il concetto territoriale amministrativo comunale verso quello di Area Metropolitana, riconosciuto a Catania.

### **3.10 Scenario economico sociale**

Catania è stata duramente colpita dalla crisi economica generale. Uno dei settori che più ha risentito della crisi è quello dell'edilizia che, invece, in passato, era considerato il settore "locomotiva" dell'economia catanese.

Dal 2009, secondo stime diffuse dalle organizzazioni di categoria, sono andati perduti nel settore 10 mila posti di lavoro, in parte diretta conseguenza della crisi economica, ma in buona parte anche per effetto del calo degli investimenti pubblici, delle poche possibilità di accesso al credito delle imprese, del blocco del mercato immobiliare.

Recentemente si stanno riversando su Catania rilevanti investimenti pubblici (PON Metro, PO FESR, Patto per lo Sviluppo della città di Catania, Patto per il Sud, etc.) che hanno l'obiettivo di ridisegnare il volto della Città in una dimensione metropolitana ed europea con ricadute positive sui livelli occupazionali. Analogamente, sono ripresi gli investimenti pubblici e privati sul piano delle infrastrutture (metropolitana, aeroporto, rigenerazione Corso dei Martiri), a significare il positivo clima di fiducia che la Città sta vivendo verso una nuova fase di sviluppo produttivo. La ripresa degli investimenti sia pubblici che privati sul territorio consentirà di rafforzare il tessuto infrastrutturale a servizio di cittadini e imprese, con ricadute positive in termini occupazionali.

I poli di attività economica, orbitanti nella area cittadina, risultano, dopo la crisi, profondamente modificati. In forte peggioramento l'area industriale – commerciale e artigianale di Misterbianco; hanno, invece, resistito i Centri Commerciali dislocati sul territorio che intercettano e bloccano buona parte di quel bacino di utenza che prima aveva come punto di riferimento dei propri consumi il commercio a dettaglio e/o all'ingrosso del capoluogo.

Mantengono una buona vitalità le attività industriali più importanti concentrate a sud della Città, nella zona industriale IRSAP di Pantano D'Archi, che ospita Aziende operanti nel settore farmaceutico, elettronico, agroalimentare e meccanico con alcuni punti di eccellenza. Nella zona industriale si trova anche un incubatore di impresa che svolge funzione di supporto alle iniziative economiche ed accoglie diverse iniziative imprenditoriali e start up.

Il trend occupazionale per singoli macrosettori per la provincia di Catania mostra i seguenti andamenti:

- agricoltura: marcata riduzione degli occupati -8,7%
  - industria: un incremento del 3,6%
  - servizi e commercio: incremento del 5,3%
- dove i lavoratori autonomi rivestono un ruolo fondamentale nel processo di crescita dei posti di lavoro.

L'articolazione della ricchezza media della popolazione all'interno della provincia mostra che i fattori come il turismo e la presenza di infrastrutture di trasporto alimentano maggiormente l'attrattività economica con riflessi diretti sui consumi e sul circuito economico. In termini pro-capite, i consumi finali interni si riducono in valore assoluto ma mantengono un indice percentuale di decrescita inferiore rispetto alla media regionale. Il tessuto economico-imprenditoriale catanese, come emerge dai dati di sintesi della Camera di Commercio, presenta una struttura imprenditoriale, al 31 dicembre 2016 costituita da 79.393 imprese attive su un totale di 100.844 imprese registrate, con una contrazione rispetto al 2015.

SETTORI ECONOMICI	IMPRESE ATTIVE - ANNO 2016	
	Catania	Provincia di Catania
Commercio	10.273	28.111
Agricoltura	1.473	14.092
Costruzioni	2.047	9.360
Industria	1.913	6.401
Servizi alloggi e ristorazione	1.714	4.631
Logistica - Trasporto - Magazzinaggio	902	2.613
Altri servizi (alla persona, per la casa, etc)	1.024	2.883

Il quadro su esposto delinea un'immagine del tessuto imprenditoriale catanese, sia di tutta la provincia che della città, in cui il terziario tradizionale ed avanzato rappresenta il



## Città di Catania

settore economico portante dell'economia locale mentre, si registra, ancora, rispetto al 2015, una leggera contrazione del settore agricolo e del settore delle costruzioni.

Nello specifico, il Commercio con le sue 28.111 imprese (28.985 nel 2015), seppure in leggero calo in termini assoluti, è il settore economico con la maggiore concentrazione imprenditoriale, confermando l'inclinazione naturale della popolazione catanese alle attività commerciali.

Segue l'agricoltura, che vanta 14.092 imprese attive contro le 14.115 del 2015. Questo dato, nonostante risenta di una modesta contrazione rispetto al passato, mostra comunque un settore che riesce a fare ancora massa critica, seppur con i suoi problemi atavici, in particolare l'incapacità di innovazione e di fare rete e l'assenza di una filiera che garantisca i produttori nei passaggi dalla produzione alla commercializzazione dei prodotti. Il segnale positivo si registra soprattutto nella diffusione delle produzioni BIO.

Il settore delle costruzioni, con una concentrazione di 9.360 imprese attive, ancora in diminuzione rispetto al 2015, riesce a mantenere una presenza imprenditoriale significativa, nonostante la crisi del settore edile, dove spicca il calo vertiginoso negli anni delle commesse per la messa in cantiere di opere pubbliche.

La quarta concentrazione si ritrova, poi, nel settore manifatturiero, ovvero, industriale, che nel 2016 conta 6.401 imprese attive nella provincia di Catania e 1.913 nella Città, leggermente in calo rispetto al 2015, pur rimanendo attive splendide realtà come il polo hitech e il farmaceutico.

Da segnalare la crescita del numero di imprese nel settore degli alloggi e ristorazione dato da collegare non solo alla riconversione strutturale di alcuni operatori economici, ma soprattutto all'aumento dei consumi e delle presenze turistiche in Città come nell'area etnea, con notevoli incrementi negli ultimi anni (+16%).





## **DIRETTIVE GENERALI PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PRG DELLA CITTA' DI CATANIA**

### **CAPO 1 CONTENUTI E FINALITÀ DEL NUOVO PRG**

Il Piano urbanistico comunale è uno strumento di programmazione giuridico complesso che si traduce in un investimento spaziale per trasporre nel futuro prossimo un condiviso assetto organizzativo, sociale, economico, ambientale. Questa complessa programmazione travalica le ordinarie pratiche amministrative e si attua attraverso un progetto urbano, orientato al futuro possibile, che non può darsi senza un patto sociale di riferimento, fra l'amministrazione e i cittadini, che consente di trasferire conoscenze scientifiche e tecniche alle azioni di governo del territorio.

I cittadini, e più in generale i diversi attori protagonisti della vita urbana, nel soddisfare i propri bisogni, assumono delle decisioni che implicano inevitabilmente azioni spaziali di modificazione fisica. Queste azioni muovono in direzioni diverse, spesso contrastanti se non in conflitto fra loro, e non consentono di conseguire un'equa distribuzione di residenze, servizi, attrezzature e attività umane in un determinato ambito territoriale. Ogni città è l'esito dell'azione della società che la abita che, nel corso dei secoli, ha prodotto e strutturato il suo territorio, costruendo buone o cattive relazioni con l'ambiente e di conseguenza buoni o cattivi equilibri ecosistemici.

Le Direttive Generali per il PRG della Città di Catania prendono le mosse dalla convinzione che il compito precipuo dell'azione del governo del territorio è quello di mettere in opera una serie sistematica di politiche di aggiustamento, che si traducono nel piano urbanistico, orientate a migliorare questi equilibri o a individuarne di nuovi.

Proprio nel periodo immediatamente successivo all'approvazione del piano ancora adesso in vigore, l'inizio degli anni settanta del secolo scorso, le relazioni fra ambiente, processi di sviluppo e trasformazioni territoriali sono state oggetto di un ripensamento radicale con l'elaborazione del rapporto Meadows sui "limiti della crescita" che pose l'attenzione mondiale sul problema epocale della finitezza delle risorse sottendendo la necessità di definire uno sviluppo compatibile con queste. La vasta eco che ebbe la questione a livello mondiale si tradusse nel famoso rapporto sul "Nostro Futuro Comune" che, nel 1987, introdusse, per la prima volta, il concetto di sviluppo sostenibile come:

*«uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri».*

La condivisione planetaria del concetto di sviluppo sostenibile ha due corollari. Da una parte il concetto di etica intergenerazionale – statuendo che non devono essere precluse alle generazioni future le stesse opportunità di cui gode la nostra – e dall'altra la necessità indifferibile della riduzione dello spreco di risorse prima fra tutte quella del suolo.

Il Piano Regolatore di Catania dovrà conformarsi, in ogni sua componente sistemica, alla risoluzione contenuta nell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile – emanata dalle Nazioni Unite nel settembre del 2015 – che "disegna" la strategia, promossa dall'ONU, per conseguire la *vision* mirata a "Trasformare il nostro mondo" nella direzione della sostenibilità e dell'etica intergenerazionale sottesa dall'idea fondante dello sviluppo sostenibile. L'allarme sullo stato del pianeta e la consapevolezza dei rischi per l'umanità devono ora tradursi in percorsi di cambiamento da attuare, a più livelli in tutti gli ambiti

di azione della politica, della società, dell'economia e dell'ambiente in una stretta interrelazione tra loro.

L'Agenda 2030 affida il difficile compito di rendere attuabile questa "visione" ai 17 "Sustainable Development Goals" (SDGs). Si tratta di obiettivi che impegnano i Paesi delle Nazioni Unite in una costante azione soggetta a monitoraggio e verifiche periodiche.

Fra questi SDGs assume particolare significato, nella prospettiva urbanistica che guiderà il processo di formazione della Città di Catania, l'undicesimo obiettivo che impone di *"rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili"*. Quest'ambizioso obiettivo impegna le città entro il 2030 a conseguire una serie di *targets* che sottendono precise traiettorie di trasformazione e rigenerazione urbana.

Conformandosi a questi target Catania dovrà uniformare il proprio sviluppo assumendo come prioritaria la garanzia dell'accesso all'alloggio e a servizi di base adeguati, sicuri e convenienti e l'ammodernamento dei quartieri poveri. Deve essere indifferibile l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorando la sicurezza stradale, aumentando l'offerta dei mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani. Bisogna mirare a un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile attraverso modalità di pianificazione e gestione partecipata e integrata degli insediamenti umani, rafforzando, altresì, gli impegni per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale.

Fare di Catania una città sicura significa dover perseguire le azioni ravvisate dall'Agenda volte alla mitigazione dei rischi e all'adeguamento della struttura urbana ai disastri provocati dal sisma e dall'acqua, per ridurre i danni alle cose e alle persone e le perdite economiche, con una particolare attenzione alla protezione dei meno abbienti in situazioni di vulnerabilità.

Particolare cura deve essere posta nella riduzione dell'impatto ambientale negativo riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti. Infine, conformemente all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, la Città di Catania si adopererà a fornire la dotazione e l'accesso diffuso agli spazi verdi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per le donne e i bambini, gli anziani e le persone con disabilità.

Il Piano Regolatore Generale è lo strumento attraverso il quale questi obiettivi e queste azioni devono essere attuate e gestite seppur coscienti della complessità che lo informano nel tentativo di ampliare e rafforzare il senso di comunità e fare di Catania un ecosistema urbano sostenibile.

Fino ad oggi, gli atti di pianificazione che hanno interessato il territorio catanese (PRG e successive varianti) non sono stati adeguatamente caratterizzati dalla necessaria attenzione nei confronti delle risorse territoriali, dei caratteri naturalistici e ambientali del territorio e del patrimonio edilizio storico esistente. L'edificazione a macchia di leopardo e la mancanza di adeguati piani attuativi, di iniziativa pubblica o iniziativa privata, ha determinato un uso non equilibrato e non razionale del territorio e vaste parti di città prive di adeguate superfici per attrezzature e servizi. Si è, inoltre, sottovalutata la possibilità di soddisfare parte della domanda di residenze e servizi attraverso interventi di recupero edilizio e urbanistico, in particolare nel centro storico.

Il nuovo Piano deve essere un progetto urbano che, tenendo conto di tutte le variabili che incidono sul territorio, dovrà porsi come principio centrale il raggiungimento dell'equilibrio territoriale, inteso come rapporto ottimale fra sistema naturalistico e sistema antropico, con attenzione alla salvaguardia del suolo, del patrimonio ambientale culturale e del



## Città di Catania

paesaggio (statuiti dall'art. 9 della Costituzione). Dovrà configurarsi, come *Piano di Riqualificazione Urbana* caratterizzato dal superamento dell'azione generalizzata ed indifferenziata sul territorio a vantaggio di un'azione differenziata, mirata e calibrata anche in relazione alle istanze ed esigenze insistenti sull'intero territorio comunale.

