

**GRUPPO DI LAVORO**

TERESA ALTAMORE), GIOVANNI CATTAFI, PINO FALZEA,  
ANTONIO LIGA, ANTONELLO LONGO, FRANCESCA MORACI, SANTINO NASTASI, ANDREA MARCEL PIDALÀ, CLARA STELLA VICARI AVERSA.

## ORDINE DEGLI ARCHITETTI P.P.C. DELLA PROVINCIA DI MESSINA FONDAZIONE ARCHITETTI NEL MEDITERRANEO MESSINA

### CONTRIBUTI, RIFLESSIONI E PROPOSTE OPERATIVE ALLA FORMAZIONE DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE

---

#### SOMMARIO

1. PREMESSE: RAGIONI E MISSIONI DEL TAVOLO DI LAVORO
2. SINTESI DEL DOCUMENTO PRELIMINARE DEL PTR
3. LA CORNICE COMUNITARIA E MEDITERRANEA
4. UN NUOVO DISEGNO TERRITORIALE PER LA SICILIA
5. CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI NECESSARIE NELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA  
DA CITTA' METROPOLITANA A CITTA' DELLO STRETTO. LA VALUTAZIONE DELLE PREVISIONI DI  
COLLEGAMENTO STABILE DELLO STRETTO.
6. ATTUAZIONE ED EFFICACIA DEL PTR - MISSION DEL PTR E CRITICITÀ OPERATIVE
7. IL PTR COME GRANDE OCCASIONE PER UNA PIANIFICAZIONE REALMENTE PARTECIPATA  
STRATEGICA, INNOVATIVA E SOSTENIBILE PER IL TERRITORIO SICILIANO
8. CONCLUSIONI: MESSINA PORTA DEL MEDITERRANEO

---

#### 1. PREMESSE: RAGIONI E MISSIONI DEL TAVOLO DI LAVORO;

“Il PIANO TERRITORIALE REGIONALE con valenza economico-sociale, costituisce lo strumento di proiezione territoriale delle strategie di sviluppo economico e sociale di breve, medio e lungo termine con le quali la regione realizza, orienta, indirizza e coordina la programmazione delle risorse e la pianificazione strategica...”. Con questo primo comma dell’art. 19 della l.r. 19/2020 si definiscono con chiarezza i contenuti e la cornice dentro cui il PTR opererà e inciderà nelle politiche di sviluppo regionale e nei processi di trasformazione e innovazione della Sicilia.

Ispirato ad una metodologia strategica delle scelte operative, la formazione del PTR offre dunque l'opportunità alla nostra comunità professionale di contribuire nel concreto alla sua maturazione, rendendolo se possibile più aderente alle aspirazioni sociali e culturali del territorio di nostro riferimento.

Il PTR è occasione per definire politiche territoriali, sia in ordine alle dotazioni dei servizi, sia in ordine alla coerenza del disegno infrastrutturale pensato nella nostra area, ma soprattutto è un'occasione per avvicinare ai cittadini la cultura della tutela della nostra terra, rendendo il concetto di sostenibilità un paradigma condiviso nel tessuto sociale e culturale in noi presente. Il PTR è inoltre una opportunità, tra le altre che si presenteranno, per raccogliere la sfida della qualità dei territori nella concretezza delle sue architetture, della pulizia dei suoi paesaggi e della efficienza degli strumenti di relazione e coesione territoriale; obiettivi quest'ultimi maggiormente vicini alla nostra missione professionale.

Con tali premesse si è pertanto voluto costituire il presente gruppo di lavoro, al fine di utilizzare gli strumenti messi a disposizione per la partecipazione alla formazione del PTR, nella consapevolezza che l'occhio sensibile degli ordini professionali, ed in particolare il nostro, possono offrire alla missione.

## 2. SINTESI DEL DOCUMENTO PRELIMINARE DEL PTR

Il PTR costituisce la cornice strategica e programmatica dentro cui si muovono le azioni, gli investimenti e le politiche di sviluppo e tutela dei territori, tali dovranno trovare coerenza e armonia nei diversi livelli della programmazione delle risorse pubbliche e private e nelle discipline della pianificazione multilivello e multisettoriale. Il PTR offre pertanto indirizzi e orientamenti per la pianificazione delle municipalità che con la nuova legge urbanistica regionale trovano slancio ed energia attraverso l'introduzione del Piano Urbanistico Generale, in luogo del precedente PRG della abrogata L.R. 71/78. Inoltre, coordina nel livello di coesione regionale la pianificazione d'area vasta dei consorzi comunali (ex provincie) e delle città metropolitane, assumendole come braccio esteso capace di territorializzare nel dettaglio le azioni.

