



Technoside s.r.l.
SERVIZI DI INGEGNERIA

via Trieste 21 www.technoside.it - tel +39.095.7500609
 95030 Gravina di Catania info@technoside.it fax +39.095.8360370

PROGETTISTA
 Dott. Ing. Paolo Battiato

COMUNE DI CATANIA

Titolo progetto

**INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA E
 L'AMPLIAMENTO DELL'APPRODO TURISTICO
 DENOMINATO "PORTO ROSSI" IN C.DA CAITO NEL
 COMUNE DI CATANIA**

*Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA
 art. 19 D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Titolo elaborato

RELAZIONE PAESAGGISTICA

 Tav. **R.06**

PROPONENTE
 M.E.C. AUTO di Rossi P. & C. s.n.c.

DATA 21/02/2018

Sommario

1. RICHIEDENTE	3
2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO	3
3. CARATTERE DELL'INTERVENTO.....	3
4. DESTINAZIONE D'USO.....	3
5. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA.....	3
6. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO.....	3
7. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO	4
8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE.....	8
9. a. PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 D.lgs 42/04).....	9
9. b. PRESENZA DI AREE TUTELE PER LEGGE (art. 142 del Dlgs 42/04).....	9
10. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO	9
11. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA.....	11
12. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA	11
13. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO	12
14. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTEVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA	12

Oggetto: **Interventi per la messa in sicurezza e l'ampliamento dell'approdo turistico denominato "PORTO ROSSI" in c.da Caito nel Comune di Catania.**

Ditta: **M.E.C. AUTO di Rossi P.& C. s.n.c.**

ALLEGATO D
(di cui all'art. 8, comma 1)

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

a norma dell'art.146, comma 9, del D.Lgs. 22/01/04, n.42, e successive modifiche

1.RICHIEDENTE

persona fisica società impresa ente

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

Il progetto riguarda la richiesta di atto formale ai sensi dell'art.3 comma 4 bis legge 494/1993 e art. 9 Reg. Cod. Nav. per messa in sicurezza e ampliamento dell'approdo turistico denominato "PORTO ROSSI" in contrada Caito del Comune di Catania.

I lavori rientrano come tipologia dell'opera alla lettera B42 dell'Allegato B.

"B.42. interventi di ripascimento circoscritti di tratti di arenile in erosione, manutenzione di dune artificiali in funzione antierosiva, ripristino di opere di difesa esistenti sulla costa".

3. CARATTERE DELL'INTERVENTO

temporaneo
 permanente

4. DESTINAZIONE D'USO

residenziale ricettiva/turistica industriale/artigianale agricolo commerciale/direzionale
 altro.....

5. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA

centro o nucleo storico area urbana area periurbana insediamento rurale (sparso e nucleo)
 area agricola area naturale area boscata ambito fluviale ambito lacustre
 ambito marino

6. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

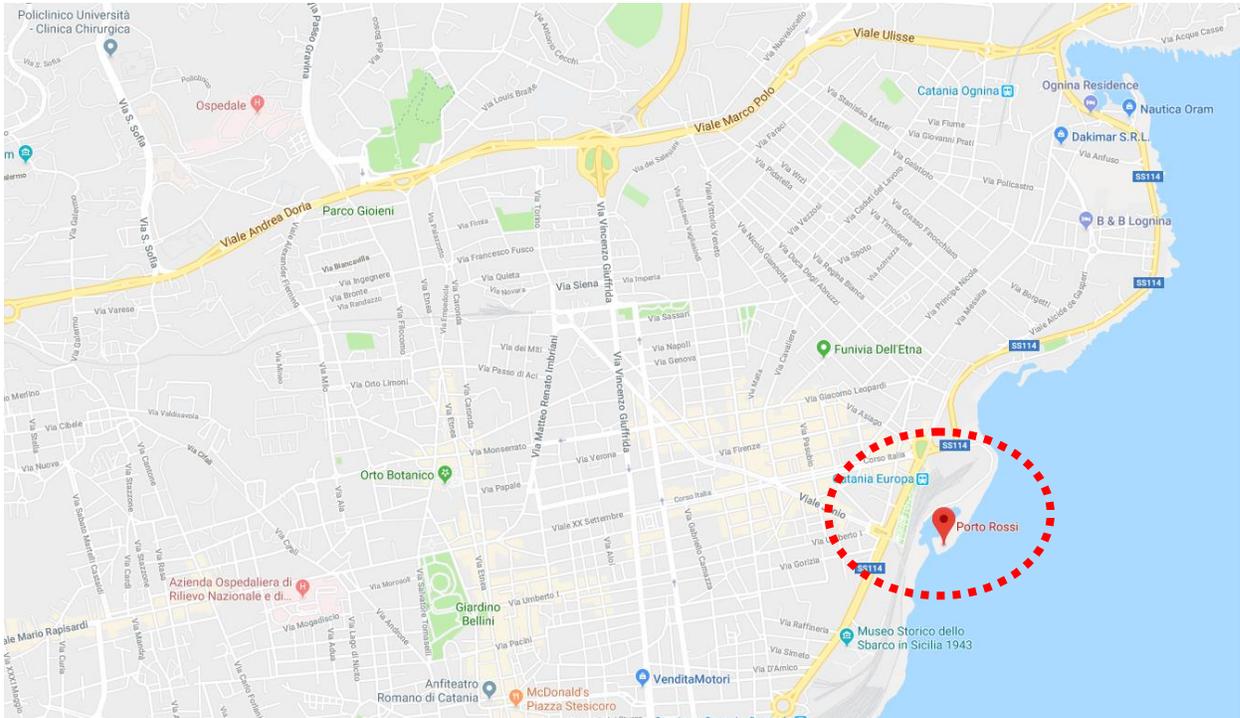
pianura
 versante
 crinale (collinare/montano)
 altopiano/promontorio

- costa (bassa/alta)
- piana valliva (montana/collinare)
- altro.....

7. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

a) estratto cartografico CATASTO/CTR/IGM/ORTOFOTO

L'edificio o area di intervento deve essere evidenziato sulla cartografia attraverso apposito segno grafico o coloritura;



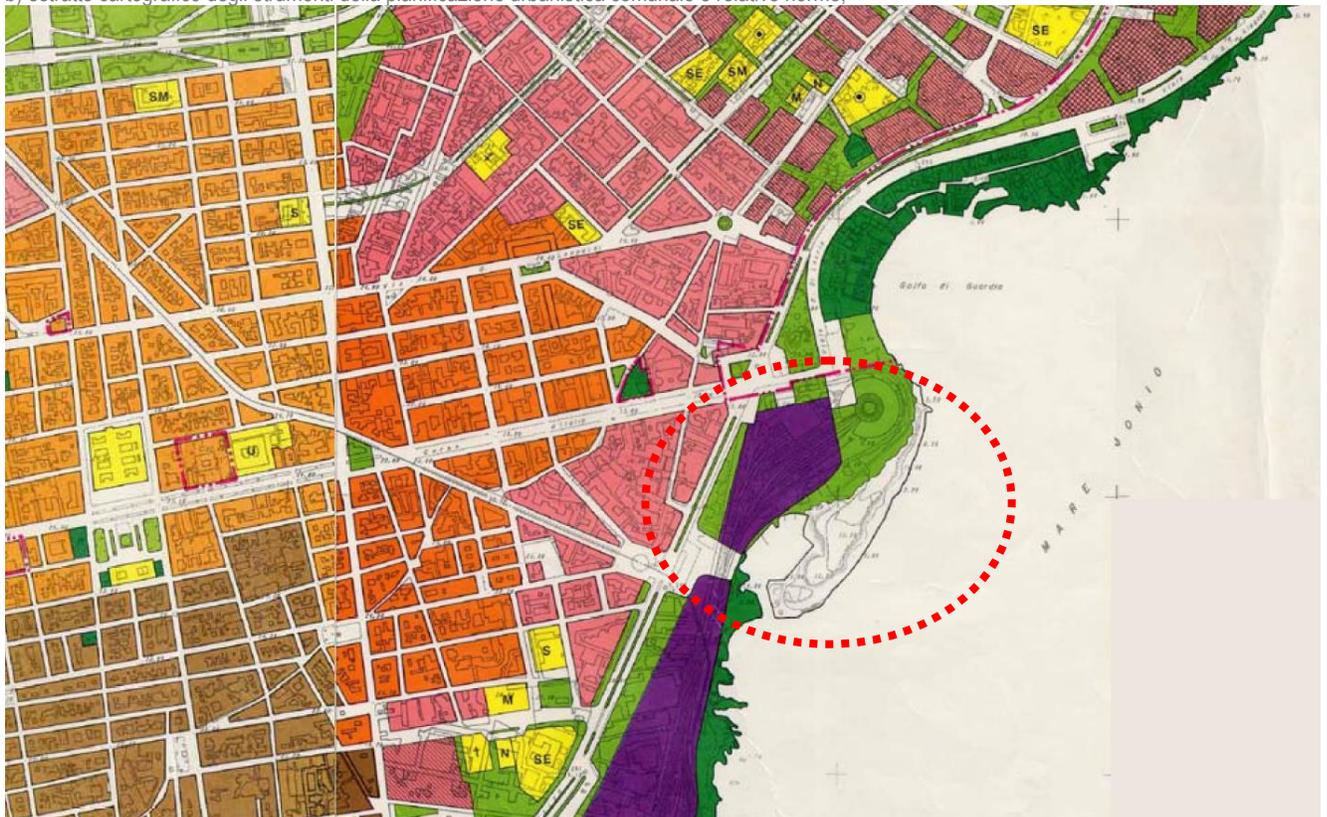
Estratto stradale_Porto Rossi, Comune di Catania