Il nuovo PRG dovrà essere un'occasione per migliorare la qualità urbana e territoriale e conseguentemente la qualità della vita dei cittadini, partendo dalle attuali condizioni del contesto territoriale e dalle tendenze demografiche in atto e ripensando globalmente il ruolo delle risorse naturalistiche, ambientali e culturali del territorio. La riqualificazione dovrà essere basata sulla razionalizzazione degli insediamenti esistenti, l'incentivazione del recupero e la rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio anche con premialità volumetriche - senza previsioni di ulteriori espansioni residenziali non giustificate, il potenziamento della dotazione di attrezzature e servizi, la tutela del territorio e dell'ambiente - inteso come risorsa e non come vincolo -, la valorizzazione del patrimonio culturale, urbanistico, architettonico e monumentale e la tutela delle peculiarità del centro storico.

In una città che si presenta come un *continuum* di "edificato senza pause", obiettivo fondamentale dovrà essere l'adeguamento dell'ecosistema urbano, per garantire la salute (fisica e mentale) degli abitanti. Questo potrà essere conseguito attraverso la dotazione di un nuovo sistema di verde fruibile e di servizi, oltre che mediante una profonda ridefinizione del sistema della mobilità, privilegiando il trasporto pubblico, ricorrendo a quella che è stata altrove definita come "la cura del ferro" e ponendo al centro del progetto urbano la mobilità dolce.

Il progetto di Piano deve strutturare il processo di riqualificazione e di recupero del territorio, con particolare riferimento all'opportunità:

- di utilizzare il sovrabbondante patrimonio edilizio esistente (storico, legale e abusivo);
- di rivalutare il ruolo del centro storico nel contesto comunale obiettivo irrinunciabile e qualificante per conseguire un nuovo assetto del territorio;
- di avviare le indifferibili politiche di rigenerazione urbana volte, primariamente, a fare di Catania una città sicura adeguando la struttura edilizia e territoriale al rischio sismico e mitigando quello idrogeologico, anche con premialità volumetriche;
- di compiere le scelte indifferibili sul sistema infrastrutturale e dei trasporti;
- di razionalizzare i servizi eco sistemici, a partire dalla ridefinizione e potenziamento del sistema del verde;
- di incentivare la qualità architettonica, le prestazioni energetiche e bioclimatiche, il confort con la sperimentazione morfologica ed edilizia;
- di prevedere norme per la riqualificazione degli spazi pubblici secondo i principi del contemporaneo;
- di incentivare il confronto concorrenziale e le premialità alle migliori pratiche in grado di fornire significative innovazioni al contesto urbano e apporti all'interesse generale.

La sostenibilità urbana, tuttavia, non può mai essere separata da quella sociale ed economica. La crisi irreversibile del sistema del welfare, obbliga a ripensare, con forte pragmatismo, i metodi e gli strumenti necessari per conseguire gli obiettivi pianificatori prioritari. Le più recenti esperienze italiane sono fondate sulla perequazione e compensazione urbanistica per contemperare le esigenze di qualità e equità, in una congiuntura che non lascia la possibilità di seguire percorsi alternativi per l'acquisizione di aree pubbliche alla collettività.

Il PRG dovrà disciplinare tali meccanismi e redigere altresì una mappa di sostenibilità economica delle scelte, connessa ai finanziamenti europei già assegnati e ai possibili ulteriori fondi, nella consapevolezza che il governo del territorio deve essere un processo continuo, motivo per cui i vicoli espropriativi restano in vigore solo 5 anni.

Finalità strategica del Piano dovrà essere quello di ridisegnare la Città in una dimensione metropolitana ed europea, dando impulso al sistema socio economico, non in maniera monotematica, individuandone le potenzialità e il tipo di società a cui si vuole mirare, tenendo conto della prevista mutazione dei modelli di vita, anche nella prospettiva della maggiore urbanizzazione prevista in tutto il mondo nei prossimi decenni, individuando azioni mirate al potenziamento dei settori maggiormente capaci di attrarre capitali e imprese - industria, servizi, finanza, commercio, trasporti e logistica.

Ma allo stesso tempo il Piano deve mirare ad una dimensione di sviluppo, orientata alla crescita sulle risorse culturali e ambientali, che potranno essere volano per il turismo.

Catania potrà essere competitiva solo se in grado di sostenere lo sviluppo economico e, al contempo, di garantire nel lungo periodo, sostenibilità ambientale, economica, sociale, qualità della vita. Deve puntare sulla bellezza del suo territorio che solo se valorizzata può creare benessere e consolidare lo status di città metropolitana, moderna ed accogliente, riferimento per l'intera Sicilia.

Infine, ma non meno importante, il PRG dovrà contribuire a indirizzare lo sviluppo di Catania verso una *smart city* intesa come la nuova sfera di spazio urbano digitalmente integrato. Questo potrà essere conseguito mediante un insieme di strategie pianificatorie condivise e partecipate che, superando le infrastrutture di telecomunicazioni lineari terrestri, possano condurre, attraverso l'impiego e la razionalizzazione di tecnologie digitali avanzate, all'innovazione indispensabile nei settori diversi della vita urbana: dalla mobilità all'ambiente, dall'efficienza energetica al sistema integrato della raccolta dei rifiuti, con il preciso obiettivo di migliorare la qualità della vita e la competitività urbana.



### **CAPO 2 LE INVARIANTI STRUTTURALI**

Devono considerarsi elementi invarianti nella progettazione del nuovo PRG le indicazioni derivanti dalle diverse normative urbanistiche, sia regionali che statali, che compongono un quadro di riferimento da recepire integralmente nel nuovo PRG insieme alle indicazioni scaturenti: dagli studi di settore - geologico e agricolo forestale, dalla procedura VAS, dalla pianificazione sovraordinata, nonché dalle diverse prescrizioni vincolistiche che interessano il territorio comunale, descritte nella RELAZIONE e di seguito richiamate.

#### **2.1 Studi propedeutici di settore - Studio Geologico**

Il Piano farà proprie le indicazioni dello studio geologico, ponendo particolare attenzione alle aree soggette a dissesti di natura geologica o idraulica, specificando precise norme finalizzate alla sicurezza o alla riduzione del rischio sismico e perimetrando le aree nelle quali non potranno essere ammesse nuove costruzioni, nonché le aree nelle quali le nuove costruzioni potranno essere realizzate solo osservando particolari cautele. Tali verifiche dovranno riguardare non solo le aree di nuova urbanizzazione previste nel nuovo PRG, ma, alla luce della nuova normativa tecnica sulle costruzioni subentrata nel 2008 e della conseguente Circolare ARTA del 25 ottobre 2012, una verifica di natura geologica dovrà comunque essere svolta anche per le aree già urbanizzate conformemente alle previsioni del PRG vigente e per gli ambiti interessati da edificazione abusiva. Parallelamente verranno recepiti i contenuti del Piano di Gestione Rischio Alluvioni prioritari per la gestione dei rischi idraulici.

#### **2.2 Studi propedeutici di settore - Studio agricolo forestale**

Per una migliore definizione delle proposte del nuovo PRG, per le parti di territorio non edificato occorrerà riferirsi allo studio agricolo forestale, per mezzo del quale si potranno meglio definire le vocazioni del territorio comunale in particolare per gli ampi spazi della piana di Catania e individuare gli ambiti da salvaguardare per le loro caratteristiche ambientali e culturali.

#### **2.3 Procedura di Valutazione Ambientale Strategica**

La Valutazione Ambientale Strategica dovrà affiancare l'intero processo di pianificazione. La redazione della VAS consentirà, in particolare, di costruire un quadro della compatibilità ambientale di tutte le trasformazioni previste dal piano.

#### **2.4 Regime vincolistico**

La redazione del nuovo PRG dovrà riportare il regime vincolistico del territorio, richiamato nella RELAZIONE, paesaggistico, boschi, vincoli di inedificabilità, acque superficiali e sotterranee, servitù militari, soprassuoli percorsi dal fuoco, ed effettuare scelte coerenti e conformi allo stesso. Dovrà essere predisposto apposito Piano per il Rischio Industriale R.I.R. da allegare al PRG.

#### **2.5 Pianificazione sovraordinata**

Il PRG dovrà confrontarsi e recepire le prescrizioni dei piani sovraordinati, descritti nella RELAZIONE:

- Piano Territoriale paesaggistico regionale, che compendia il sistema vincolistico dei beni culturali e del paesaggio nel territorio di Catania;
- Piano di bacino per l'assetto idrogeologico (PAI), i cui contenuti sono richiamati dallo Studio Geologico;
- Piano Gestione Rischio Alluvioni, i cui contenuti, insieme a quelli del PAI, risultano prioritari per la gestione dei rischi, con particolare riferimento all'obbligo di recepire il principio dell'invarianza idraulica e dell'invarianza idrologica;
- Piano di rischio Aeroportuale P.R.A., le cui prescrizioni dovranno essere recepite disciplinando le aree interessate con i diversi gradi di tutela previsti;
- Carte dei vincoli aeronautici di limitazione degli ostacoli, in riferimento alle quali il PRG dovrà adeguare le altezze degli edifici;
- Piani di protezione civile comunali, provinciali e regionali, che dovranno essere verificati dal PRG che valuterà la necessità di proporre eventuali modifiche connesse ai nuovi contenuti del Piano;
- Regolamenti Riserva Naturale "Oasi del Simeto", che, prendendo atto della perimetrazione approvata nel 2002, dovranno essere richiamati dal PRG insieme ai Piani di gestione delle aree comprese nella rete Natura 2000;
- Pianificazione regionale, che il Piano dovrà richiamare verificandone gli impatti sulle scelte di pianificazione comunale, ponendo particolare attenzione a: Piano integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, Piano Energetico Ambientale - P.E.A.R.S., Piano regionale per la gestione dei rifiuti.

## **2.6 Pianificazione di altri enti**

La redazione del nuovo Piano dovrà procedere parallelamente e di intesa con la pianificazione degli enti territoriali che interagiscono con il territorio, quali:

- Piano regolatore delle aree del Consorzio Area di Sviluppo Industriale ASI oggi IRSAP;
- Piano Regolatore del porto;
- Piano aeroporto Vincenzo Bellini, c.d. *masterplan* aeroportuale.

## **2.7 Pianificazione comunale**

Il nuovo PRG dovrà valutare i contenuti della pianificazione di settore comunale, proponendo eventuali modifiche, costituendo un documento integrato contenente tutte le prescrizioni normative derivanti da altre pianificazioni territoriali comunali e unico strumento di riferimento.

In particolare va posta attenzione a Piano Generale del Traffico Urbano PGTU, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS, Piano d' Azione per l'Energia Sostenibile, Piano di protezione civile.



## Città di Catania

### CAPO 3 INDIRIZZI PROGETTUALI SPECIFICI

#### 3.1 La dimensione Metropolitana

Catania è una delle principali città del mezzogiorno, con una superficie di 180,88 kmq e oltre 300.000 abitanti oggi residenti nella sua cinta urbana, e il secondo comune della Sicilia dopo Palermo e il nono in Italia e il comune non capoluogo di regione più popolato della nazione. La posizione favorevole sulla costa ionica, lungo la tratta ferroviaria litoranea Messina – Siracusa, la presenza di un porto commerciale tra i principali dell'isola e di un aeroporto tra i più trafficati d'Italia, conferiscono alla città il ruolo di nodo strategico per l'intera Sicilia.

L'insediamento urbano è, anche, al centro della maggiore conurbazione siciliana che si sviluppa, senza soluzione di continuità, lungo l'intera costa della orientale, da Messina a Siracusa ed oltre, costituendo un sistema complesso rispetto al quale Catania risulta essere un forte attrattore.

Per gli ambiti territoriali prossimi al comune capoluogo, con legge regionale 9/1986, è stata istituita l'Area Metropolitana di Catania, che comprende 27 comuni, da Paternò ad Acireale passando per i comuni etnei e si estende su una superficie di 939 kmq, con circa 760.000 residenti. Tale perimetrazione è stata confermata, in sede di prima applicazione, con legge regionale 24 marzo 2014, n.8. Successivamente, la Città Metropolitana è stata estesa all'intero territorio dell'ex Provincia Regionale.