“In relazione alle prescrizioni di tutela, conservazione e valorizzazione dell'ambiente, contiene il quadro generale degli obiettivi e le misure generali di tutela da perseguire nelle diverse parti del territorio regionale”, costituendo questi ultimi gli elementi invariati o complementari alle scelte di sviluppo territoriale e socioeconomico. È elaborato su una base informativa prodotta dal SITR che ne costituisce parte integrante in maniera dinamica. Si ritiene utile in questa premessa richiamare qui di seguito i tratti distintivi delle proposte strategiche e metodologiche del PTR in questa fase propedeutica di formazione:

*“Nell'orizzonte temporale del 2040, la Sicilia dovrà proporsi come patria di una nuova cultura mediterranea fondata sulla sua capacità di scambiare merci e favorire la mobilità delle persone, garantendo un orizzonte di crescita economica in una prospettiva di durabilità dello sviluppo. Questo nuovo orizzonte temporale, fortemente intergenerazionale, implica che la Sicilia perseguirà un nuovo modo di intendere l'attrattività del territorio e, in una logica di adattamento continuo alle condizioni imprevedibili del cambiamento climatico e del movimento globale dell'Umanità da sud verso nord, punti a svolgere il ruolo di catalizzatore del nuovo Mediterraneo del 2040. La prima proposta di strategie di sviluppo territoriale regionale, quindi, definisce il quadro di riferimento per la pianificazione territoriale con l'obiettivo di fornire un chiaro supporto spaziale rispetto al tradizionale approccio alla programmazione centrata sui settori o sulle principali linee di*

*finanziamento eurocomunitarie, nazionali o regionali, proponendo così un approccio “integrato”. Tale approccio parte dalle valutazioni compiute nei documenti del PTR sin qui prodotti e tengono conto delle interrelazioni ambientali, sociali ed economiche, valorizzando altresì le risorse identitarie e specifiche delle varie comunità regionali”<sup>1</sup>*

Il documento articola le proprie proposte in obiettivi strategici ed obiettivi specifici, limitandosi come prevedibile in questa fase, ad introdurre le visioni di principio al fine di allineare le fasi successive del piano agli orientamenti culturali e programmatici in atto nel dibattito comunitario.

Si tratta di *temi bandiera* oggi presenti nel dibattito politico quali:

- Competitività, ricerca e innovazione
- Sicurezza del territorio, energia e clima
- Accessibilità, trasporto e mobilità
- Qualità urbana e territoriale
- Patrimonio culturale, naturale e agricolo
- Lavoro, istruzione, inclusione e protezione
- Amministrazione multiscala e cooperativa.

Su tali temi si articolano le visioni strategiche territoriali.

Oltre che su tale livello dei suddetti temi bandiera, che costituiscono un terreno di lavoro indispensabile per mantenere la coerenza del Piano dentro le politiche comunitarie e dentro gli scenari culturali ed economici attuali, ebbene comunque richiamare anche l’attenzione su intuizioni e prospettive che inquadrino gli stessi dentro una più forte specificità della identità siciliana. La quale non è solo ritrovabile dentro il sistema culturale e sociale, identificato come luogo della *periferia comunitaria*, ma soprattutto dentro il disegno stesso della condizione insulare e della straordinaria geografia dell’isola, che nella storia ne ha indirizzato modalità insediative e relazioni di contaminazione transfrontaliera, in un portato strategico che oggi è rappresentato, oltre che nello spazio comunitario, ancor prima nello spazio mediterraneo dentro cui si scrive la storia millenaria della Sicilia.

### 3. LA CORNICE COMUNITARIA E MEDITERRANEA IL PORTATO STRUTTURALE E STRATEGICO DELL’ISOLA

Sulla base di tali premesse è dunque consapevolezza di questo gruppo di lavoro che il PTR debba affermare con forza, come annunciato nei documenti preparatori, la sua precisa missione di rivestire una connotazione strutturale, e una connotazione strategica;

Attraverso “il **quadro conoscitivo** unificato regionale di tutti i processi di pianificazione e governo del

---

<sup>1</sup> Tratto dal documento del PTR “Prima proposta di elaborazione per la definizione dello Schema di Piano”

territorio...” il PTR deve assumere come elementi costitutivi le invarianti paesaggistiche culturali, ambientali e geomorfologiche, rurali e storico-antropiche”, sollevandoli al livello che definiremo **sistemi qualificanti** della identità territoriale siciliana, fornendo in tal senso gli indirizzi per la pianificazione locale; mentre deve indicare attraverso il quadro infrastrutturale il **sistema strutturante** del Piano, rispetto a cui si deve con forza e con coraggio ripensare, nel solco della struttura storico insediativa, il disegno territoriale della Sicilia del nuovo millennio.

#### 4. UN NUOVO DISEGNO TERRITORIALE PER LA SICILIA

La Sicilia è oggi interessata da una straordinaria spinta di investimenti che interessano in prevalenza il quadro infrastrutturale stradale (ferro e gommato); gli scenari legati alla ricerca della sostenibilità ambientale assegnano a tale modello un ruolo strategico in considerazione dei processi di innovazione tecnologica che vedono nella mobilità privata, elettrica, idrogeno, e-fuella, e nella mobilità pubblica ferroviaria un orizzonte di sostenibilità proiettato agli obiettivi a emissione zero per il 2050 nello spazio comunitario. Tali scenari si assommano alle prospettive di coesione territoriale annunciate e indirizzate dalle risorse del PNRR e dai fondi di coesione ministeriali e comunitarie. L'insieme armonizzato di tali azioni possono sintetizzarsi in:

- Scenari di riconfigurazione del sistema infrastrutturale emersi sia nei documenti delle proposte del PTR, ma soprattutto nell'elencazione degli investimenti e dalle opere in corso di realizzazione nello spazio insulare da parte di ANAS e RFI, con particolare riguardo al potenziamento degli assi di connessione delle tre città metropolitane, (ME-CT e CT-PA), sui quali si inserisce il progetto del Ponte come soluzione di continuità nella rete comunitaria TNT e nel relativo corridoio multimodale;
- Scenari di sviluppo del sistema portuale con la distribuzione diffusa della diportistica lungo la linea costiera tirrenica, tema che riguarda soprattutto la nostra città metropolitana; politiche che vanno integrate al riordino ambientale e al riordino del carico urbanistico delle aree costiere;
- scenari del sistema aeroportuale, sottolineando la opzione posta in sede di programmazione del potenziamento dell'aeroporto di Catania, del secondo scalo di Gerbini, posto proprio sulla direttrice CT-PA;
- scenari di sviluppo della ricettività turistica e dei cluster produttivi che vanno distribuiti e pianificati dentro una politica di riequilibrio territoriale, insieme alle necessità di perseguire politiche di coesione costa-entroterra;
- scenari di recupero dell'attrattività demografica nelle aree interne, attraverso le operazioni che vanno rivolte verso la rigenerazione urbana del sistema insediativo storico, aggredendo in maniera decisa la lotta allo spopolamento dei centri storici minori, collinari e montani;
- scenari di potenziamento del sistema dei servizi legati all'energia e alla emergenza idrica causata dalle condizioni accelerate della desertificazione nelle aree interne;

- scenari di valorizzazione del patrimonio naturalistico e boschivo che vede nella politica della governance dei parchi naturalistici un nodo strategico rivolto soprattutto dentro il territorio della nostra città metropolitana.

Viene così generato **un nuovo disegno della Sicilia** con paradigmi futuri del suo assetto territoriale che il PTR non può ignorare; la Sicilia offrirà cioè una diversa e innovativa sua modalità di accesso e di struttura insediativa che sarà caratterizzata da due elementi configuranti:

- Un sistema strutturante sugli assi delle città metropolitane ME-CT-PA;
- un sistema qualificante di natura, storia, cultura e ambiente, articolato nelle tre valli storiche della Sicilia, Con il Valdemone che interessa nello specifico il nostro territorio.

Ciò determinerà nuove gerarchie nelle quali le aree interne costituiranno un elemento di grande rilievo strategico capace di essere l'armatura gerarchica rispetto alla quale si attesteranno le aree costiere con la ricchezza economica che storicamente ha trascinato l'economia della regione. Un nuovo disegno che inverte o recupera gerarchie storiche; *la Sicilia si attraverserà dall'interno; si arricchirà così l'entroterra e si libereranno le coste dal peso infrastrutturale e demografico che li congestionano.*

La sfida pertanto incide dentro la capacità che può avere il PTR di connettere i sistemi strutturanti ai sistemi qualificanti. Ed è qui che gioca un ruolo fondamentale la dimensione dell'area vasta metropolitana e soprattutto la nostra città metropolitana.

## 5. CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI NECESSARIE NELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA

La città metropolitana di Messina deve dunque offrire e avere al suo interno un sistema relazionale con il quadro infrastrutturale di connessione ME-CT-PA; pertanto, dentro questa cornice sono di seguito indicate gli interventi e le politiche per la nostra città metropolitana che il PTR potrà contenere e fare proprie: tali possono annoverarsi in:

- a. elementi di connessione ed inclusione infrastrutturale;*
- b. politiche di inclusione del sistema produttivo e ed economico;*
- c. politiche di rilancio del sistema ambientale e naturalistico;*
- d. politiche di inclusione e integrazione dell'assetto insediativo e di rilancio delle aree interne e del relativo patrimonio abitativo.*

Al punto **a** indichiamo:

- Il recupero delle ferrovie storiche dismesse e in dismissione;
- Le connessioni stradali intervallive ionio-tirreno:
  - a. Terme Vigliatore-Fondachelli-Giardini Naxos;*
  - b. Patti-San Piero Patti-Roccella Valdemone-Francavilla di Sicilia.*

*c. Santo Stefano-Mistretta-Nicosia, Gela (ss.117 strada dei due mari)*

- Le connessioni stradali di mobilità dolce e la valorizzazione dei cammini e dei sentieri dei peloritani;
- Il riordino e potenziamento del sistema portuale.

Al punto **b** indichiamo:

- la redistribuzione del sistema delle aree produttive e dei nuovi cluster produttive con le filiere annesse;
- Rimodulazione e innovazione delle articolazioni funzionali ai processi produttivi e alle filiere agroalimentari.

Al punto **c** la istituzione del parco dei peloritani come asset strategico di tutela e sviluppo nel quadro della sostenibilità ambientale.

Al punto **d** le politiche urbanistiche ed edilizie di rilancio demografico e d economico delle città storiche interne dei Nebrodi e dei Peloritani.

## 6. DA CITTA' METROPOLITANA A CITTA' DELLO STRETTO.

### LA VALUTAZIONE DELLE PREVISIONI DI COLLEGAMENTO STABILE DELLO STRETTO

Il PTR può configurarsi anche quale strumento di lavoro per le infrastrutture strategiche, fondamentali per connettere l'Italia, attraverso la nostra regione, ai grandi sistemi del trasporti internazionale e quindi per rilanciare la nostra economia ed i nostri territori. La crisi economica che ha caratterizzato il Paese durante questi ultimi, difficilissimi, anni ha minato fortemente la base produttiva del Meridione e ci restituisce un Paese ancor più drammaticamente diviso in due.