Stralcio ortofoto

Come rilevabile dall'ortofoto riportata l'intervento si inserisce in una porzione di territorio costiero della città di Catania, nell'area terminale del grande asse viario di Corso Italia ai piedi di Piazza Europa. Una fascia costiera centrale per il centro della città costiera catanese.

b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme;



Stralcio PRG vigente

c) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme.

Interventi per la messa in sicurezza e l'ampliamento dell'approdo turistico denominato "PORTO ROSSI" in c.da Caito nel Comune di Catania

VINCOLO PAI _ PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il "P.A.I." Piano per l'Assetto Idrogeologico è lo strumento di pianificazione territoriale mediante il quale vengono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico nel territorio della Regione Sicilia.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico è stato redatto dalla Regione Siciliana, ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell'art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000.

L'area in esame rientra nell'area territoriale compresa tra i bacini idrografici del Fiume Simeto e del Fiume Alcantara che si estende per una superficie complessiva di 718,27 Km², comprendendo il versante orientale del massiccio vulcanico dell'Etna.

Nel P. A. I., la zona oggetto della seguente richiesta è nelle vicinanze ma non rientra nell'area di interesse che è stata individuata con pericolosità elevata (P4).

Le aree litoranee del Comune di Catania nell'area adiacente il Porto Rossi sono di primaria importanza nel contesto ambientale, sociale ed economico del territorio del Comune stesso.

L'unità fisiografica n.4, alla quale il territorio de quo appartiene, si sviluppa da nord verso sud da Capo Schisò (Giardini Naxos) al Porto di Catania, per una lunghezza totale di km 48,850 circa e ricade lungo il litorale ionico centrale della Sicilia, comprendendo territori appartenenti alle provincie di Catania e Messina.

L'unità in esame confina a Nord con l'Unità fisiografica n.3 che si estende da Capo Scaletta a Capo Schisò e a Sud con l'Unità fisiografica n.5 che dal Porto di Catania arriva fino a Punta Castelluzzo.

Il tratto di costa considerato presenta porzioni di litorale esposte ai venti e mari prevalenti in questa zona, e porzioni più riparate, e rappresenta in maniera netta e ben definita una "micro cella" di sedimenti delimitata dai due capi.

Da un punto di vista amministrativo, l'Unità fisiografica comprende una parte di territorio della provincia di Messina, con il comune di Giardini Naxos e una parte di territorio della provincia di Catania, con i comuni di Calatabiano, Fiumefreddo, Mascali, Riposto, Acireale, Acicastello e Catania.

Il tratto di litorale studiato comprende dunque 8 comuni, tutti rivieraschi ad eccezione di Calatabiano e Fiumefreddo.