Al contesto territoriale di altissima qualità, fa da contraltare una condizione sociale, economica e urbana non priva di problemi e conflitti irrisolti. Sin dagli anni '70, la città è cresciuta a dismisura, così come i comuni limitrofi, spesso in assenza di regole stringenti, estendendosi principalmente verso nord e generando l'attuale sistema metropolitano, perlopiù caratterizzato da bassa densità insediativa, forti fenomeni di congestione, mancanza di qualità, sia architettonica che urbanistica, carenza di spazi pubblici, attrezzature e servizi, che rimangono concentrati quasi per intero, nel comune capoluogo.

Di contro, Catania ha perso, in 40 anni, oltre il 25% degli abitanti, sospinti verso modelli insediativi e residenziali più attrattivi ed economici, in ciò incoraggiati da un tasso di motorizzazione individuale in continua crescita e tra i più alti nel mondo (più di 70 autovetture ogni 100 abitanti).

L'Area Metropolitana di Catania è un sistema territoriale in cui le correnti di traffico veicolare sono distribuite principalmente sulle direttrici facenti capo al capoluogo (movimenti pendolari regolari e irregolari, con picchi di congestione nelle ore di punta), dove è concentrata la maggioranza delle destinazioni degli spostamenti (lavoro, studio, attrezzature e servizi pubblici e privati). I comuni dell'Area Metropolitana, quelli etnei in particolare, generano (insieme ad altre provenienze dall'area provinciale) una pendolarità di circa 60.000 veicoli al giorno, compressi, nelle ore di punta, nella stretta e tortuosa viabilità provinciale, da cui deriva una crescente domanda di trasporti a scala territoriale oltre che urbana.

Si scaricano così sulla città grandi costi sociali, ambientali ed economici, sotto forma di congestione, inquinamento acustico ed atmosferico, emissione di gas serra, consumo di energia da fonti non rinnovabili, incidenti stradali, occupazione di spazi pubblici, degrado sociale e scarsa vivibilità dell'ambiente urbano.

Il Piano regolatore di Catania pur essendo lo strumento pianificatorio della città principale del consesso metropolitano, per come previsto dalla norma, non può estendersi oltre i confini comunali, nonostante il 42% circa dei cittadini della conurbazione viva all'interno dei confini del capoluogo e l'intera popolazione metropolitana graviti sul territorio comunale. Né il PRG comunale, oggi, può fare riferimento a uno strumento di assetto complessivo per l'area metropolitana, in assenza di un Piano Territoriale Provinciale già approvato.

Ma proprio per le strettissime connessioni tra la città e il suo interland il PRG dovrà essere redatto in stretto raccordo con la pianificazione metropolitana, esaltando comunque il ruolo centrale della città nel sistema metropolitano. In particolare assumono un ruolo fondamentale le connessioni verso i comuni contermini a nord, divenuti negli anni il nodo cruciale della mobilità, fattore determinante per l'attrattività del territorio e variabile abilitante la crescita e la competitività. Si dovranno inoltre potenziare le attrezzature e i servizi necessari, valutando quelli già esistenti nel territorio comunale e nei comuni della prima fascia pedemontana, con la finalità di rafforzare l'intero territorio metropolitano come area nodale e strategica della Sicilia e dell'intero Sud.

Nelle more di una chiara definizione delle competenze, che consentiranno di definire il ruolo delle Città Metropolitane in Sicilia, come pianificazione di livello superiore al PRG comunale si può fare, comunque, riferimento a quanto in corso di redazione da parte della città Metropolitana.

Il nuovo P.R.G. dovrà anche coordinare la programmazione di Catania con quella dei comuni confinanti a sud, che, anche se territorialmente parte della provincia di Siracusa, di fatto gravitano, con grandi percentuali di pendolarismo, sul centro urbano di Catania. Per uno sviluppo coordinato e sostenibile, risulta particolarmente importante affrontare le questioni del litorale sud, dell'offerta turistica integrata e della mitigazione degli impatti delle discariche.

### **3.2 Il dimensionamento**

Al fine di definire in maniera strategica gli aspetti dimensionali del piano regolatore generale, per il prossimo quinquennio e per il ventennio, occorrerà effettuare un'attenta valutazione dei fenomeni demografici in atto, delle tendenze naturali e migratorie della popolazione e del complessivo contesto territoriale. Si dovrà valutare la capacità strutturale insediativa del territorio comunale in relazione ai servizi e alle infrastrutture esistenti e a quelle realizzabili, ai possibili destinatari finali e all'effettiva necessità e domanda di ulteriori aree edificabili, con qualsiasi destinazione.

Le previsioni di trasformazione urbanistica connesse alle necessità abitative dovranno essere coerenti con l'obiettivo programmatico di un ridottissimo nuovo consumo di suolo, garantendo preliminarmente la piena utilizzazione delle risorse edilizie esistenti e sottoutilizzate, di quelle recuperabili e delle aree edificabili residue e/o non del tutto utilizzate.

### **3.3 I vincoli espropriativi**

Il DPR 327/2001 - T.U. Espropri - che disciplina le attività di espropriazione per pubblica utilità, nonché copiosa giurisprudenza, prevede che l'Ente pubblico possa espropriare per finalità di pubblica utilità, imponendo vincoli di durata quinquennale, ma stabilisce che scaduti i 5 anni l'Ente che non ha proceduto con l'esproprio, reiterando il vincolo debba indennizzare i proprietari.



## Città di Catania

Per evitare gravi ricadute di carattere economico, considerato tra l'altro che oggi l'indennizzo espropriativo è pari al prezzo di mercato, è necessario limitare il più possibile le previsioni di vincoli preordinati alla espropriazione, e individuare invece meccanismi che consentano di acquisire aree e/o di realizzare attrezzature e servizi di pubblica utilità attraverso l'iniziativa privata. Il nuovo Piano pertanto valuterà, caso per caso, l'opportunità di riconfermare vincoli espropriativi previgenti, che potrà, in linea di principio, ammettersi soltanto nei caso in cui non si può procedere diversamente.

Con la stessa logica è importante che il nuovo PRG proponga regolamentazioni non troppo rigide nell'uso delle aree destinate ad attività pubbliche e/o di pubblica utilità, minimizzando i vincoli sulla proprietà privata e riducendo la necessità di far ricorso a continue varianti per la realizzazione di opere pubbliche, qualora per ragioni tecnico-progettuali o per sopravvenute esigenze funzionali, non corrispondano con il disegno di Piano.

### **3.4 I meccanismi di attuazione del piano e la sostenibilità delle sue previsioni**

Diventando le procedure di esproprio modalità residuali, il piano regolatore dovrà individuare i migliori meccanismi alternativi per l'acquisizione a costo zero delle aree da destinare ad attrezzature pubbliche, nel rispetto delle dotazioni finanziarie del Comune per il quinquennio di vigenza dei vincoli di PRG, prevedendo il coinvolgimento degli operatori privati per attuare parte delle previsioni di Piano, tramite convenzioni con meccanismi perequativi o di compensazione.

Il Piano dovrà, inoltre, individuare, nelle sue norme, le modalità di attuazione delle previsioni, differenziando gli interventi diretti, da effettuare prevalentemente nelle parti della città consolidata, da quelli indiretti (quelli che richiedono la redazione di uno strumento attuativo) tenendo sempre in considerazione lo stato di diritto definito da uno strumento urbanistico che è rimasto in vigore per 50 anni.

La zonizzazione del territorio impressa dal Piano non dovrà essere monofunzionale ma dovrà proporre, pur nel rispetto della normativa regionale – che risulta non aggiornata ai più recenti sviluppi metodologici - diverse possibilità di destinazioni d'uso senza imprimere quella rigidità, tipica dei PRG di vecchia generazione, che si ritrova nello strumento vigente.

I meccanismi di attuazione in forma indiretta, relativi a strumenti attuativi, dovranno riferirsi a regole di perequazione e compensazione e prefigurarsi come strumenti flessibili, che possano adeguarsi alle istanze di chi deve mettere in atto le indicazioni pianificatorie, e da applicarsi principalmente alle parti di territorio ancora totalmente o parzialmente libere e agli ambiti urbani da riqualificare mediante la ristrutturazione urbanistica.

### **3.5 La Perequazione urbanistica**

La perequazione urbanistica, ormai non più pratica innovativa bensì entrata a pieno titolo nella prassi pianificatoria, anche se in Sicilia non è ancora codificata normativamente, pur non essendo risolutiva delle problematiche relative all'acquisizione delle aree da destinare a usi pubblici, può essere adeguato strumento di gestione del PRG. Consente di realizzare le trasformazioni urbanistiche attraverso la sussidiarietà orizzontale attivando l'iniziativa privata nell'attuazione non solo degli interventi destinati al mercato ma anche degli interventi pubblici e collettivi.

Attribuendo a tutti i suoli il diritto ad una prefissata edificabilità territoriale elimina i vantaggi monopolistici, consente di limitare le sperequazioni che vengono a crearsi tra proprietà diverse con diverse destinazioni urbanistiche, assicura ai proprietari lo sfruttamento delle proprietà e garantisce all'Amministrazione comunale l'acquisizione di aree a costo zero dove realizzare attrezzature pubbliche, verde, percorsi viari e ciclopedonali, senza ricorrere a procedure espropriative, superando il problema della decadenza dei vincoli quinquennali.

### **3.6 Il Consumo del suolo**

Il suolo è un'entità complessa giuridicamente equivalente e inscindibile da quello che viene definito "territorio". Il deterioramento del suolo/territorio, in tutte le sue componenti suolo/soprassuolo e sottosuolo, è principalmente causato dalla cementificazione e conseguente impermeabilizzazione, con gravissime conseguenze sull'equilibrio idrogeologico.

In una città dove il costruito prevale sul non costruito, bisogna ritenere tramontata la fase delle grandi espansioni e addizioni edilizie, soprattutto di tipo residenziale, e volgersi invece alla riqualificazione dell'edificato esistente, al contenimento delle nuove espansioni edilizie e alla tutela delle aree libere residue con l'obiettivo primario della riduzione della impermeabilizzazione dei suoli e della alterazione dei regimi idraulici con la finalità della riduzione del rischio idrogeologico.

Per ristabilire l'equilibrio idrogeologico, contenere i danni conseguenti al cambiamento climatico, migliorare gli standard qualitativi di vita e la fruizione del territorio il PRG, facendo prevalere l'interesse pubblico sull'interesse privato, deve tendere all'opzione zero del consumo del suolo o comunque al saldo zero (consentendo la delocalizzazione dei volumi esistenti). Si potranno così salvaguardando le aree ancora non urbanizzate e la loro vocazione agricola, nonché le aree di pregio naturalistico ed ambientale.

Per il raggiungimento di tale obiettivo, bisognerà incentivare il riuso delle volumetrie esistenti e la loro sostituzione con sviluppo in altezza, verificando la possibilità di utilizzare le metodiche consolidate circa l'obbligo di demolire pari volumetrie per edificarne di nuove.

### **3.7 Gli ambiti da ristrutturare e i vuoti urbani per la rigenerazione**

Per perseguire l'obiettivo di operatività del P.R.G. a saldo zero di consumo di suolo, ma anche per la messa in sicurezza dell'edificato, occorre perimetrare quelle parti della città consolidata, dimensionalmente significative, che richiedono consistenti interventi di trasformazione. Tra questi molti brani del tessuto residenziale, anche al margine del centro storico, lotti artigianali/industriali, caserme dismesse o destinate alla dismissione, attrezzature pubbliche, comunali e non, non più utilizzate quali le grandi e centralissime aree dei diversi plessi ospedalieri, oggi delocalizzati o in fase di delocalizzazione - ospedali Vittorio Emanuele, Santo Bambino e Santa Marta, Ferrarotto, Ascoli Tomaselli.

Per tali ambiti urbani il Piano dovrà individuare meccanismi finalizzati alla loro tutela, recupero e riqualificazione con la valorizzazione delle qualità esistenti, anche mediante il riuso, nel rispetto delle peculiarità di ciascuna delle componenti insediative. Per ottenere una città più sostenibile e meno esposta ai rischi, dovrà puntare sul riequilibrio morfologico-funzionale dei tessuti urbani, dilatare le maglie dell'edificato, prevedere il rinnovamento del corpo edilizio ma soprattutto dell'assetto dei vuoti e degli spazi che fanno la città.