Per far sì che il Sud del Paese possa riprendere a camminare verso la modernità, occorre superare il gap infrastrutturale che lo caratterizza e ciò può avvenire solo attraverso un impegno concreto del Governo, supportato dalle amministrazioni regionali e locali del Sud Italia.

Gli architetti sanno leggere il ruolo centrale che il Sud Italia e la Sicilia potrebbero esercitare nel sistema degli scambi commerciali mondiali, posti come sono al centro dei corridoi intermodali Nord-Sud ed Est-Ovest del globo, con le nuove opportunità offerte dal raddoppio del Canale di Suez.

Da qui transitano la maggior parte delle merci che poi, per la carenza delle infrastrutture italiane, approdano nei porti del Nord Europa, allungando i tempi di navigazione di una settimana, pur di trovare porti gateway, terminali di infrastrutture che permettono ai grandi vettori dei trasporti di raggiungere, via terra attraverso il trasporto su rotaia, l'intero continente.

Realizzare le infrastrutture nel Meridione significa renderlo competitivo nel bacino del Mediterraneo e di riflesso aumentare in maniera esponenziale la competitività del Paese.

Tra le opere strategiche vi è **il collegamento stabile sullo Stretto di Messina**. Al di là delle posizioni nette vi è necessità di valutare concretamente e correttamente - in termini di analisi e valutazione - all'interno della pianificazione regionale (che questo PTR consente), le grandi opere che interessano la Regione Siciliana. Prendiamo atto del fatto che tutti gli atti sin qui approvati sul Ponte prevedono che restino immutati, per legge, localizzazione e progetto definitivo datato 2011, con le prodotte integrazioni. Il successivo decreto-legge

Infrastrutture 89/2024, nel modificare alcuni punti del decreto n. 35/2023, prevede che la progettazione esecutiva possa essere elaborata anche per fasi costruttive, così come succede nel mondo per la maggior parte delle opere pubbliche caratterizzate da un elevato grado di complessità.

Da progettisti sul territorio siamo ben consapevoli che non c'è solo la struttura nel progetto definitivo, non ci sarà solo questo nella progettazione esecutiva perché metà del costo dell'opera, poco più o poco meno, sarà destinato ad altre opere a terra, infrastrutture varie, riqualificazioni, parchi, ecc, che modificheranno radicalmente il sistema sociale ed economico dei nostri territori.

Il collegamento stabile è sia stradale che ferroviario e gli interventi ferroviari si configurano, a tutti gli effetti, come interventi ecocompatibili e quindi coerenti a una delle principali raccomandazioni comunitarie; senza il Collegamento stabile tra i versanti anche la rete ferroviaria siciliana è destinata ad avere un ruolo marginale e senza dubbio non per le merci.

Inoltre, è un'opera che giustifica il prolungamento dell'alta capacità ferroviaria da Battipaglia fino a Reggio Calabria, fino a Messina, fino a Catania, fino a Palermo.

Rende finalmente possibile, peraltro, la realizzazione di un sistema urbano più organico, quello dello Stretto, davvero innovativo nel sistema territoriale del Mezzogiorno e del Paese. In atto si sta lavorando per l'alta capacità ferroviaria sia in Calabria che in Sicilia.

Nel contesto internazionale, il Ponte sullo Stretto di Messina diventa opera strategica per il completamento del corridoio scandinavo-mediterraneo, fondamentale affinché le nostre città possano diventare competitive, attrarre abitanti, conquistare nuove funzioni.

La continuità ferroviaria tra Sicilia ed Europa, porta a prevedere un grande porto gateway in Sicilia, punto di snodo dei traffici commerciali Nord-Sud e Est Ovest del mondo.

Per questo, quanto previsto dalle leggi sul Ponte deve restituire alle comunità una Regione più competitiva nell'ambito degli scambi commerciali del Mediterraneo, una città Metropolitana più attrattiva per gli investitori nel settore del commercio e del turismo, la Città di Messina ripensata in funzione delle tante opere che il progetto Ponte sullo Stretto prevede siano costruite.

E' necessario, anche attraverso la stesura definitiva del PTR, procedere alla predisposizione di un piano di sviluppo industriale per la città Metropolitana di Messina che verrà dopo il Ponte, le cui fondamenta devono iniziare ad essere costruite adesso. Si deve avviare un processo di "visioning" territoriale (sempre più in uso in dimensioni e contesti) che integri – strategicamente – il progetto del collegamento stabile con il "mosaico" della Pianificazione Territoriale e l'Urbanistica complessiva sia di carattere generale che attuativo, inteso come un disegno più vasto e compiuto dell'opera – in tutti i suoi aspetti progettuali ed esecutivi – ben inserito all'interno del contesto territoriale siciliano e che si integri con le realtà territoriali, paesaggistiche, naturalistiche, urbanistiche e della mobilità urbana ed extraterritoriale creando una vera "piattaforma dialogica" di collegamento tra l'opera e il contesto (e le comunità) in cui essa si inserisce tramite una proposta progettuale che "parli e ascolti" – realmente – con il territorio.

La sfida per gli architetti fra Ponte, opere connesse / compensative e territorio, si gioca anche sulle nuove centralità che, nel cuore stesso della città di Messina, derivano dallo spostamento della stazione centrale dall'attuale a Piazza della Repubblica alla nuova a Gazzi con gli effetti moltiplicatori che ne derivano sia intorno alla nuova area che si rifunzionalizza nel porto storico.