E' evidente come nella zona di nostro interesse sia predominante la pericolosità legata ai crolli della costa rocciosa.

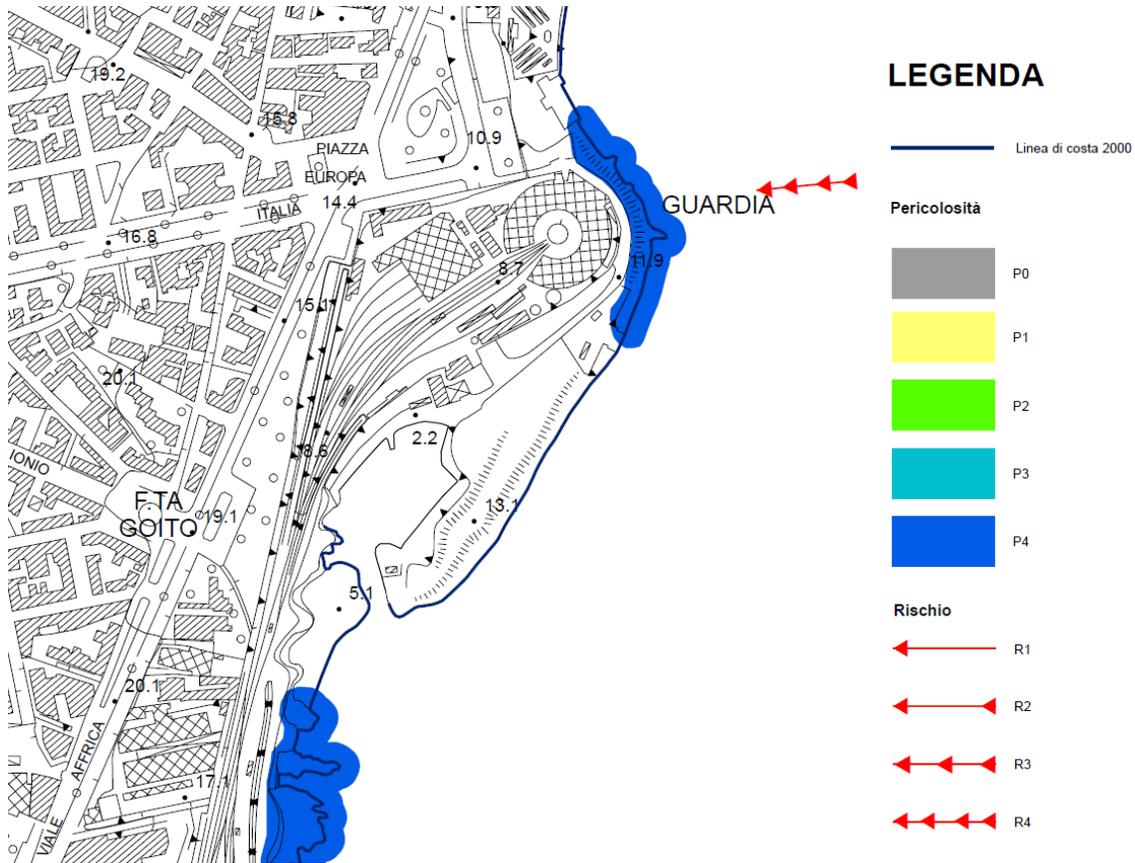
Dal punto di vista geologico, l'area è caratterizzata da falesie laviche più o meno compatte, dotate di caratteristiche geomeccaniche diverse. I versanti rocciosi, non sempre stabili, presentano spesso fenomeni di dissesto: le falesie mostrano pareti caratterizzate da porzioni rocciose fratturate in blocchi di varia misura con fenomeni di distacco e crollo.

Emblematico il livello di pericolosità individuato per la zona di accesso al porto Rossi. Tratti di scogliera, che nel suo lungo sviluppo longitudinale, più o meno alta, caratterizzata da blocchi lavici in equilibrio instabile, sia per azione del moto ondoso che per lo stato di alterazione delle lave, che si smembrano in massi di varie dimensioni.

D'altro canto è anche visibile nella carta della tipologia costiera e dell'evoluzione delle linee di riva del PAI l'arretramento della linea di costa, nonostante gli interventi palliativi, dal 1985 al 2000.