## Città di Catania

Gli interventi previsti in questi ambiti urbani, dovranno perseguire come obiettivi generali:

- recupero del patrimonio edilizio, ricomposizione e riordino planovolumetrico e funzionale dei tessuti fortemente degradati a mezzo di interventi anche trasformativi. Potranno prevedersi incentivi volumetrici al fine di garantire la fattibilità dell'intervento e il mantenimento della popolazione insediata anche con apprezzabili aumenti delle altezze degli edifici con la finalità di recuperare spazi liberi;
- ristrutturazione e/o demolizione di edifici incongrui con il tessuto;
- individuazione di nuovi spazi per le attrezzature, i servizi, il verde;
- recupero valorizzazione e ridisegno degli spazi aperti esterni e realizzazione di percorsi ciclopedonali;
- miglioramento delle condizioni abitative, anche attraverso l'inserimento di nuove soluzioni abitative, nuovi alloggi, anche di edilizia residenziale pubblica ed edilizia sociale - social housing;
- introduzione di nuove funzioni, come attività pubbliche e private di interesse generale, a integrazione della destinazione residenziale, e come nuove attività commerciali e culturali, rapportate alla specificità e identità locali;
- miglioramento dell'edificato per la prevenzione sismica, il risanamento igienico - edilizio, il contenimento energetico, la qualità edilizia.

Altrettanto importanti per il rilancio della città sono quelle considerevoli parti di territorio, presenti in particolare nella parte nord della città, interne o ai margini del perimetro edificato, ancora totalmente o parzialmente libere, che mostrano una particolare valenza nel processo di recupero della qualità urbana, per la loro ampiezza e per le loro caratteristiche intrinseche.

Il nuovo PRG dovrà individuare le migliori soluzioni per queste aree libere, in buona parte coincidenti con le previsioni di verde e servizi mai attuate del piano "Piccinato", che rappresentano l'ultima occasione per innescare meccanismi di scambio tra possibilità edificatorie e incremento della scadente dotazione di servizi, da attuarsi mediante interventi indiretti con i meccanismi perequativo o compensativo.

Questi vuoti urbani risultano i più idonei per l'adeguamento dell'ecosistema urbano poiché potranno consentire, con il coinvolgimento dell'iniziativa privata, la realizzazione della dotazione di verde, delle attrezzature per la mobilità, dei servizi e delle nuove infrastrutture. In essi potrà anche prevedersi l'insediamento di residenze e altre funzioni e attività (commerciali, direzionali, per il tempo libero, ecc.). Potranno anche essere immaginate modalità d'uso che non prevedano la realizzazione di volumetrie ma usi quali quelli relativi ad attività commerciali all'aperto, alla ristorazione, alla fruizione del tempo libero.

Le scelte urbanistiche dovranno essere volte alla valorizzazione di questi ultimi vuoti urbani tuttavia non riempiendoli ma progettandone la trasformazione per farli diventare le risorse fondamentali per il funzionamento dell'intero ecosistema urbano e per valorizzarli come opportunità per dotare la città di quei servizi e infrastrutture indispensabili per il rilancio della sua efficienza competitiva e per contribuire alla riduzione dei rischi. La qualità del sistema insediativo metropolitano catanese, dipenderà dalla capacità di indicare un chiaro destino per l'intero sistema di queste aree, da valorizzare e

nello stesso tempo da preservare, per garantire il mantenimento delle condizioni vitali dell'organismo urbano.

Come esempio si può citare una grande area localizzata nel quartiere Cibali, tipizzata come "centro direzionale" dal PRG vigente. Il nuovo piano dovrà rivedere tale destinazione e individuare i meccanismi necessari per la valorizzazione delle potenzialità ambientali e culturali del comparto, ipotizzando la realizzazione di edificato multifunzionale strutturato intorno a una grande area verde, che andrebbe a costituire un punto di forza del quartiere migliorandone la vivibilità e creando altresì allo stesso tempo un polmone verde per l'intera città. Le proposte pianificatorie dovranno, in sintesi, prevedere una riduzione della capacità edificatoria con la localizzazione degli interventi - a differenza delle previsioni di PRG vigente - su parti prive di pregio ambientale e culturale, la realizzazione di un grande parco urbano, la valorizzazione delle parti di pregio, la cessione da parte dei proprietari di terreni da destinare a verde e attrezzature pubbliche, la realizzazione di edilizia residenziale sociale, interventi edificatori con elevata qualità architettonica e paesaggistica. Queste scelte potranno contribuire alla riqualificazione dei tessuti edilizi circostanti assicurando altresì elevate prestazioni in termini di riduzione del consumo di risorse non rinnovabili e compatibilità e integrazione con il paesaggio circostante.

### **3.8 La residenza**

Il Piano dovrà valutare quella gran parte della città, prevalentemente con funzione residenziale, ormai consolidata e con un tessuto urbano saturo, realizzato quasi totalmente negli anni '60 e '70 del secolo scorso e caratterizzato da pessima qualità edilizia, individuando meccanismi di rigenerazione e trasformazione che possano:

- porre rimedio ai problemi conseguenti ad un processo di formazione incompiuto e spesso irrazionale, migliorando la sua qualità complessiva;
- consentire il miglioramento strutturale con la riduzione del rischio sismico;
- consentire il miglioramento energetico;
- dettare norme per il corretto funzionamento e per la manutenzione del tessuto urbano e dell'edificato.

Come detto, si dovrà ipotizzare una crescita edilizia tendente a zero, a favore di un recupero del vastissimo patrimonio di abitazioni o stanze attualmente non utilizzato o sotto-utilizzato.

Priorità del PRG dovrà essere il soddisfacimento dei fabbisogni abitativi con il miglioramento dell'offerta residenziale, da attuarsi individuando meccanismi che consentano l'accesso alla residenza alle classi meno benestanti, con la previsione di residenza sovvenzionata, convenzionata e social-housing, anche modificando i meccanismi di attuazione dei pochi lotti residui oggi destinati a edilizia pubblica.

Migliorare la qualità urbana di Catania rendendo più vivibile le parti già costruite e la residenza più appetibile, consentirà il rallentamento del fenomeno di diffusione verso altri centri urbani che ha comportato tra l'altro un aumento della distanza tra residenza e luoghi di lavoro, con un notevole incremento del pendolarismo e del traffico veicolare.

### **3.9 Le periferie**

La città di Catania è un mosaico di zone con caratteristiche urbanistiche e sociali diverse. Questa diversità in positivo può essere intesa come una peculiarità che connota



## Città di Catania

strutturalmente l'insieme delle attività, la composizione della popolazione, le memorie e gli spazi urbani, ma in negativo è una diversità che a volte separa e delimita zone, persone e categorie sociali creando gravi fenomeni di marginalità nelle periferie.

I quartieri periferici di Catania, dove risulta insediata, in gran parte in abitazioni di edilizia pubblica, buona parte della popolazione cittadina, sono caratterizzate da gravi fenomeni di emarginazione, disagio fisico e sociale, disoccupazione, evasione e abbandono scolastico, criminalità minorile. Alcuni quartieri, come Librino e Trappeto nord, sono segnati da tensioni interne e difficoltà di integrazione, con forte presenza di malavita organizzata, protagonista di atti criminosi (spaccio di droga, omicidi, traffico illegale di armi, ricettazione). L'assenza e l'inadeguatezza delle urbanizzazioni, la monofunzionalità residenziale (di tipo economico e popolare) di tali periferie hanno determinato un assottigliamento dei valori territoriali e culturali e hanno aggiunto fattori di esclusione sociale dei quartieri, visti come dormitorio con un'elevata problematicità sul piano sociale. Al degrado abitativo si affianca la presenza di numerose strutture e spazi pubblici non completati o non utilizzati al massimo delle loro possibilità.

I dati statistici confermano il legame tra i livelli di degrado edilizio, povertà economica, marginalità educativa e culturale e i fenomeni persistenti di criminalità e micro criminalità, anche giovanile presenti nelle aree citate.

Il nuovo PRG dovrà attivare meccanismi di riqualificazione e rigenerazione urbana che possano ridurre i fenomeni di degrado sociale individuando le potenzialità dei luoghi puntando sulla multifunzionalità, sul miglioramento della qualità urbana e ambientale, sul completamento infrastrutturale, sul potenziamento delle dotazioni di verde e di spazi pubblici, sulla riqualificazione dell'edificato esistente regolare e dei contesti abusivi, sulla valorizzazione e riqualificazione del patrimonio immobiliare pubblico.

La strategia di rinnovamento dovrà essere legata al decentramento con la nascita di nuove centralità di quartiere, complesse ed integrate, aperte alla gestione anche delle associazioni di cittadini, per ridisegnare non una unica città centripeta ma una rete di centralità.

Il Piano dovrà farsi carico di potenziare i risultati ottenibili con l'utilizzo dei finanziamenti già acquisiti per i suddetti scopi e di ulteriori fondi potenzialmente acquisibili.

### **3.10 Il centro storico**

In Sicilia l'attività urbanistica ed edilizia all'interno dei centri storici è disciplinata dalle disposizioni della legge regionale 27 dicembre 1978, n. 71, la quale dedica al recupero dei centri storici due articoli: l'art. 20 (Categorie di intervento) e l'art. 55 (Centri storici).

L'art. 20 ripropone essenzialmente le categorie di intervento edilizio della legge n. 457/1978. L'art. 55 richiama i primi due articoli della legge regionale 7 maggio 1976, n.70 disponendo che le nuove costruzioni in centro storico devono rispettare le caratteristiche dell'ambiente circostante.

Più recentemente, con la legge 10 luglio 2015, n. 13, la Regione, con l'obiettivo di valorizzazione e rivitalizzazione economica e sociale dei centri storici della Sicilia, ha emanato apposite disposizioni per favorire il recupero del patrimonio edilizio, attraverso norme in grado di semplificare le procedure per gli interventi. La legge 13/2015 cataloga le diverse tipologie edilizie presenti nei centri storici e prevede la redazione da parte dei comuni dell'Isola di uno *Studio Tipologico* che individui per ogni unità edilizia la sua

tipologia a cui corrispondono gli interventi ammessi, con la finalità di rendere possibili gli interventi in centro storico con il rilascio di singoli titoli edilizi senza la necessità di ulteriori strumenti di pianificazione. Gli Uffici comunali hanno già redatto lo Studio Tipologico per Catania degli ambiti individuati dal P.R.G. vigente come zona omogenea "A" centro storico, che ha acquisito anche i necessari pareri di Soprintendenza e Genio Civile.

Il nuovo PRG, in riferimento alle suddette normative, dovrà porre grande attenzione al recupero ed alla riqualificazione del centro storico di Catania che, in buona parte, è stata dichiarato dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità tra le "Città Tardo Barocche del Val di Noto", per la qualità del tessuto urbanistico e del patrimonio edilizio che per la loro omogeneità, effetto della contemporanea ricostruzione dopo il terremoto, rappresentano un'eccezionale testimonianza e che può diventare principale risorsa, unitamente al sistema ambientale, per lo sviluppo della città.

Per la tutela della parte storica della città il Piano dovrà individuare meccanismi che consentano conservazione e recupero ma anche valorizzazione e rigenerazione delle qualità esistenti, nel rispetto delle peculiarità di ciascuna delle sue componenti, nella prospettiva più articolata di una "città storica", oggetto prioritario di tutela ma anche (e proprio in funzione di questa) della capacità di innovare, conferire nuovi e vitali assetti alla città.

Dovrà valorizzare il patrimonio artistico e monumentale presente, ingente in termini quantitativi, e costituito, essenzialmente, dagli edifici barocchi, realizzati subito dopo il terremoto del 1693 che costituiscono il vero patrimonio materiale di Catania e il punto di forza per l'attrazione turistica culturale con particolare attenzione ai 15 immobili individuati come beni isolati UNESCO - "Città Tardo Barocche del Val di Noto".

Gli interventi in centro storico dovranno essere basati sulla conservazione e valorizzazione dei caratteri spaziali, architettonici e tipologici esistenti, limitando le trasformazioni ad ambiti privi di valore storico-testimoniale o al miglioramento della qualità urbana e delle condizioni abitative e mirando alla qualità edilizia e alle condizioni complessive di sicurezza dell'organismo urbano ai fini della prevenzione sismica.

Strumenti di questa riqualificazione, nel rispetto delle caratteristiche della città storica, dovranno essere: la ricomposizione delle parti fortemente degradate, anche attraverso interventi di demolizione con o senza ricostruzione, il ridisegno degli spazi aperti, la preservazione della destinazione residenziale e delle attività artigianali e commerciali preesistenti e del loro valore socio-culturale, il decentramento delle attività improprie, l'individuazione di nuovi spazi per le attrezzature e per i servizi mancanti anche mediante il riuso e la riqualificazione dei contenitori storici.