Occorre un intervento strategico in una fetta di città (Gazzi) che ha le potenzialità per divenire un nuovo centro vitale della città di Messina e, contemporaneamente, vi è la necessità di reinventare urbanisticamente ed architettonicamente tutta l'area intorno all'attuale stazione centrale (Piazza della Repubblica) evitando che

svuotandosi dei servizi ferroviari diventi un'area degradata. due aree in pratica di cui occorre amplificare benefici e potenzialità.

Forse l'esperienza di Napoli Afragola e la nuova vita di storici nodi ferroviari italiani e stranieri dimostrano come il passaggio di una linea di ferroviaria di alta velocità o alta capacità siano in grado di rilanciare grandi aree e che interconnessione vuol dire anche attrattività e crescita.

Nuove centralità e nuove prefigurazioni spaziali si riverberano anche nel ridisegno della vita sociale ed economica e l'architettura, nel quadro di nuova ridefinizione metropolitana ma anche dell'intera Area integrata dello Stretto, ha il dovere ed il potere di ripensarne le nuove centralità, insieme agli altri stakeholder, dimostrandosi pronta ad accogliere ogni nuova sfida che la presenza del Ponte permetterà.

Ma il collegamento stabile dello stretto **non si esaurisce solo con un'immagine di un'infrastruttura**. Occorre strutturare un apparato una visione olistica, che integri il progetto del collegamento stabile con il mosaico della Pianificazione Territoriale e l'Urbanistica complessiva sia di carattere generale che attuativo, inteso come un disegno compiuto del progetto e dell'opera – in tutti i suoi aspetti progettuali ed esecutivi – ben inserito all'interno del contesto territoriale siciliano e che si integri con le realtà territoriali, paesaggistiche, naturalistiche, creando quel vero collegamento tra l'opera e il contesto in cui essa si inserisce. Tale operazione va fatta ora all'interno del PTR.

Le città che si affacciano sullo Stretto, con Messina nella sponda siciliana, hanno un fronte mare deturpato; la riserva naturale di Capo Peloro e Ganzirri è ormai un susseguirsi di case; aree libere dal cemento sono rimaste solo quelle occupate dai due laghi e da parte della spiaggia.

Il progetto potrebbe rappresentare l'occasione per un intervento più complessivo di rigenerazione urbana e trasformazione territoriale paragonabile ai modelli di città europee -traino- come Bilbao o Barcellona.

Il PTR non può prescindere elaborazione di un "*Masterplan*" ad hoc – sulla infrastruttura di collegamento stabile sullo stretto- aggiornato, compiuto nei dettagli puntuali e concertato con i soggetti e gli enti o di raccordo (presenti sul territorio).

In tal senso questo PTR può rappresentare un importante strumento per ribadirlo, può rappresentare anche a livello sociale uno strumento per cominciare a occuparsi delle città del presente con effetti trainanti per l'economia e il dibattito architettonico italiano.

Il progetto e gli effetti a cascata degli spazi liberati e da ripensare grazie a esso potrebbero essere laboratorio di studio, ricerca e sperimentazione. Le superfici e gli ambiti sono tali che vi ritroviamo temi centrali: recupero delle aree industriali dismesse, architettura per sottrazione e non per addizione, relazione con i margini e bordo d'acqua, rigenerazione urbana, sostenibilità ambientale. Sperimentazione significa anche opportunità di attrarre qui il dibattito sull'architettura e quindi anche non escludere ma anzi proporre la possibilità di nuovi lavoratori e/o nuovi corsi di laurea di ingegneria /architettura o addirittura una nuova sede di architettura dello Stretto nella città di Messina.

Una sfida che richiede il coraggio di abbandonare ogni ideologia per guardare alla realtà, mostrandosi pronti alle straordinarie opportunità che un'area fortemente bisognosa di crescita ha finalmente di trasformarsi in attrattiva.

## 7. ATTUAZIONE ED EFFICACIA DEL PTR -MISSION DEL PTR E CRITICITÀ OPERATIVE

Nel presente paragrafo ci soffermeremo, su alcune questioni che riguardano la dimensione generale del piano in relazione alla sua *mission* derivata dalla legge e al portato economico e sociale che rappresenta, a fronte dei

divari territoriali, inverno demografico, twin transition, ruolo delle città metropolitane e delle risorse naturali e ambientali, nonché dello sviluppo economico. Riteniamo, infatti, che la dimensione economica e sociale del piano - quasi una spazializzazione programmatica degli investimenti nei 10 anni, vera innovazione in tutte le parole d'ordine ciclicamente e metodologicamente considerate - debba essere la vera molla attuativa in coerenza con gli strumenti di settore e urbanistici (intermedi e comunali).

Quindi il fattore Tempo assume il ruolo di monitoraggio operativo delle condizioni di successo del piano e dei piani di scala intermedia e urbanistica; di settore, in particolare infrastrutture, ovvero:

- infrastrutture (Piano dei trasporti, strade e ferrovie e contratti di servizio, PNRR, fondi complementari, CEF, etc);
- impianti tecnologici ed energetici (rifiuti e energia - smaltimento termovalorizzatori, energie rinnovabili, offshore e in shore etc in rapporto con le pipelines che attraversano la Sicilia provenendo dall'Africa, etc. Fotovoltaico rispetto consumo di suolo in particolare agricolo nel bilancio ecologico a fronte di una domanda crescente di energia derivata dalla transizione digitale; offshore rispetto alla portualità e alle coste, etc).

