

CATANIA

Le mani sulla città

1 - Viabilità di scorrimento

La via di fuga. Un'alternativa al viale Ruggero di Lauria da usare in caso di emergenze. Collegnerà le piazze Europa e Nettuno e costerà 121 mln €. Previsti 400 mila metri cubi di sbancamenti

Il serpentone di negozi. 40 mln € per le superfici commerciali di questo waterfront progettato attraverso l'Ufficio speciale per l'emergenza traffico e la sicurezza sismica

Un centro commerciale lungo 1,2 km e una strada che ci salverà dallo Tsunami

Una colossale variante al Prg stravolgerà il lungomare per ospitare tonnellate di cemento

CATANIA - I numeri parlano chiaro: 400 mila metri cubi di sbancamento a 10 metri sul livello del mare, 56 mila metri quadri di centro commerciale e 48 mila mq di parcheggi a pagamento "spalmati" tra una strada che doveva essere una via di fuga antisismica e un pezzo di costa lungo 1200 metri, in concessione per 38 anni ad un gruppo imprenditoriale. Sono i tratti somatici della "Viabilità di scorrimento": riduttivo chiamarlo ecomostro, è l'ultimo regalo dei Poteri speciali per l'emergenza traffico e sicurezza sismica. È così che in pochi hanno riscritto le sorti di quel che resta del lungomare che si estende tra la disastrosa piazza Europa e la piazza Nettuno. Sono già trascorsi quattro anni dall'avvio delle procedure ma l'opinione pubblica è rimasta all'oscuro di tutto.

IL RISCHIO-TSUNAMI. Per fare una strada ci vuole un buon motivo. Anche "apocalittico". Il 13 maggio del 2005 il sindaco Umberto Scapagnini e il direttore dell'Ufficio speciale per l'emergenza traffico e per la sicurezza sismica, Tuccio D'Urso, nel progetto di variante al Piano regolatore, sottolineano "la particolare utilità dell'opera sotto il profilo dell'interesse pubblico nonché l'urgenza e l'indifferibilità della stessa, causa i ripetuti eventi sismici e vulcanici cui la Sicilia orientale è esposta con costante frequenza e l'atteso e prevedibile evento sismico disastroso". La strada di cui si parla è la Viabilità di scorrimento, che do-



vrebbe consentire il congiungimento tra il viale Alcide de Gasperi e la piazza Europa. Tutto nasce il 4 gennaio 2001 con una conferenza stampa in cui si illustra il nuovo progetto di waterfront costato diversi miliardi di lire, contenente lo spostamento a monte del lungomare in modo da restituire la costa alla città e creare una via di fuga "utile in caso di maremoto". Peccato che si trattasse dell'unico punto di Catania alto sul mare ben 12 metri, quindi non soggetto al rischio-Tsunami. Per completare la "via di fuga" è stato fatto un project financing, cioè una procedura che consente ai privati di costruire a proprie spese l'opera per poi gestirla. Secondo la prima progettazione - i tec-

nici incaricati non sono stati pagati, tanto che hanno diffidato il Comune - per la realizzazione di questa arteria sarebbero bastati 10 mln di €. Poi è intervenuto il Rup dell'opera, D'Urso, e l'importo a base d'asta per la scelta del

L'obiettivo doveva essere quello di alleggerire il traffico e rendere sicura la città

promotore è schizzato da 10 a 121 mln €, attraverso una seconda progettazione.

IL CENTRO COMMERCIALE. La storia di portare a monte il lungomare è destinata a restare carta straccia nei faldoni del waterfront "modello Barcellona" ideato da Bohigas. Qui le strade restano due, vicine e parallele, ma soprattutto resta in piedi il viale Ruggero di Lauria, "che svolge - si legge nella relazione tecnica al pro-

getto - funzioni di servizio e supporto agli spazi commerciali e/o culturali". Sotto il viale Alcide De Gasperi, che dovrebbe essere una via di fuga antisismica, ci saranno i centri commerciali "destinati ad un notevole flusso di utilizzatori". È proprio l'esatto contrario di quello che in termini di progettazione dovrebbe scaturire da un Ufficio speciale istituito dal presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, per alleviare il traffico e rendere più sicura la città. Per capire in termini di costi quanto peso abbia la realizzazione della strada rispetto al centro commerciale sul mare, basta guardare il "Calcolo sommario della spesa" da cui si evince che su un totale di 115 mln €, preventivati dal gruppo di progettazione che si è aggiudicato la concessione, solo il 10% (€ 12 mln) verranno impiegati per completare il viale Alcide De Gasperi tutto il resto andrà in scavi per 400 mila mc (€ 14.850.000), realizzazione parcheggi a pagamento (€ 18.960.000) e centri commerciali per quasi € 40.000.000; restano poi l'Iva sui lavori e i costi della sola progettazione che sfiorano 11 mln €.