Il PAI delle coste fotografa una condizione scaturente da dati cartografici (ultimi dati risalenti al 2000) ed esula dalle ultime evoluzioni a media-piccola scala temporale.

L'evoluzione della linea di costa nei vari anni, che ha interessato un arretramento consistente si pone come base per la necessità di un intervento ormai urgente e improcrastinabile.



Stralcio carta della pericolosità e del rischio del PAI (Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico)

8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

Le riprese fotografiche devono permettere una vista di dettaglio dell'area di intervento e una vista panoramica del contesto da punti dai quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico, le aree di interscambio del sito.

Le riprese fotografiche vanno corredate da brevi note esplicative e da una planimetria in cui siano indicati i punti di ripresa fotografica.





9. a. PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 D.lgs 42/04)

Tipologia di cui all'art.136 co.1:

- a) cose immobili
- b) ville,giardini, parchi
- c) complessi di cose immobili
- d) bellezze panoramiche

estremi del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione in esso indicate

.....

.....

.....

9. b. PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del Dlgs 42/04)

- a) territori costieri
- b) territori contermini ai laghi
- c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua
- d) montagne sup. 1200/1600 m
- e) ghiacciai e circhi glaciali
- f) parchi e riserve
- g) territori coperti da foreste e boschi
- h) università agrarie e usi civici
- i) zone umide
- l) vulcani
- m) zone di interesse archeologico

10. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO

Il Porto Rossi è attualmente delimitato da un'insenatura naturale, collocata al di sotto dello spazio ferroviario binari e officina delle Ferrovie dello Stato.

Il porto si estende su una importante superficie sia su terraferma che su spazio acqueo, dispone di circa 200 posti barca da 5 a 24 Mt. in darsena e circa 200 a terra per il ricovero invernale, un ampio showroom adibito alla esposizione di imbarcazioni, gommoni e motori delle migliori marche nazionali ed internazionali, un'officina autorizzata, attrezzata alla manutenzione di ogni tipo di imbarcazione e motore, un'ampia zona bar, vari

capannoni e spazi all'aperto per il ricovero di imbarcazioni, vari mezzi per la movimentazione, 2 gru e un Travel lift da 40 tonnellate ed infine, una zona di distribuzione di carburante.

E' il punto strategico per il raggiungimento degli scenari più ambiti ed emozionanti della Sicilia come Taormina, Acitrezza, le coste siracusane e le Isole Eolie. Oggi il Porto Rossi è anche luogo di eventi, manifestazioni, conferenze e ricorrenze di tutti i generi. Il Porto Rossi da oltre 50 anni, grazie alla qualità dei servizi offerti e all'esperienza del personale qualificato, riesce a soddisfare al meglio le esigenze.

La M.E.C. Auto di Rossi P&C snc, meglio conosciuta come Porto Rossi, nasce nel 1961, grazie alla passione verso l'arte navale di Pietro Rossi, che ha l'obiettivo di istituire una realtà portuale che giovi alla nautica da diporto.

L'origine è quindi da considerarsi un'esigenza dei mutamenti sociali ed economici degli anni 60'. Pietro Rossi attento conoscitore e acuto osservatore delle costruzioni dei porti turistici, si chiese come fosse possibile vendere barche e motori senza l'esistenza di nature valide per la nautica da diporto.

Percorrendo il litorale catanese, al centro della città, scorse una sorta di discarica pubblica, zona denominata dai catanesi "Caito", caratteristica per le golette naturali create dalle colate laviche del 1300 e del 1600. Iniziò così la creazione del porto, si costruì una strada che conduceva da piazza Europa al porto, si incominciarono a costruire piazzali e pontili per l'ormeggio delle imbarcazioni.

Il 10 ottobre 2001 la ditta concessionaria vedrà finalmente approvato il progetto per l'ampliamento del porto, trasformando così l'attività svolta in una realtà nautica efficace e produttiva per tutto il Mediterraneo. Il verde che circonda l'approdo fa da cornice al mare, rendendo il porto confortevole e invitante per tutti coloro che si trovano a transitare da queste parti. Le idee incamerate e scolpite nella mente nel corso degli anni, le dure battaglie, ma anche una ferma determinazione, contribuiscono a trasformare ciò che prima era soltanto una discarica, in una meravigliosa oasi oggi denominata Porto Rossi, immersa nel cuore della città di Catania.