Alcune considerazioni sugli aspetti che producono effetti fondiari e dimensionali, in esclusività al PUG e la visione di indirizzo di politiche di ripopolamento delle aree interne vs spopolamento delle coste, che non può essere una strategia urbanistica di delocalizzazione di abitanti se non corroborata da forti condizioni di mercato del lavoro, accessibilità infrastrutturale materiale e immateriale, diritto alla mobilità in termini di decisione della residenzialità come diritto inviolabile.

Pertanto, eventuali *attrattività* proposte devono essere fortemente sostanziate da politiche e finanziamenti atti alla proponibilità di una offerta vantaggiosa per trasferimento dei residenti e delle generazioni future.

Il tema del consumo di suolo espresso ampiamente dalla legge urbanistica e il termine *divieto* usato dal PTR sembra essere troppo categorico e assertivo anche rispetto alle infrastrutture, impianti tecnologici, parchi attrezzati in una dimensione che attiene alla scala localizzativa degli strumenti urbanistici etc...

Terza questione il ruolo bilanciato delle tre città metropolitane e dei loro territori provinciali, che di primo acchitto sembra essere squilibrato a sfavore di Messina, se pur in questo momento sede di una grande opportunità di progetto territoriale di area vasta molto complesso.

Riteniamo che Messina, Metropolitana e provinciale, debba essere strategicamente connessa al ruolo di porta della Sicilia, nel sistema delle connessioni tra cui il sistema di attraversamento stabile e le opere connesse, più quelle programmate; il rapporto con l'area integrata dello Stretto e l'area vasta interregionale; il sistema portuale dello Stretto con la vasta area ex ASI collegata e il pontile di Giammoro, Milazzo (4 porto per gettito IVA); la differenziazione della portualità -turistica (isole eolie, crociere, diporto) di attraversamento merci e passeggeri (sistema Messina-Tremestieri), di rinfuse; dimensione energetica e strategica della portualità a fronte anche di una nuova riforma.

Il ruolo dell'università e della ricerca e innovazione a fronte dei cosiddetti ecosistemi dell'innovazione, il rapporto ricerca e impresa richiesto dall'Ateneo di Messina e da Sicindustria come modello attrattivo e deterrente per i nostri giovani. Infine, la città.

Stessa logica per il patrimonio culturale, i parchi e tutte le risorse naturali e ambientali. Basta pensare che il solo sistema Peloritani - Nebrodi sia un potente scambiatore di CO2 per la riduzione dell'impronta ecologica (carbon Neutral). La logica dei servizi ecosistemici dovrebbe trovare a questa scala una formulazione più strutturata.

Inoltre, il turismo (delle radici, sentieri e borghi nella logica del New Europea bauHouse), rispetto ai grandi poli turistici della provincia (eolie, Taormina- Naxsos, Costa dei saraceni) e l'innervamento con le aree interne, aree protette e parchi;

Stessa cosa per i sistemi produttivi- la ceramica, i tessuti, il caseario, etc Logica dei cluster..”

## 8. IL PTR COME GRANDE OCCASIONE PER UNA PIANIFICAZIONE REALMENTE PARTECIPATA, STRATEGICA, INNOVATIVA E SOSTENIBILE PER IL TERRITORIO SICILIANO.

Il momento di avvio che dà importante slancio a questo Piano Territoriale Regionale è prezioso sia per via del suo carattere di importanza, sia per l'occasione storica che si offre alla nostra Regione. Infatti appare il caso di sottolineare che la nostra Regione ha mancato per oltre 40 anni il primo obiettivo che la Legge precedente si era data per la formazione del Piano Territoriale Urbanistico Regionale (PTUR ai sensi della Legge Regionale n.71 del 1978 ed ss.mm.ii). In tal senso possiamo essere innanzitutto lieti del lavoro di incipit svolto dalla Regione unitamente al Raggruppamento Temporaneo di Imprese che vede la MATE come Azienda capogruppo e trainante (sia per esperienza che per competenze) in questo importantissimo processo e strumento di pianificazione molto particolare.

Dando un primo sguardo ai documenti presenti sul sito del PTR e vedendo chiaramente il lavoro svolto - pur comprendendo che gli elaborati sono in fase di preparazione, affinamento, completamento e soprattutto che il processo è nelle sue fasi preliminari - per fornire il giusto apporto e contributo, da parte nostra, appare utile definire alcuni “grandi temi” che non possono essere certamente celati e che di seguito verranno sintetizzati e ulteriormente approfonditi con il gruppo dei colleghi che per l'Ordine si occuperanno di collazionare e strutturare un documento più organico di contributi di ognuno dei membri di questo gruppo di lavoro.