In riferimento al Piano Paesaggistico, il Piano dovrà anche perimetrare, come zona omogenea "A", ai sensi del D. I. n. 1444 del 2 aprile 1968, tutte le ulteriori parti del territorio comunali, periferie nel tessuto storico, che hanno le caratteristiche di "centro storico" quali porzioni dei quartieri di: Cibali, San Cristoforo e Ognina, individuando ulteriori unità edilizie storicamente aggregate e consolidate delle quali occorre preservare e valorizzare le specificità storico-urbanistiche-architettoniche in stretto e inscindibile rapporto con quelle paesaggistico- ambientali. La perimetrazione di queste nuove parti di centro storico deve essere considerata come "invariante" e non come scelta di progetto e dovrà avvenire a prescindere dalla valutazione sulla qualità architettonica e storicità dell'edilizia in essa contenuta.

Il Piano dovrà contenere una disciplina di dettaglio, direttamente operativa al fine di consentire celermente di avviare il processo di recupero edilizio, recependo lo Studio



## Città di Catania

Tipologico redatto dagli Uffici ai sensi della L.r. n. 13/2015, eventualmente integrandolo per i nuovi ambiti di zona omogenea "A" e adeguandolo, se necessario, per quanto riguarda la perimetrazione delle parti da sottoporre a ristrutturazione urbanistica.

Dovrà inoltre individuare azioni atte al riequilibrio nel rapporto centro storico/espansioni recenti, tramite l'adozione di tutte le misure atte a salvaguardare l'identità e la riconoscibilità del centro medesimo, e nell'attenta considerazione di un'equilibrata distribuzione delle funzioni, valorizzando prevalentemente la funzione residenziale ma disciplinando le ulteriori funzioni ammesse, compatibilmente con carico urbanistico tollerabile dall'impianto urbano, con le caratteristiche spaziali e distributive e con la classificazione tipologica degli edifici storici. Particolare attenzione dovrà essere posta alla programmazione delle attrezzature ricettive e turistiche, quali pensioni, B&B, alberghi.

Nel centro storico, come attualmente perimetrato, sono localizzate alcune strutture ospedaliere dismesse le cui attività sono state delocalizzate presso altre plessi meno centrali. Per tali considerevoli spazi urbani non più utilizzati, occorre individuare meccanismi di rifunzionalizzazione con cui consentire la totale trasformazione, con la demolizione degli edifici incompatibili con il contesto storico e con i criteri di sicurezza, con la realizzazione di nuova edificazione ma senza incrementare le volumetrie esistenti, e con l'individuazione di nuove destinazioni d'uso. In particolare:

### Ospedale "Santa Marta"

L'area prossima al complesso monumentale dei "Benedettini", con una superficie di mq. 6.580 e un edificato esistente di circa 42.000 mc., dovrà essere riconvertita, prevedendo:

- restauro e valorizzazione dell'ospedale settecentesco, opera architettonica di Giovan Battista Vaccarini, da destinarsi ad attrezzature di interesse comune e/o generale anche con le eventuali demolizioni delle parti incongrue;
- realizzazione di verde che valorizzi l'edificio storico;
- miglioramento delle connessioni con l'intorno urbano in particolare con le attrezzature esistenti, con il complesso universitario dei Benedettini, con le nuove funzioni previste per l'ospedale Santo Bambino.

### Ospedale "Santo Bambino"

L'area, inserita nella zona di Antico Corso, anch'esso prossimo al complesso monumentale dei "Benedettini", con una superficie di mq. 9.230 e un edificato esistente di circa 50.000 mc., potrà essere riqualificata prevedendo:

- restauro e valorizzazione degli edifici storici, tra cui il vecchio ospedale "Bambino", presenti nel lotto da destinarsi ad attrezzature di interesse comune e/o generale anche con le eventuali demolizioni delle parti incongrue;
- riqualificazione dell'intero ambito con l'inserimento di un mix di funzioni con prevalenza di attrezzature;
- realizzazione di verde da destinarsi ad uso pubblico;
- miglioramento delle connessioni con l'intorno urbano in particolare con il quartiere Antico Corso, con le attrezzature esistenti, con il complesso universitario dei Benedettini, con le nuove funzioni previste per l'ospedale Santo Marta.

### Ospedale "Vittorio Emanuele"

La struttura, attualmente insediata alle spalle del complesso monumentale dei "Benedettini", con una superficie di mq. 55.580 e un edificato esistente di circa 366.000 mc, dovrà essere riconvertita, prevedendo:

- mantenimento e valorizzazione della parte storica dell'ospedale modificandone la destinazione d'uso ad attrezzature di interesse comune e/o generale, quali culturali, museali, universitarie (didattiche di ricerca o residenziali);
- riqualificazione dell'intero ambito con l'inserimento di un mix di funzioni con prevalenza di attrezzature;
- valorizzazione del verde esistente e realizzazione, mediante l'eliminazione degli edifici contemporanei non qualificati, di un parco - spina verde di collegamento con la struttura dei Benedettini, ricreando una parte degli antichi giardini, la "silva" del convento;
- miglioramento delle connessioni con l'intorno urbano in particolare con le attrezzature esistenti, con il complesso universitario dei Benedettini, con le nuove funzioni previste per gli ospedali Santo Bambino e Santa Marta, con il quartiere Lumacari;
- recupero dell'ambito del Bastione del Tindaro.

### **3.11 Le attrezzature e i servizi generali**

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'individuazione delle aree da destinare alla realizzazione delle attrezzature e servizi per la residenza, e di quelle di interesse generale in adempimento alle prescrizioni contenute nel D.I. n. 1444 del 1968.

Il calcolo del fabbisogno complessivo di aree per attrezzature e servizi dovrà essere riferito al calcolo del dimensionamento del piano regolatore generale in sede di formazione del progetto di massima. Le aree da destinare a standard dovranno essere individuate con criteri relativi a: accessibilità, fruibilità, sicurezza, distribuzione territoriale, funzionalità, economicità di realizzazione e gestione.

Le previsioni dovranno essere calibrate in base alle prospettive di concreta realizzabilità, tenendo conto delle attuali difficoltà economiche che non consentono oggi e non lo consentiranno nel prossimo decennio il ricorso alle procedure di esproprio per l'acquisizione dei terreni. Si dovrà, pertanto, valutare con la massima attenzione l'opportunità di riconferma dei vincoli espropriativi da ammettersi solo se indispensabile. Gli spazi per servizi pubblici potranno, invece, essere acquisiti con il coinvolgimento dei privati con i meccanismi perequativi e compensativi indicati nei punti precedenti, distribuendo in maniera equa sia gli oneri che i benefici, o utilizzando gli edifici comunali dismessi o non utilizzati.

Il nuovo PRG dovrà verificare la necessità di localizzare aree per tipologie di attrezzature insufficienti o mancanti nel territorio comunale quali nuove strutture cimiteriali, attrezzature per animali da compagnia (canile, cimitero animali), servizi specifici per gli anziani, etc.. Dovrà inoltre valorizzare gli insediamenti esistenti come la città universitaria migliorandone l'accessibilità e l'integrazione con la città consolidata.



## Città di Catania

### 3.12 Il sistema ambientale e il verde urbano e agricolo

Nell'ambito del più generale criterio della sostenibilità ambientale, una delle scelte fondative del piano dovrà essere quella del riequilibrio ambientale dotando la città di un sistema di spazi verdi fortemente interconnessi che possa svolgere le funzioni di una vera "infrastruttura verde". Questo concetto rappresenta l'evoluzione delle infrastrutture tradizionali (fognature, acquedotti, depuratori, ecc.) e consente oltre alle attività ambientali, sportive, ludiche, di mitigare le onde di calore, di assorbire l'acqua piovana e permettere agli abitanti di spostarsi in modo sostenibile e di curare il corpo e la mente.

Questa strategia del verde contribuirà quindi non solo al miglioramento delle dotazioni a standard ma anche a definire dei corridoi verdi di connessione tra il centro e le periferie e una rete di mobilità dolce (soprattutto pedonale ma anche ciclabile, dove possibile) integrata allo schema del trasporto pubblico.

Il Piano non dovrà limitarsi a definire il sistema degli spazi verdi urbani fornendo alla città quella dotazione di verde prevista dalla normativa, ma dovrà tutelare le zone di particolare pregio e prevedere anche azioni mirate ad ottenere:

- la riqualificazione del verde pubblico esistenti e la previsione di nuovi parchi nelle grandi aree con valenza ambientale quali le colline di Monte Po e di Leucatia;
- la tutela del verde pubblico e privato attualmente esistente e l'incremento, ovunque possibile, del verde pubblico, anche in aree di piccole dimensioni, per giardini di prossimità, utili particolarmente per i bambini e gli anziani;
- la riqualificazione dei due giardini storici: la Villa Bellini e la Villa Pacini e la tutela degli alberi di grandi dimensioni o con molti anni di età: i "patriarchi verdi";
- la valorizzazione degli ecosistemi presenti nel territori e dei resti di colate laviche storiche di pregio;
- la rivalutazione del litorale della Plaia a fini turistici con il recupero della battigia e della fascia adiacente il viale Kennedy eliminando le attività in contrasto con la fruizione turistica del mare. È necessario, altresì, la revisione del sistema di collegamenti con la città e con il suo centro storico oltre che il miglioramento del raccordo con la grande viabilità primaria;
- la valorizzazione dell'Oasi del Simeto, mediante il potenziamento degli accessi e delle infrastrutturazioni della riserva e degli ambiti limitrofi con sistemi di mobilità dolce;
- la salvaguardia di alcune aree agricole residuali lungo i confini della città. Per tali ambiti il nuovo PRG non potrà prevedere, a meno di comprovate ed ineludibili necessità, destinazioni diverse da quelle agricole;
- il mantenimento/recupero dei cunei verdi ad ovest e a sud che consentono di conservare la continuità tra le aree agricole e le aree naturali di una certa ampiezza ancora presenti all'interno della zona maggiormente urbanizzata;
- il potenziamento degli assi viari della città come rete diffusa e capillare di connessioni verdi. Ove possibile ogni strada deve diventare potenziale linea verde di connessione, che incide sulla qualità ambientale e la resilienza, qualifica e configura una più attraente immagine della città;
- la valorizzazione dei corsi d'acqua presenti nel territorio.

La necessità del recupero e della tutela delle aree agricole periurbane si impone perché su di esse si gioca il destino della città. Non è più possibile destinarle automaticamente ad aree di riserva delle ulteriori espansioni della città ma occorre mantenerlo all'uso tecnico agricolo e re-interpretarle attraverso forme innovative d'uso che superino la condizione tradizionale dell'attività agricola per integrare altre forme di valorizzazione come quelle legate alla ricettività, al commercio e alla fruizione del tempo libero, agli orti urbani, ai mercati del contadino. Occorre favorire adeguatamente lo sviluppo dell'agriturismo nel rispetto delle prestazioni ecologiche richieste dall'ambiente naturale e con la valorizzazione degli antichi manufatti presenti nelle aree e la realizzazione di itinerari e percorsi per la loro migliore fruizione.

Occorre migliorare i sistemi infrastrutturali della piana di Catania, migliorando la viabilità e in particolare quella di accesso al centro agroalimentare all'ingrosso.

Le aree agricole, da proteggere e tutelare devono rappresentare una risorsa per lo sviluppo del territorio e non un limite, e obiettivo delle norme di Piano dovrà essere contrastare il degrado del patrimonio agricolo per ostacolare i processi di desertificazione, la vulnerabilità agli incendi ed a fenomeni di dissesto idrogeologico.

### **3.13 Il sistema della mobilità e dei trasporti**

In modo spesso poco consapevole gli abitanti della città contemporanea impiegano una parte assai consistente della loro giornata per spostarsi tra i luoghi dell'abitare, del lavorare e del consumare e, così, la mobilità incide in misura rilevante sulla qualità della vita degli abitanti, in quanto rappresenta un fattore centrale dell'uso del tempo. Migliorarla è una necessità irrinunciabile, una preconditione e componente strategica per lo sviluppo della competitività territoriale.

Per l'assetto urbano catanese, la mobilità urbana rappresenta uno dei nodi problematici maggiori dove, come abbiamo visto nella RELAZIONE, la domanda, derivante prevalentemente dal pendolarismo, viene quasi totalmente soddisfatta dal ricorso alle vetture private con valori percentuali elevatissimi: 700 automobili per 1000 abitanti (media nazionale di 592/1000, al secondo posto nazionale dopo Roma) e con le scelte infrastrutturali del PRG vigente attuate parzialmente e in modo frammentario. Questo ricorso quasi esclusivo al trasporto su gomma con auto privata è intrinsecamente incompatibile con il funzionamento della città.