La storia però va messa da parte e va ripensato il porto con criteri nuovi ed esigenze mutate, oltre che con le necessarie opere di manutenzione e miglioramento degne del buon padre di famiglia.

L'esigenza degli interventi proposti nasce proprio dall'occhio rivolto al futuro, arricchito dall'esperienza del passato.

Tuttavia oggi il porto Rossi è colpito da un forte fenomeno di erosione.

Il fenomeno abbastanza evidente si ripercuote per ogni anno e dopo ogni stagione invernale in tutto il braccio del porto. Infatti, la ditta è onerata di eliminare le parti pericolanti e liberare l'imboccatura del porto di tutto il materiale apportato dal moto ondoso.

Gli sforzi della società concessionaria del Porto Rossi hanno permesso di superare in maniera temporanea il predetto problema e di rendere un'area, in passato estremamente degradata ed in stato di forte abbandono, un'oasi per la nautica da diporto e in generale per il turismo a Catania.

Purtroppo i citati sforzi, rischiano di essere resi vani, o comunque fortemente danneggiati e rallentati dalle precarie condizioni del sito, soprattutto le aree attorno al porto di proprietà del Demanio Regionale e dell'azione che il mare e gli agenti atmosferici hanno su di esse e poi di conseguenza sul porto.

Per di più il tamponamento temporaneo ogni anno è una soluzione solo palliativa, che con il passare del tempo ha portato a una situazione non più derogabile da un intervento più radicato e risolutivo.

In particolare le criticità oggi più evidenti sono la tenuta della diga foranea, e la protezione della via di accesso da terra al porto, la via di accesso dal mare al porto, la stabilità di pontili fissi, delle banchine e dell'area dove è stato realizzato l'impianto di rifornimento del carburante, oggetto di scavernamento a causa della scarsa protezione offerta dalla diga foranea, la continua usura della pavimentazione del porto.

Se si osservano le foto del porto degli ultimi anni si può evidenziare con facilità una continua e costante erosione della diga, che si evidenzia oggi con un forte salto di quota pari a circa 10 metri tra il livello del mare e la banchina del porto, e che oggi è un residuo di pochi metri rispetto a quella esistente dieci anni fa.

La diga esistente è del tipo "a gettata di massi naturali". Tale tipologia è comunemente considerata la più primitiva e ... richiede un onere assai gravoso e dispendioso per la manutenzione, in quanto il materiale con cui è realizzato si usura rapidamente ed in gran quantità sotto l'effetto del moto ondoso".

11. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

(dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

L'obiettivo del presente progetto è l'individuazione di quelle opere ritenute più urgenti ed indispensabili per la difesa del porto Rossi, e della porzione di litorale interessata.

Data la rilevanza che si attribuisce all'area interessata dall'intervento, sia in termini strettamente "protettivi" che in funzione dello sviluppo delle potenzialità turistiche del Comune di Catania, si è ritenuto opportuno e necessario che l'intervento fosse studiato, concepito e progettato facendo ricorso alle meno invadenti e più funzionali tecniche di ingegneria costiera.

Questo è stato previsto senza tralasciare l'importanza di consentire un uso ai fini turistico - balneari del litorale catanese, individuando una tipologia di intervento che garantisca la protezione dai fenomeni di asportazione e instabilità nel tempo delle opere di protezione.

La volontà di effettuare investimenti per l'ulteriore sviluppo del Porto Rossi passa attraverso un consolidamento delle condizioni di sicurezza dello stesso, al fine di poter investire senza che tali investimenti vengano successivamente resi vani dalle criticità citate.

Chiaramente oltre agli interventi strutturali proposti per migliorare lo stato di sicurezza e fruibilità del sito, in questa richiesta di atto formale vi è la necessità di migliorare anche i servizi che un porto è nelle condizioni di offrire ai suoi fruitori, oltreché la necessità di rendere lo stesso un luogo attraverso il quale accostarsi al mare ed alle sue bellezze.