La visione del PTR sull'area di Messina dovrà necessariamente tener conto di alcuni *focus* che vengono distinti in Key point di interesse strategico e che possono essere strutturati come segue:

Key point sull'area tirrenica del messinese;

K1\_ la linearità urbana dei centri che si estendono lungo l'attuale strada Statale 113 (Settentrionale Sicula) che collega Trapani a Messina attra-versando tutta la costa tirrenica è certamente un'area di attenzione. In moltissimi casi si è avuta una quasi saldatura -abbastanza evidente e riconoscibile- lungo l'asse stradale per via dei numerosi “villaggi” e per via dell'esuberanza dell'edilizia dei singoli centri (spesso di piccolissime dimensioni). Infatti, le urbanizzazioni dei vari centri, disponendosi lungo la viabilità di connessione tra essi,

formano nel territorio un reticolo d'insediamenti all'interno del quale, progressivamente, si inseriscono altre forme di insediamenti diffusi;

K2\_ la polarità data dalle Aree di Sviluppo Industriale e oggi parzialmente trasformatesi in commerciali. L'area di Milazzo, della valle del Mela sino a Villafranca Tirrena, in particolare, è divenuta area attrattiva di flussi di merci e persone per la collocazione di centri commerciali e outlet<sup>2</sup>;

K3\_ le reti, la presenza dell'infrastrutturazione territoriale, completa e incisiva, favorisce la realizzazione di case e l'uso dell'auto. Nella fascia costiera interessata vi è la piena compresenza di intermodalità che subisce notevoli criticità. L'autostrada A20 con lo svincolo di Villafranca Tirrena e Milazzo serve pienamente l'alta velocità (in direzione Palermo e non al contrario in direzione Messina<sup>8</sup>), la ferrovia Palermo-Messina favorisce il tra-sporto ferroviario, il sistema portuale di Milazzo garantisce i collega-menti transfrontalieri (principalmente con le Isole Eolie), la Strada Sta- tale 113 serve tutta la fascia costiera da Messina a Trapani e intercetta la maggioranza dei centri urbani costieri garantendo la fruizione di tale arteria anche per il commercio e la percorrenza a raggio corto.

Tuttavia, il declino industriale di queste aree (causato dalla trasformazione dei cicli produttivi e dal mutamento delle tecnologie attraverso "innovazioni" massicce) oggi si offre, anche se ancora con difficoltà e lentezza, come occasione di nuova progettazione, di rigenerazione urbana e potenziale ricostruzione di nuovi luoghi e molti comuni vorrebbero indirizzare le loro occasioni di crescita su modelli alternativi<sup>3</sup>.

Pertanto, vanno attenzionati i seguenti temi:

1. Identificare chiaramente le geocomunità, i localismi produttivi, i sistemi urbani e territoriali connotanti il territorio. Il territorio siciliano, segnatamente l'area geografica di quella che oggi è la città metropolitana di Messina (un tempo la Provincia) è caratterizzato da geografie fisiche, produttive, da microcomunità, da quelli che vengono spesso definiti "localismi produttivi" e iniziative di "autoimprenditorialità locale"<sup>9</sup> che sono relazionate nei vari ambienti e che fanno rete consentendo sistemi di lavoro, sistemi di economia, trasporti a corto, medio e lungo raggio, produzione. Ovvero il riferimento va ai microsistemi economici che hanno permesso e che permettono alle varie comunità o meglio alle geocomunità di poter autosostenersi nei sistemi urbani e territoriali dell'Isola. Giusto per fare alcuni esempi legati alla nostra area di interesse sul versante tirrenico si dovrebbero "analizzare e riconoscere" in modo più approfondito:
  - il territorio Cerniera Madonie-Nebrodi (con la valle di Tusa);
  - Nebrodi (ovvero da Tusa sino a Patti e verso l'area interna sino a Maniace, Cesarò);
  - il territorio Cerniera Nebrodi- Peloritani (con la valle del Patri es. Oliveri, Montalbano Elicona, Mazzarà, Novara,);
  - i sistemi urbani di Barcellona Pozzo di Gotto e Milazzo sino a Villafranca Tirrena<sup>10</sup> (con le urbanizzazioni lungo costa); la dorsale dei Peloritani sino alla città di Messina.

<sup>2</sup> L'assenza dello svincolo di Villafranca in direzione Messina è stata sempre lamentata dalle varie amministrazioni e richiesta per consentire anche l'alleggerimento del traffico urbano sia dei mezzi pesanti quanto di un migliore momento di agevolazione dei flussi.

<sup>3</sup> In tal senso la letteratura è vastissima, tuttavia, si indicano alcuni testi di riferimento molto interessanti e pertanto si rimanda a De Rita G., Bonomi A., 1998, "Manifesto per lo sviluppo locale", Bollati e Boringheri, Torino; Bonomi A., 2024, "Microcosmi", Ed. Il Sole 24ore, Milano