Il nuovo PRG dovrà affrontare adeguatamente il tema prioritario dell'intermodalità tra i sistemi di trasporto e gli usi territoriali e valorizzare il ruolo del trasporto pubblico oggi decisamente marginale anche prevedendo infrastrutture viarie che possano consentire soluzioni di trasporto pubblico collettivo alternative alla metropolitana, quali il BRT, con la priorità di ridurre notevolmente alle auto l'accesso alla città. Con tale obiettivo bisognerà rendere più efficienti i parcheggi scambiatori esistenti, migliorandone accessibilità e funzionalità, e verificare la necessità di nuove aree per parcheggio.

Il Piano, anche in considerazione dei costi espropriativi, prima accennati, dovrà limitare le azioni sulla rete stradale, scegliendo interventi di razionalizzazione delle direttrici viarie esistenti per risolvere i nodi critici derivanti dalla parziale attuazione del piano urbanistico vigente, affiancando a questi pochi interventi, forti scelte a vantaggio del trasporto pubblico.

Le nuove previsioni di PRG dovranno integrarsi con i programmi delle grandi infrastrutture di trasporto in corso di realizzazione, in particolare con quelle su ferro descritti nella



## Città di Catania

RELAZIONE, valutando possibili scelte in relazione ai collegamenti con i comuni pedemontani.

Questi interventi devono svolgere una funzione di forte orientamento del nuovo assetto localizzativo, soprattutto per quanto riguarda le attività che attraggono i maggiori flussi di utenti, le nuove attrezzature e il verde urbano. Le nuove funzioni che il PRG proporrà dovranno essere concentrate in corrispondenza dei nodi dei nuovi sistemi di trasporto su ferro, in una prospettiva di sviluppo orientato al e dal trasposto – seguendo l'idea guida del *Transit Oriented Development* (TOD) - integrando servizi, commercio e funzioni residenziali e collegandoli con i grandi attrattori presenti o di progetto in un sistema connesso con le infrastrutture ferroviarie e caratterizzato da elevati livelli di accessibilità ciclo pedonale. L'ulteriore sviluppo della Metropolitana, in particolare il tracciato verso l'aeroporto, deve diventare strumento per il recupero e la valorizzazione di quartiere periferici quali Librino e San Leone.

La redazione del nuovo PRG dovrà svilupparsi parallelamente ai temi individuati nel PGUT e dal PUMS, in corso di redazione, strumento indispensabile per poter accedere a specifici finanziamenti, e dovrà individuare percorsi e attività finalizzati al potenziamento della mobilità dolce, pedonale e ciclabile e di spazi pedonali o a traffico limitato.

È fondamentale che la mobilità ciclistica, che a Catania ha un ruolo meno che marginale con pochissimi km di piste ciclabili, acquisisca il ruolo e la dignità di un modo di trasporto, in grado di contribuire in modo significativo al soddisfacimento di una quota non trascurabile della mobilità urbana per gli spostamenti di media lunghezza. Andare in bicicletta costituisce una modalità di trasporto economica, salutare e rispettosa dell'ambiente, ma anche decisamente più veloce dello spostarsi a piedi e rappresenta anche una straordinaria opportunità di estendere il bacino di copertura del trasporto pubblico, da utilizzare per spostamenti di lunghezza maggiore, da attuarsi trovando un'adeguata possibilità di scambio modale mediante la dotazione di attrezzature per la sosta delle biciclette in prossimità dei nodi del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

Il Piano dovrà individuare, di concerto con le previsioni del PUMS, una rete di percorsi ciclabili, da realizzare a bordo strada, separati dalla mobilità motorizzata, su viabilità esistente, su nuova viabilità e all'interno dell'infrastruttura verde urbana prevista dal PRG. Si dovranno prevedere, a partire dalle piste ciclabili già esistenti, percorsi con il ruolo di connessioni ecologiche tra aree verdi esistenti e di progetto e, in particolare, un percorso ciclabile continuo in sede propria che dal confine nord con Acicastello, percorra la costa, fino a raggiungere il tratto di pista ciclabile già realizzata in Viale Kennedy, per proseguire fino a raggiungere l'Oasi del Simeto. Ciò nella prospettiva di realizzare il tratto catanese della "Ciclovia della Magna Grecia", già inserita nei percorsi Eurovelo finanziabili con fondi della Comunità Europea.

Le norme di attuazione del PRG dovranno contenere anche indicazioni per l'acquisizione delle aree da destinare a percorsi di mobilità dolce e meccanismi di compensazione ecologica e/o premiali per le nuove edificazioni che prevedano, tra le altre misure, che anche i privati realizzino percorsi ciclabili e pedonali.

L'obiettivo di una mobilità sostenibile è indicatore strategico di performance di competitività territoriale in quanto incide sulla velocità di un territorio, sulle relazioni tra le persone e imprese, sulle transazioni sociali ed economiche, sulla qualità dell'ambiente e della vita, contribuisce, in una parola, a rendere un territorio attrattivo.

### **3.14 Il sistema infrastrutturale**

Il tema delle connessioni infrastrutturali risulta strategico e appare come preconditione, unitamente allo sviluppo delle reti immateriali, per lo sviluppo della funzionalità del territorio. Il sistema infrastrutturale catanese si è costantemente potenziato nell'ultimo decennio e la principale programmazione dei diversi enti dovrebbe essere completato nell'arco del prossimo quinquennio, rendendo il nodo catanese un Hub infrastrutturale di rilievo nazionale e il più attrezzato della Regione Sicilia e rafforzando le opportunità di sviluppo del territorio.

Il Piano dovrà tener conto della programmazione e delle opere dei diversi Enti in corso di realizzazione, richiamate nella RELAZIONE, i cui progetti e attività incidono a vario titolo sul territorio comunale.

#### **Ferrovia**

Il potenziamento della infrastruttura ferroviaria è indispensabile per alleggerire il traffico veicolare privato e creare nuove possibilità di accessibilità a zone da riqualificare e riconvertire a nuovi usi urbani.

Il Piano dovrà prendere atto delle innovazioni della linea ferroviaria realizzati negli ultimi anni e verificare, determinandole con RFI e con FCE, le più adeguate soluzioni per quanto ancora in corso di definizione:

- interrimento della linea ferroviaria tra Piazza Europa e Piazza dei Martiri;
- interrimento della stazione di Catania Centrale;
- raddoppio della tratta Zurria -Acquicella attualmente a binario unico;
- ristrutturazione e rifunzionalizzazione delle stazione Acquicella e dello scalo merci di Bicocca;
- realizzazione della fermata di Fontanarossa, a servizio dell'aeroporto.
- realizzazione della bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo - Catania.

Occorrerà, in particolare, trovare la soluzione più adeguata per la parte di tracciato che presenta le problematiche più complesse e che potrebbe provocare inaccettabili impatti sulla parte architettonicamente e urbanisticamente più pregiata della città, che è l'interrimento della linea dalla stazione sino ad Acquicella, valutando le diverse proposte alternative e concordare con RFI la soluzione più idonea, con attenzione alla progettazione delle fermate urbane da prevedersi, al possibile allargamento della via Dusmet, alla riqualificazione della passeggiata denominata il "Passiatore", alla rifunzionalizzazione degli spazi dei c.d. "archi della marina" la cui definizione potrà essere oggetto di partecipazione pubblica coinvolgendo Enti, Associazioni che operano sul territorio e cittadini.

Altro tema di grande valenza strategica è l'utilizzo delle aree di sedime ferroviario (circa 30 ettari costieri) che saranno liberate e rimesse in valore con gli interventi di interrimento previsti e che saranno indispensabile strumento per la riqualificazione del waterfront.

Infine il Piano, come già evidenziato nei punti precedenti, dovrà prevedere la realizzazione di nuove polarità urbane in corrispondenza delle fermate urbane ispirate alle logiche del Transit Oriented Development caratterizzate da elevati livelli di accessibilità.



## Città di Catania

### **Interporto**

Il P.R.G. dovrà valutare la possibilità di un potenziamento della struttura dell'interporto e le soluzioni per le modifiche conseguenti al progetto dal prolungamento della pista aeroportuale con lo spostamento della stazione Bicocca e l'interessamento di parte delle aree della Società Interporto.

### **Aeroporto**

Si dovranno verificare le soluzioni proposte dal *masterplan* aeroportuale, in corso di approvazione, che prevedono forte interazione con il sistema urbano:

- realizzazione della nuova pista di volo posizionata a sud dell'attuale con allungamento verso ovest con conseguente interrimento della ferrovia, necessario per rimuovere possibili conflitti tra le due infrastrutture;
- realizzazione del collegamento intermodale con la ferrovia, valutando le diverse ipotesi alternative;
- connessione e potenziamento delle reti viarie di accesso all'infrastruttura aeroportuale e con la città e miglioramento funzionale dei tessuti adiacenti l'aerostazione con la localizzazione di funzioni di rango adeguato ad uno degli aeroporti più importanti d'Italia.

### **Porto**

Il nuovo Piano dovrà proporre soluzioni a supporto delle diverse attività portuali e in particolare:

- prevedere una migliore infrastrutturazione a servizio della struttura portuale che le consenta di mantenere il suo ruolo di "hub" naturale di connessione del network con l'Italia e con l'isola di Malta e di mantenere la crescita degli ultimi anni;
- meglio definire e potenziare le connessioni stradali e della mobilità di merci e passeggeri fra il porto, l'interporto e l'aeroporto di Catania che sorgono a pochi chilometri di distanza;
- valorizzazione la fascia di interazione fra porto e città, comprendente aree di competenza comunale e altre che ricadono nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, concretizzando il processo di integrazione fra porto e centro storico, con la realizzazione di percorsi e interconnessioni fra l'area portuale e il tessuto urbano e con una rivisitazione urbanistica, architettonica della viabilità di tutti gli spazi urbani contigui;
- proporre contenuti funzionali a raggiungere l'intesa prevista dai commi 2 e 3 dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, per la redazione concertata del nuovo Piano regolatore portuale, proponendo soluzioni per la razionalizzazione degli spazi, la riconversione di parte delle aree portuali a nuove funzioni urbane per rilanciare le aree di waterfront, puntando sulla vocazione turistica di Catania;
- verificare la possibilità di ampliare gli spazi da destinare ad attività connesse al porto, in particolare relative alla logistica anche attraverso la rigenerazione delle aree limitrofe dismesse.

## **Rete Metropolitana FCE**

La programmazione di FCE appare ben definita, pertanto il Piano potrà prevedere presso le fermate previste, così come per quelle RFI, specifiche attività che creino nuove polarità urbane ispirate alle logiche del Transit Oriented Development, intorno ai nodi del trasporto pubblico su ferro. È indispensabile, inoltre, prevedere adeguati interventi che migliorino l'accessibilità pedonale alle stazioni stesse.

Occorrerà anche valutare la previsione di una fermata FCE a servizio dell'aerostazione all'interno del parcheggio scambiatore, rispettando così l'ipotesi definita con Protocollo d'intesa nel 2005, e, in considerazione della possibilità di avere una ulteriore fermata RFI nel parcheggio comunale - in aggiunta a quella più a sud ovest in corso di realizzazione, la realizzazione delle due stazioni FCE e RFI sovrapposte su due livelli, in coincidenza spaziale, ricavando un collegamento diretto "ferro-ferro" e creando un reale nodo di interscambio modale - auto, bus, metropolitana e ferrovia - che potrà filtrare le automobili dirette in città provenienti da sud.

Assolutamente necessario coordinare le previsioni SAC, FCE e RFI e avere un punto di accesso alla metropolitana che sia interno alla stazione aeroportuale, considerato il grande volume di scambi, stimabile in 10 milioni di passeggeri/anno.

## **AMT**

Il Piano dovrà valutare le previsioni del PGTU e dell'Azienda Trasporti, e dove necessario potenziare la viabilità in funzione della realizzazione di sistemi di trasporto pubblico integrativi alle linee metropolitane FCE, quali il BRT - Bus Rapid Transit.

Essenziale, anche la valorizzazione delle aree dell'ex rimessa di via Plebiscito, oggi utilizzate come parcheggio pubblico e come stazione di ricarica, con la realizzazione di collegamenti carrabili o, almeno, ciclabili e pedonali tra il parcheggio e la piazza Montessori, attraverso le aree libere esistenti, realizzando una connessione che consentirà di creare un legame, non solo fisico, tra aree apparentemente distanti ma di fatto vicinissime e tra le uscite della stazione metro.