Nominato il Rup I dirigenti i progettisti e gli imprenditori

Per la realizzazione di quest'opera, nei giorni scorsi è stato nominato Responsabile unico del procedimento (RUP) l'architetto Marina Galeazzi, attuale capo di Gabinetto del sindaco Stancanelli. Volendo applicare le leggi vigenti in Italia ed in particolare il D. Lgs 12 aprile 2006, n.163 all'art 10 comma 5, il Rup "per le amministrazioni aggiudicatrici deve essere un dipendente di ruolo". L'esatto contrario dell'architetto Galeazzi che è un dirigente esterno a tempo determinato.

Nella cordata che si è aggiudicata la concessione è presente Vittorio Casale, immobiliare di fiducia di Giovanni Consorte, già noto a livello nazionale per le vicende Unipol. Per la progettazione sono stati già coinvolti gli ingegneri Concetto Costa e Nino Petrina, oltre agli architetti Matteo Arena e Giuseppe Crimi, tutti professionisti di grido.

Di rilievo anche la presenza all'interno della cordata delle imprese aggiudicatrici dell'imprenditore Luigi Rendo.



La planimetria della Viabilità di scorrimento Europa-Rotolo



I rendering progettuali delle superfici commerciali



Testi e foto di Antonio Condorelli

La colata lavica del 1381 sarà frantumata. Non sarà necessaria nemmeno la "Via"

In spiaggia a S. Giovanni Li Cuti passando per la galleria di negozi

Rampe, ascensori, accessibilità garantita. Mille posti auto a pagamento

CATANIA - "L'area è rappresentata da colate laviche appartenenti all'evento effusivo del 1381... nel complesso è una lava a blocchi che al taglio fresco è di colore grigio scuro... nella pasta di fondo si riconoscono fenocristalli di plagioclasio e di pirosseno. La colata è interessata da diverse grotte di deflusso lavico molto superficiali, parzialmente svuotate con la volta crollata lunghe 20 mt o più". Sono questi i termini geologici contenuti nella relazione tecnica dei progettisti relativi a quella parte di costa da sbancare per 400.000 metri cubi "mediante perforazioni a rotopercolazione di diametro medio-piccolo nel bancone lavico con successivo inserimento di putrelle in acciaio e rinzeppamento del foro con malta cementizia. Pilastri, travi in fondazione, solette di impalcato e scavare in profondità. Il progetto "potrebbe individuare la falda acquifera marina a causa dell'elevata permeabilità dei terreni lavici". Interessanti le conclusioni in materia ambientale: "L'intervento nel suo complesso ed in considerazione della destinazione funzionale e dell'impostazione stessa del progetto non necessita di norme di tutela ambientale. Parimenti non necessita la definizione di limiti di esercizio né di correlati criteri tecnici



per assicurarne il rispetto". Essendo la lunghezza della costa da cementificare inferiore a 1,5 km, secondo i progettisti sarebbe inutile pure la Via (Valutazione di impatto ambientale).

AL MARE CON LA RAMPATA ELETTRICA. Non si tratta solo di un ammasso di cemento che maschererà un centro commerciale con la scusa di fare una via di fuga. "Uno dei caratteri fondamentali del progetto - si legge nella relazione illustrativa - è quello di consentire un'adeguata accessibilità pedonale fra il borgo di San Giovanni Li Cuti e il tessuto urbano circostante". Grazie allo sbancamento, alle spalle del borgo marinaro di Li Cuti ci sarà una galleria lunga 500 metri che ha la funzione "di servire gli spazi commerciali e/o culturali ed i parcheggi con una sezione adeguata e con gra-

donate di accesso su Piazza Europa e su piazza del Tricolore". Il bello è proprio questo, guardando la cartina a lato si nota una biforcazione tra il viale Alcide de Gasperi che prosegue alle spalle del Café de Paris come strada e il viale Ruggero di Lauria che oggi si affaccia sul mare ed invece dopo lo sbancamento sino a piazza Nettuno ospiterà un mega centro commerciale. "Tutta la fascia di attrezzature fin qui descritta - aggiungono i progettisti nella relazione illustrativa - non costituisce più una cesura fra la città ed il mare in quanto attraversabile comodamente da flussi pedonali, grazie anche alla presenza di corpi scale-ascensore, che connettono il borgo marinaro di S. Giovanni Li Cuti, attraverso la galleria e il viale Lauria, abbassato fino alla quota corrispondente del borgo stesso". Quindi per raggiungere il mare basterà attraversare la galleria del centro commerciale servendosi di ascensori e rampe, le auto potranno essere comodamente posteggiate nel parcheggio a pagamento gestito dai realizzatori della via di fuga-centro commerciale con costi che vanno da "€ 3 per due ore" sino a "€ 1440 annuali in abbonamento". Su mille posti auto a pagamento solo "venti saranno a disposizione dei disabili gratuitamente".