2. L'individuazione di progetti alle varie scale, masterplan, Scenari Strategici.
3. L'individuazione di Scenari meta-progettuali all'interno degli elaborati del PTR di "cluster" strategici di ampie parti di territorio su cui si definiscono strategie, indirizzi e azioni di progetto da correlare poi con i vari strumenti urbanistici alle varie scale tipologie e livelli. La metodologia per Scenari Strategici<sup>11</sup> potrebbe accompagnare il PTR nell'identificazione e progettazione, a scala territoriale, fornendo un "framework" chiaro per la progettualità e la programmazione. Si sintetizzano alcuni Scenari tipo per la nostra regione<sup>4</sup>.
  - 3.1 Lo Scenario Strategico per la riqualificazione delle aree costiere. Questo scenario più maturo definisce chiaramente strategie e azioni che devono recepirsi e attuarsi mediante gli "Action's-Plan's" locali nelle singole realtà amministrative e mantenendo solida la declinazione condivisa nella Vision. Questo Scenario consegna strategie, indirizzi e azioni rivolte al recupero, la riqualificazione, la pianificazione e riprogettazione complessiva delle aree costiere che si assumono nella Vision l'obiettivo generale da perseguire.
  - 3.2 Lo Scenario Strategico per un riequilibrio le fiumare e dei torrenti. Questo Scenario (su cui ancora bisogna lavorare nella sua divulgazione scientifica per le comunità locali), struttura maggiormente strategie, indirizzi e azioni rivolte al recupero, la riqualificazione, la pianificazione e riprogettazione degli ambienti fluviali mediante un forte recupero del paesaggio e delle ecologie fluviali con il principale obiettivo del potenziamento del Ciclo dell'Acqua.
  - 3.3 Lo Scenario Strategico per un intelligente mobilità extraterritoriale. Questo Scenario (certamente consapevole da parte delle comunità locali) consegna- come sostiene Peter Newman- strategie, indirizzi e azioni rivolte al recupero, la riqualificazione, la pianificazione e riprogettazione delle infrastrutture, della mobilità e degli ambienti e contesti ad esse di sostegno con una forte politica e indirizzo mediante strategie di Transit Oriented Development (TOD).
4. L'individuazione di Scenari meta-progettuali e Strategici per il potenziamento dell'accessibilità ai luoghi (infrastrutture territoriali, ovvero il consolidamento della rete materiale e immateriale dei luoghi) avverrà attraverso il rafforzamento delle attività economiche (valorizzazione della comunicazione, delle attività turistiche, enogastronomiche, manifatturiere) e al rilancio della produttività locale (rifunzionalizzazione del patrimonio in disuso per attività di servizio e ricettive). Una consistente attività di rete e di condivisione delle relazioni logistiche (potenziando il ruolo della ferrovia). Sarà fondamentale a reggere il sistema il ruolo giocato dai centri storici e urbani minori che sor-reggeranno l'intero sistema produttivo soprattutto mediante il potenziamento del ruolo della ferrovia.
  - 4.1.1 Lo Scenario Strategico per un ciclo corretto della Rete Ecologica. Questo Scenario (del tutto sperimentale) rappresenta una figura territoriale complessa composta da ecosistemi connessi tra loro da un'area generante, una green core (simile ad un'ellisse) e a cui si connettono i sistemi

<sup>4</sup> Cfr. Pidalà A.M., 2014, "Visioni, strategie e scenari nelle esperienze di piano", FrancoAngeli, Milano.

- vallivo-fluviali, green and blue ways (i corridoi ecologici costituiti dai fiumi e dagli ambiti fluviali), un'area filtro, l'area costiera (come filter zone) e il sistema marino.
- 4.1.2 Lo Scenario Strategico del Riutilizzo dei Centri Storici. Questo Scenario configura l'armatura culturale dei luoghi ovvero vengono presi in considerazione i centri storici che caratterizzano le fasce collinari e montane come aree interne soggette ad alcune fragilità. Lo scenario individua su principi di indirizzo e azione: l'aspetto strutturale per il recupero sostanziale e le strategie per il loro potenziamento.
- 4.1.3 Lo Scenario Strategico per una nuova struttura funzionale dei Sistemi Produttivi Locali. Questo Scenario è basato sulla diversificazione strategica per il territorio e per i settori economici presenti. Fondamentale è il sostegno alla crescita dei vari settori economici orientando tutto il sistema produttivo verso processi e prodotti industriali, artigianali, eno-gastronomici sostenibili e legati all'identità del luogo.

## 8. Conclusioni

Il documento sin qui articolato è un incipit all'approfondimento necessario di alcuni elementi fondamentali per completare uno strumento di tale importanza come è il Piano Territoriale Regionale.

Forse va ricordato che la Regione Siciliana è dotata di apposito Sistema Informativo Territoriale Regionale (SITR) su cui anche i Comuni, nei momenti della pianificazione, si stanno adeguando al suo utilizzo pertanto va evidenziato che lo strumento, vista la complessità delle analisi propedeutiche alla fase di pianificazione e successiva progettazione andrebbe utilizzato per i motivi sin qui indicati e che attualmente la strumentazione utilizzata dalla progettazione appare anche in questo caso obsoleta e poco adatta alle fasi di analisi territoriali con il rischio di maggiori incertezze e l'acutizzarsi di estreme imprecisioni.

E' necessario conferire, durante la redazione del PTR, un forte ruolo – di Team Leader- della Città di Messina (e dei suoi Uffici deputati) nella sua dimensione della pianificazione, infatti tale progettazione dovrebbe necessariamente essere seguita puntualmente dal Piano Urbanistico Generale (PUG previsto dalla recente riforma regionale in materia urbanistica dalla Regione Siciliana ed in corso di avvio per la città di Messina) e dovrebbe fare un lavoro corale – che consenta la coerenza tra i vari strumenti, alle varie, scale, tipologie e livelli- che approfondisca e valuti puntualmente i singoli elementi del sistema pianificazione e disegni finalmente una Città (Messina) “*Porta e crocevia del Mediterraneo*” a più soluzioni.