### **3.15 Il waterfront**

La storica presenza sulla fascia costiera catanese della linea e degli impianti ferroviari, distribuiti in maniera forte e vincolante in aree di grande interesse paesaggistico, insieme alla presenza del porto e di alcune strutture industriali, hanno creato barriere che hanno provocato la negazione del rapporto della città con il mare, limitato la fruizione della costa, nascosto la vista degli edifici barocchi e ridotto l'accessibilità al centro storico della città da sud. Gli attuali assetti urbanistici suggeriscono oggi, come unica soluzione possibile, l'interramento della ferrovia, come previsto dalla delibera CIPE del 29 settembre 2004, che consentirà di riconquistare alla città l'accesso al mare, liberando aree di grandissimo pregio ambientale da riqualificare e riconvertire a nuovi usi.

Il nuovo tracciato dovrà svilupparsi senza provocare inaccettabili impatti sulla parte architettonicamente e urbanisticamente più pregiata della città, il centro storico, inserito nella Lista del Patrimonio Mondiale Unesco. L'interramento della linea ferroviaria, insieme alla riduzione degli spazi doganali portuali, permetterà, nella zona del waterfront, il recupero di oltre 30 ettari costieri e la riconversione di spazi quali i cosiddetti "Archi della marina" e il "Passiatore", di diverse piazze e il miglioramento dei collegamenti con le limitrofe parti storiche della città. In particolare nella prospettiva di ricreare il rapporto visivo tra il centro storico e il mare, con la splendida vista del Palazzo Biscari, dell'Arcivescovado che tanto affascinava i viaggiatori fin oltre la metà del XIX secolo,



## Città di Catania

dovrà essere valutata la mitigazione dell'impatto visivo degli archi della marina anche con l'ipotesi di una possibile parziale o totale eliminazione del viadotto ferroviario.

Catania dovrà tornare ad essere una "città di mare" e non solo una "città sul mare".

Il Piano dovrà proporre le migliori soluzioni per la riqualificazione del waterfront, al fine di restituire alla città una delle sue parti di maggior pregio e di consentire la localizzazione di iniziative e servizi di natura culturale, turistica, ambientale, con proposte di qualità che restituiscano alla città l'affaccio sul mare, con spazi fruibili e vivibili da tutti, sia turisti che cittadini, e che, grazie al richiamo di attività culturali e per il tempo libero, potranno migliorare l'intero ambito urbano, ricreando un articolato sistema di relazioni tra la città, il porto, la ferrovia e l'ambiente, pur nel rispetto delle necessarie funzioni infrastrutturali dislocate lungo la costa.

Di particolare valenza il fronte mare da piazza Europa alla Plaia, la cui valorizzazione consentirà la riqualificazione dell'intera parte sud-est di Catania. Il progetto di Piano, oltre alla prospettiva di abbassamento del piano del ferro, dovrà tenere in particolare conto della formazione storica delle aree e del tessuto urbano limitrofo (quartiere Raffinerie, Civita, San Cristoforo, Angeli Custodi) dei grandi contenitori (raffinerie di zolfo, edifici non residenziale in viale Africa, edificio ex Posta, ex cementeria, gasometro, mercato ittico), rivedendo globalmente il fronte marittimo, in modo integrato con l'ambito portuale.

Le scelte di pianificazione dovranno essere adeguate a rispondere alle necessità delle dotazioni infrastrutturali portuali e delle previste Zone Economiche Speciali (ZES), in corso di approvazione da parte della Regione.

Grande attenzione occorrerà porre:

- alla riconversione delle volumetrie non residenziali esistenti;
- alla valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere dopo l'interramento della ferrovia e che potranno costituire un grande parco lineare anche con la previsioni di volumetrie puntuali e concentrate da svilupparsi in altezza;
- alla riqualificazione delle aree tra viale Africa e viale Libertà con inserimento di funzioni residenziali, commerciali, direzionali, in diretto collegamento con il fronte marittimo e con la stazione Giovanni XXIII;
- alla riqualificazione di spazi, piazze e verde pubblico lungo la costa;
- al recupero degli ambiti storici e al ridisegno delle connessioni con gli stessi;
- al ridisegno dell'intera viabilità e in particolare degli accessi alla città da sud e al porto.

Inoltre bisognerà prevedere:

- la valorizzazione dei porti turistici: Ognina, San Giovanni Li Cuti, Caito;
- la realizzazione di accessi al mare, in particolare nel litorale della Scogliera (attualmente quasi interamente precluso) e in corrispondenza di piazza Galatea;
- reti di mobilità dolce a servizio dei quartieri e delle strutture per la fruizione del mare e della riserva orientata Oasi del Simeto;
- attrezzature per la fruizione della costa e accessi al mare, prevedendo soluzioni realizzabili anche prima dell'interramento della ferrovia.

Per quanto riguarda specificamente l'ambito portuale occorre definire:

- il riassetto delle aree portuali di waterfront, in accordo con il Piano Regolatore portuale, al fine di facilitare al massimo la relazione tra la città e il porto;
- l'individuazione di nuove funzioni urbane per le aree liberate dai vincoli doganali (banchine di riva settentrionali del Porto Vecchio e del Porto Nuovo e le aree retrostanti, insieme allo Sporgente Centrale ed al Molo di Levante) che dovranno avere destinazioni tali da consentire l'uso "urbano" dei piazzali e delle banchine con la previsione di spazi commerciali, uffici; strutture culturali, per il turismo e per il divertimento;
- la ridefinizione del sistema di parcheggi, dell'accessibilità pedonale e veicolare, dei collegamenti porto centro storico;
- la valorizzazione della villa Pacini, in prossimità di piazza Duomo, uno dei due giardini pubblici più antichi della città;
- la valorizzazione della passeggiata lungo la ferrovia il cosiddetto "Passiatore";
- la riconversione dei cosiddetti "Archi della Marina" e il riuso delle aree coperte dalle arcate.

Il Piano dovrà anche indicare le strategie per la realizzazione delle previsioni di trasformazione delle aree e per la loro gestione, da realizzare prevalentemente attraverso l'apporto di soggetti privati. Si potranno anche proporre soluzioni a breve termine per riconnettere lo spazio urbano col mare, prima dell'interramento della ferroviaria.

### **3.16 Il commercio**

L'attuale difficile momento che segna gli esercizi commerciali della città non è da attribuire alle limitazioni del traffico o alla mancanza di spazi di sosta, quanto ad un calo degli utenti, anche per le nuove modalità dell'e-commerce ma, soprattutto, alla crescita dei centri commerciali, all'omologazione dei prodotti di vendita, e, non da ultimo, alla scarsa attrattività delle aree della città consolidata con la loro scarsa qualità urbana.

La rivitalizzazione commerciale dell'intera città potrà ottenersi solo ponendosi come obiettivo principale la riqualificazione dello spazio urbano e prevedendo nuove attività commerciali e culturali non generiche ma rapportate alla specificità e identità locali. Questo va verificato per le diverse zone commerciali della città e del centro storico, ottimizzando l'accessibilità, potenziando il trasporto pubblico e la mobilità dolce, aumentando le zone pedonali, qualificando e adeguando gli spazi pubblici, oggi sotto utilizzati come meri spazi di sosta per le auto, rendendoli capaci di competere con le "nuove piazze" proposte dagli ipermercati fuori città.

Il PRG dovrà prevedere le condizioni perché il commercio di prossimità (i vecchi negozi tradizionali) possano riprendere a rivitalizzare la città il cui lento e continuo depauperamento sta determinando una dequalificazione degli immobili e della stessa vivibilità sia in quartieri periferici che in arterie centrali. Per una migliore qualità urbana, dovrà essere verificata la possibilità di contingentare alcuni tipi di attività.

Il nuovo PRG, ai sensi dell'art. 5, comma 2 della L.R. 28/1999 e art. 16 del D.P.R.S. 11 luglio 2000, deve contenere le previsioni atte a regolamentare il settore del commercio e la localizzazione delle strutture di vendita nel territorio comunale.



## Città di Catania

Il Piano commerciale dovrà:

- disciplinare le tipologie commerciali ammesse nelle diverse parti della città, senza prevedere nuove grandi strutture di vendita di livello superiore, nella considerazione che nel territorio catanese la concentrazione di grandi centri commerciali è tra la più alta d'Europa;
- individuare le attività incompatibili con la struttura del centro storico: quali commercio all'ingrosso; complessi commerciali; depositi a cielo aperto; artigianato di produzione; industrie;
- individuare soluzioni per il problema del commercio ambulante;
- disciplinare i parcheggi connessi al commercio, in particolare in centro storico.

### **3.17 Le attività produttive**

Per quanto attiene le altre attività produttive si ritiene che debbano essere, in linea di massima, riconfermate le previsioni del PRG vigente, ponendosi inoltre l'obiettivo di liberare il centro urbano da attività incompatibili e di favorire la rilocalizzazione nella città storica delle attività artigianali tradizionali.

Il nuovo PRG nella considerazione dell'esistenza di diversi lotti liberi in area ASI-IRSAP, non avrà la necessità di individuare nuovi spazi da destinare alle attività industriali.

Per l'attuale comparto industriale, invece, in accordo con IRSAP, dovranno essere potenziati i servizi, migliorati i collegamenti con porto e aeroporto, individuati interventi di mitigazione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza e scelte infrastrutturali che possano rilanciare l'attrattività dell'area e favorire nuovi insediamenti industriali, anche in riferimento agli investimenti in corso con il Patto per Catania e con il Patto per il Sud.

### **3.18 Il turismo**

L'offerta turistica di Catania città, ricca di attrattive di tipo architettonico, archeologico, museale, viene incrementata da quella dei territori del circondario, che senza soluzione di continuità, offrono, oltre al turismo balneare, che interessa l'intera costa ionica verso nord e la costa sabbiosa verso sud, anche turismo invernale grazie al clima mite, ai beni culturali, alla diversificata offerta ricettiva, all'Etna e al suo Parco, attrattive che, se ben valorizzate, possono costruire una credibile prospettiva di sviluppo turistico. In particolare l'Etna, dichiarato dall'UNESCO patrimonio dell'Umanità, attira una quantità grandissima di turisti provenienti da tutto il mondo e risulta tra i siti più visitati d'Europa.

Catania, inoltre, è punto di afflusso e di irradiazione delle comunicazioni marittime con la penisola italiana e con l'Oriente mediterraneo, di quelle terrestri (ferroviarie e stradali) con Palermo, Messina, Siracusa e l'interno della Sicilia, di quelle aeree.

L'ospitalità nel catanese si avvale di un centinaio di alberghi e pensioni, situati per lo più nella zona costiera. Lungo il litorale sono presenti anche numerosi camping marini oltre a quelli montani immersi nei boschi dell'Etna.

Catania non è considerata una vera e propria città d'arte e quindi non è inserita, come meriterebbe, nei circuiti turistici adeguati e vive, pertanto, di un turismo di passaggio dovuto alla presenza dell'aeroporto e delle vicine Taormina e Siracusa, anche se negli ultimi anni si può riscontare un notevole incremento del turismo più stanziale. Le risorse sono molte ma spesso sconosciute, non solo ai turisti ma anche agli stessi cittadini, e la

loro mancata valorizzazione penalizza il settore turistico, fondamentale per lo sviluppo dell'asfittica economia del territorio catanese.

Occorre, quindi, promuovere il settore nel territorio di Catania come volano dello sviluppo socio economico dell'intera area metropolitana etnea, ma con forme di turismo sostenibile, atte alla salvaguardia dei fattori naturalistici e ambientali, artistici e culturali, evitando quelle attività turistiche che, a fronte dello sviluppo economico e dell'arricchimento umano e culturale generato, possono dare origine a pericolosi impatti sull'ambiente: danni su habitat, alterazione del paesaggio, perdita di biodiversità, impoverimento delle risorse naturali, inquinamento atmosferico, incremento della produzione di rifiuti, ecc..

Oltre alla valorizzazione e riqualificazione del patrimonio paesaggistico, la città dovrà puntare sulla valorizzazione del patrimonio e delle attività culturali, per promuovere un sostanziale sviluppo del turismo culturale e convegnistico attraverso tutte le forme, anche utilizzando quegli edifici storici di pregio, di cui è ricca, con azioni atte però a contribuire alla loro conservazione e valorizzazione con l'individuazione di usi appropriati, senza compromettere l'autenticità dei quartieri storici che rappresentano la vitalità identitaria catanese.