Le opere in progetto sono meglio dettagliate nella relazione tecnica di progetto.

12. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Tra gli interventi di miglioramento delle attività di gestione e fruizione del porto ci sono:

- La possibilità di rendere fruibile una vasta area di scogliera oggi totalmente inaccessibile alla città, posta al disotto dell'area ferroviaria (dei binari), che presenta e manifesta una bellezza inconsueta ed inesplorata sia nei fondali, che nella visione che permette della Costa fino a San Giovanni Li Cuti. In questa area si propone la possibilità di realizzare una area attrezzata per la Elioterapia e per la balneazione, con la presenza di cabine spogliatoio, da montare e smontare durante la stagione balneare; vicino a questa area attrezzata, la realizzazione (sempre con materiali perfettamente smontabili e non collegati al terreno al fine di non alterarne la originaria natura) di un ristorante raggiungibile a piedi attraverso delle banchine galleggianti che costeggiano le bellissime grotte di cui è dotato il porto, per poter godere delle prelibatezze offerte dal mare a pochi cm da esso.
- La fruizione di un'area già più volte richiesta in concessione, che costeggia la strada di accesso al porto e dove in passato in parte gravitava un lido oggi non più in esercizio e limitrofa ad essa un ampio spiazzale oggi inutilizzato. La porzione interessata dagli elementi residuali del lido, verrà messo in sicurezza mediante la mantellata di cui si è richiesta autorizzazione alla realizzazione in questa stessa istanza, mentre il proseguo di quest'area, ovvero il citato spiazzale inutilizzato, è sicuro stante l'esistenza già di una porzione di mantellata.
- La sistemazione oltreché dell'area di accesso al porto mediante il mare, anche della terraferma limitrofa a questo ingresso, mediante la risagomatura complanare e l'ampliamento del piazzale di manovra.

Si rimanda ai grafici in allegato per migliori e più chiari riferimenti degli interventi.

La progettazione delle barriere aderenti (massicciate) è stata ottimizzata sulla base di una estesa serie di indagini e studi approfonditi dello stato di fatto.

Sulla base delle conoscenze acquisite in studi specialistici, in relazione quindi sia alle caratteristiche "fisiche ed ambientali" del territorio in oggetto, che alle caratteristiche "sociali" dello stesso, approfondite anche in seguito ad una campagna informativa e ricognitiva delle esigenze locali effettuate in situ, la tipologia di intervento ritenuta ottimale è caratterizzata sinteticamente dai seguenti "topics":

1. Massimo uso e riutilizzo di materiale naturale;
2. Assetto del litorale di progetto tale da svolgere le indispensabili funzioni di salvaguardia delle infrastrutture litoranee e la fruizione ai fini turistico-balneari;
3. Miglioramento delle condizioni ambientali e paesaggistiche;
4. Protezione dai fenomeni di frangimento sottocosta del moto ondoso incidente;
5. Stabilità nel tempo delle opere di protezione.

13. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

Alla luce di quanto sopra, sono state privilegiate tipologie di intervento non invasive dal punto di vista paesaggistico ed ambientale, contemperando peraltro questa esigenza con la indiscutibile necessità di realizzare un'opera di protezione costiera funzionale e funzionante, ponendo un freno al fenomeno di dissesto in atto.

14. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

Il progetto programmato si basa sulla consapevolezza che il turismo, legato alla fruizione del patrimonio culturale e artistico, è oggi una delle più importanti potenzialità di sviluppo economico del territorio, a condizione che si leghi al flusso turistico di qualità, che deriva dalla ricchezza dei beni artistici di cui il territorio dispone. Oggi il porto Rossi rappresenta un interessante sito, molto versatile e che si presta a un turismo di tipo diportistico, grazie alle bellezze che la ridente città di Catania possiede. Queste caratteristiche possono rappresentare di per sé, una risorsa importante su cui poter fare leva per valorizzare il territorio in chiave turistica.

Saranno prese tutte le precauzioni atte alla mitigazione dell'impatto di cantiere. Da un punto di vista progettuale, tutte le scelte sono state fatte nel rispetto dell'ambiente e dei luoghi.