Per rendere la città turisticamente più competitiva è indispensabile l'ottimizzazione dei sistemi infrastrutturali per i trasporti, in particolare potenziando le funzioni dell'aeroporto, del porto, dei sistemi di intermodalità, della mobilità dolce. Occorre verificare, inoltre, l'opportunità di realizzare un porto turistico con banchine attrezzate per lo stazionamento prolungato di yacht.

### **3.19 La riduzione dei rischi - Rischio sismico**

Il territorio di Catania è classificato come:

**Zona sismica 2** *Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi terremoti abbastanza forti*

La città e gran parte della Sicilia orientale, in termini di accelerazione massima al suolo, è, purtroppo, caratterizzata da valori che la rendono collocabile in *Zona sismica 1*.

Dopo il Terremoto di Santa Lucia (13 dicembre 1990) che interessò maggiormente la Sicilia sud-orientale, la città di Catania fu al centro di una intensa attività di ricerca sia in ambito nazionale che europeo. Il Dipartimento della Protezione Civile, nel periodo compreso tra il 1996 al 2001, riconobbe prioritario il Progetto Catania e, attraverso il Gruppo Nazionale per la Difesa dai Terremoti (GNDT), avviò la più estesa campagna di rilevazione finalizzata alla conoscenza della vulnerabilità sismica del patrimonio edilizio comunale estesa a tutta la città, sia alle costruzioni in muratura che a quelle in cemento armato. Lo studio condotto ha evidenziato la necessità di mettere in sicurezza gran parte del patrimonio immobiliare presente nel territorio comunale.

Dall'esame dei dati del censimento 2011 emerge che a Catania oltre l'87% degli edifici ad uso residenziale è stato costruito prima del 1981, quindi prima della classificazione di Catania come zona sismica. Considerando i pochi casi di miglioramento sismico effettuati sugli edifici antecedenti quella data, è ragionevole stimare che un numero considerevole delle abitazioni non reagirebbe adeguatamente a un terremoto. Si rileva, inoltre, che più del 41 % degli stessi edifici ante 1981, si trova in stato di grave degrado e quindi ancor più vulnerabile.



## Città di Catania

Considerando che la popolazione residente supera i 310.000 abitanti, e il numero di alloggi le 144.000 unità, risulta che più dei 2/3 dei catanesi vivono in edifici non antisismici.

Da questi dati impietosi si conferma, tra gli obiettivi del nuovo Piano, la mitigazione del rischio sismico da coniugarsi comunque con i temi della sostenibilità ambientale.

Si dovranno individuare gli ambiti a maggior rischio e prevedere la possibilità di avviare la trasformazione radicale di parti del tessuto urbano degradate e poco funzionali offrendo significative opportunità di crescita della capacità insediativa senza impegnare nuovi suoli non ancora urbanizzati. Questo richiede l'individuazione di meccanismi in grado di attivare un progressivo processo di sostituzione del cospicuo patrimonio edilizio realizzato tra gli anni '40 e gli anni '80 - che rappresenta una minaccia per l'incolumità di un numero elevatissimo di abitanti - da riconvertire in termini di miglioramento delle prestazioni sismiche, energetiche, ambientali e di sicurezza.

Il Piano dovrà individuare meccanismi che consentano la demolizione e ricostruzioni di interi isolati, con possibilità di redistribuzione o accorpamento delle volumetrie, per una sensibile riduzione del rischio sismico ma anche per migliorare le condizioni di vivibilità di parti consistenti del tessuto urbano, con moderati incrementi del numero complessivo di abitanti insediabili e con la diversificazione delle funzioni urbane e, possibilmente, senza impiegare altre aree attualmente libere, o comunque a saldo zero per il consumo di suolo. Il contenimento del consumo del suolo può essere raggiunto anche attraverso il recupero di spazi costruiti fortemente compromessi e/o inutilizzati.

Le norme di attuazione del PRG dovranno prevedere premialità, economiche o volumetriche, per gli interventi finalizzati al recupero di singolo edifici o complessi immobiliari e per gli edifici realizzati con accorgimenti antisismici di livello superiore a quelli obbligatori per legge.

Sono auspicabili la previsione di nuovi spazi pubblici aperti che costituiscono il primo elementare dispositivo antisismico che, nella città di Catania, conosce l'illustre precedente storico del piano di ricostruzione successivo al devastante terremoto del 1693 che ha contribuito in modo sostanziale a definirne l'immagine di città moderna grazie alla generosa dotazione di spazi aperti ed all'ampiezza delle strade.

Le previsioni per la mobilità e per i sistemi di trasporto devono costituire un sistema di vie di fuga con percorsi protetti destinati alla movimentazione dei mezzi di soccorso, in caso di eventi calamitosi.

### **3.20 La riduzione dei rischi - Rischio idrogeologico**

Al rischio sismico si affiancano altri rischi altrettanto rilevanti, come quelli che discendono dai processi di cambiamento climatico che hanno già provocato in città diversi danni, legati soprattutto alle inondazioni dovute alle sempre più frequenti concentrazioni di pioggia.

Il nuovo PRG dovrà avere come obiettivo primario il contenimento e dei livelli di rischio esistenti attraverso un uso del suolo prudente, che dovrà escludere da qualunque forma di urbanizzazione le aree più vulnerabili da un punto di vista sismico e idrogeologico, con una visione allargata rivolta all'area metropolitana.

La progettazione di un sistema di verde connesso a rete, deve essere finalizzato anche alla riduzione dei rischi idrogeologici, garantendo il mantenimento e l'ampliamento di aree ad elevata copertura vegetale capaci di garantire una buona permeabilità del suolo, la

riduzione dell'eccessivo ruscellamento delle acque meteoriche nel caso di piogge concentrate, nonché la limitazione dell'effetto "isola di calore", mirando al recupero, alla rinaturalizzazione del territorio, alla riforestazione contro la desertificazione, alla tutela del verde privato esistente.

Il PRG, inoltre, dovrà:

- individuare aree per le infrastrutture idrauliche necessarie alla difesa dal rischio idraulico ed alla utilizzazione e smaltimento delle acque (sistemi di drenaggio urbano, vasche di laminazione e dispersione in superficie - che nella stagione asciutta potrebbero avere un uso ricreativo);
- individuare, lungo i corsi d'acqua e i loro principali affluenti, fasce, di ampiezza differenziata a seconda delle opportunità, per aree di espansione delle acque (ove possibile) e per interventi di riqualificazione ambientale (aree verdi, aree umide, sentieri pedonali, piste ciclabili ecc);
- verificare la necessità di ampliamenti dell'impianto di depurazione;
- prevedere spazi per attrezzature per mettere in sicurezza il sistema costiero in caso di malfunzionamento dell'impianto di depurazione.

Il nuovo Regolamento Edilizio, da approvarsi contestualmente al P.R.G., dovrà recepire e aggiornare gli articoli del R.E. vigente con norme finalizzate a:

- mitigare il rischio idraulico;
- favorire il risparmio idrico e aumentare l'efficienza degli impianti idrici;
- migliorare la qualità dell'ambiente urbano e del territorio circostante.

In particolare si dovranno potenziare le prescrizioni già in vigore prevedendo:

- l'applicazione delle norme sulla permeabilità dei suoli e sull'invarianza idraulica, oltre che a tutte le nuove costruzioni, anche agli interventi di demolizione e ricostruzione e agli interventi di recupero edilizio comprendenti la manutenzione o trasformazione delle aree non coperte;
- l'applicazione delle norme sulla certificazione idraulica anche agli interventi di recupero edilizio comprendenti il rifacimento delle coperture e degli impianti di raccolta delle acque piovane, degli impianti idrici, di scarico ed eventuale depurazione delle acque reflue;
- l'incremento dell'indice di permeabilità (rapporto fra la superficie da mantenere permeabile e la superficie del lotto) tendendo, ove possibile, al 60%, valore prescritto dai Criteri Ambientali Minimi (CAM) per le opere pubbliche (DM 11/10/2017 § 2.2.3).
- meccanismi finalizzati all'*invarianza idrologica*, in aggiunta all'*invarianza idraulica*, per mitigare gli effetti estremi della impermeabilizzazione e del cambiamento climatico. Ciò anche in ottemperanza agli studi specialistici imposti dall'adottato Piano di Gestione Rischio Alluvioni.

Dovranno essere predisposte inoltre:

- le "Linee Guida" per la certificazione idraulica prescritta dall'art. 1, c. 288, della L. 244/2007, con l'indicazione delle metodologie di calcolo e dei parametri da adottare ed i requisiti del professionista abilitato a redigerla;



## Città di Catania

- lo "schema operativo del Libretto d'uso e manutenzione del fabbricato" con l'indicazione delle metodologie di redazione ed i requisiti del professionista abilitato a redigerlo.

### **3.21 La riduzione dei rischi - Rischio climatico**

Il nuovo P.R.G. dovrà contenere strategie mirate a rendere resiliente il territorio ai cambiamenti climatici ed in particolare ai loro effetti indesiderabili in ambito urbano. A tal proposito le scelte urbanistiche dovranno essere improntate a criteri di mitigazione e adattamento agli effetti del cambiamento climatico.

Quanto indicato nel punto precedente per la riduzione del rischio idrogeologico consentirà altresì il mantenimento di elevate condizioni di evapotraspirazione e permeabilità dei suoli, nonché la riduzione del grado di frammentazione ecologica delle aree verdi esistenti e previste.

Il nuovo Regolamento Edilizio, da approvarsi contestualmente al P.R.G., dovrà recepire e aggiornare gli articoli del R.E. vigente con norme che individuino meccanismi di compensazione ecologica per le nuove edificazioni e che prevedano, tra le altre misure, anche meccanismi premiali per i privati per la realizzazione di percorsi ciclabili.

### **3.22 Risparmio energetico**

Le norme di attuazione del PRG dovranno recepire i principi di cui al D.Lgs. n.28 del 03-03-2011 riguardanti la promozione dell'uso di energie da fonti rinnovabili, la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra ed il risparmio energetico.

Al fine di confermare l'attenzione al rispetto delle tematiche ambientali e di risparmio energetico per le nuove costruzioni nonché per quelle realizzate in ristrutturazione con demolizione e ricostruzione lo standard minimo dovrà essere la Classe Energetica A2.

Le norme di attuazione del PRG dovranno prevedere premialità per gli interventi edilizi da realizzarsi con accorgimenti finalizzati al contenimento energetico, superiori allo standard minimo e per gli interventi migliorativi del patrimonio esistente. Dovrà inoltre incentivare isole territoriali energeticamente indipendenti.

La infrastrutturazione verde e la forestazione urbana consentiranno la mitigazione climatica contribuendo alla riduzione della temperatura con conseguente riduzione dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera, nonché al miglioramento della biodiversità cittadina riducendo il gap di rapporto natura-città.

### **3.23 Prescrizioni esecutive**

La legge regionale 27 dicembre 1978, n. 71, all'art. 2, come modificato dall' art. 3 della L.R. 30 aprile 1991, n. 15, stabilisce che nella formazione o revisione dei piani regolatori devono essere dettate prescrizioni esecutive concernenti i fabbisogni pubblici, privati, turistici, produttivi e dei servizi connessi, rapportati a un periodo di cinque anni costituendo a tutti gli effetti piani particolareggiati di attuazione.

La suddetta norma è stata oggetto di una interpretazione autentica fornita dall'art. 102 della L.r. 16.04.2003, n.4, che ha chiarito che le Prescrizioni esecutive possono essere progettate in maniera temporalmente disgiunta rispetto al PRG.

Il nuovo Piano, anche rimandando la redazione delle prescrizioni esecutive ai tempi previsti dalla norma, dovrà comunque individuare gli ambiti urbani da realizzare con piano attuativi, che potranno riguardare anche ambiti di recupero o di riqualificazione o rifunzionalizzazione.

### **3.24 La partecipazione al processo di formazione del Piano**

La partecipazione dei cittadini al processo decisionale in tema di pianificazione e programmazione è il presupposto per realizzare la sostenibilità, come anche sottolineato dalla normativa europea.

Il processo di formazione del piano e la sua rispondenza alle scelte strategiche, delineate in queste Direttive, deve proseguire con la partecipazione consapevole della cittadinanza attiva in tutte le sue forme – singoli, associazioni, enti - che potrà intervenire su specifici argomenti di pubblico interesse, in affiancamento a quanto già previsto dalla procedura VAS.

Nel corso della redazione del PRG, dovranno essere individuati strumenti di ascolto e condivisione per interagire con tutte le categorie di cittadini ed enti, in particolare per l'individuazione dei meccanismi di trasformazione e delle nuove destinazioni d'uso di specifici ambiti urbani.