



MUNICIPIO DI MESSINA

DOCUMENTO DI AVVIO
DELLE LINEE GUIDA DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE
DELLA CITTÁ DI MESSINA

INTRODUZIONE

La legislazione urbanistica in Sicilia risale ancora oggi, con pochi interventi correttivi di limitata portata, alla Legge 27 dicembre 1978, n. 71 che, muovendosi nel quadro della Legge Urbanistica del 1942 (come modificata ed integrata dalla legge Ponte del 1967), ha introdotto alcuni puntuali aspetti innovativi, ma sostanzialmente non ne ha rinnovato l'impianto complessivo.

Tuttavia il quadro di riferimento normativo entro il quale deve muoversi – oggi – l'attività di pianificazione è profondamente cambiato per effetto di due diverse disposizioni legislative non espressamente riguardanti la materia urbanistica, ma che di fatto ne modificano i presupposti normativi e le sequenze procedurali e, conseguentemente, obbligano le Amministrazioni Comunali alla assunzione di adeguate misure nella predisposizione degli strumenti urbanistici generali.

Si tratta del Testo Unico sulla espropriazione per pubblica utilità, approvato con D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e recepito nella Regione Siciliana dall'art. 36 della L.R. n. 7/2002, che influisce sulla pianificazione del territorio per un duplice aspetto. Da un lato infatti la nuova norma riduce a cinque anni (di fatto dimezzandoli) i termini di validità temporale dei vincoli preordinati all'espropriazione, dall'altro stabilisce la facoltà per il proprietario di richiedere un indennizzo all'Amministrazione Comunale in caso di riapposizione dei vincoli.

Inoltre si deve considerare che la giurisprudenza, in materia, con orientamento pressoché univoco, ha praticamente raddoppiato il valore di espropriazione dei terreni, commisurandolo al valore venale del bene da espropriare.

Il secondo provvedimento di legge che introduce elementi di grande innovazione è il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 52 (come modificato ed integrato con Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4) che reca "Norme in materia ambientale" e introduce la procedura di "Valutazione Ambientale Strategica" (V.A.S.) nel processo di formazione del Piano Regolatore Generale.

La Regione Siciliana ha emanato in materia apposite norme con l'articolo 59 della L.R. n. 6/2009 e, in attuazione di queste ultime, ha approvato il relativo modello metodologico con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 200 del 10/06/2009.

L'introduzione di questo secondo provvedimento coincide da ultimo – anni dopo il Rapporto Brundtland e la Conferenza planetaria sull'Ambiente e lo Sviluppo svoltasi a Rio de Janeiro nel 1992 – con una presa di coscienza generale sulle questioni ambientali e con la consapevolezza che territorio ed ambiente sono strettamente legati sotto il profilo della sostenibilità dello sviluppo, in particolare sotto il profilo della sostenibilità sociale e politica oltre che economica. Ne deriva, quindi, la necessità di partecipazione e condivisione delle scelte fondamentali della pianificazione del territorio.

PREMESSA

La Rielaborazione della Variante Generale al P.R.G. del Comune di Messina è stata adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 29 del 06/04/1998 ed approvata con Decreto dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente n. 686 del 02/09/2002, sulla scorta di studi che risalgono all'anno 1995; detta rielaborazione è stata effettuata, così come prescritto dal Consiglio Regionale dell'Urbanistica, in ridimensionamento della Variante Generale al P.R.G. cosiddetto "Tekne", a suo tempo adottata dal Consiglio Comunale in data 06/03/1990 (piano Urbani) e, pertanto, redatta con logiche, previsioni e criteri non più attuali.

Di fatto, dunque, la configurazione e lo sviluppo urbanistico del territorio del comune di Messina, fino all'anno 2002 (approvazione della Rielaborazione della Variante Generale al P.R.G.), sono avvenuti in conformità alle previsioni del P.R.G. "Tekne", adottato – tra i primi comuni dell'isola – nell'anno 1976 ed approvato nell'anno 1978. Occorre inoltre ricordare che in precedenza (primi anni '70) era stato redatto un Programma di Fabbricazione – limitato alla parte del territorio comunale esterna al P.R. "Borzi" – mai approvato. Ne consegue, da quanto sopra, che la parte del territorio comunale esterna al P.R. "Borzi" è rimasta priva di strumento urbanistico generale fino all'anno 1978 data di approvazione del P.R.G. "Tekne".

In definitiva, l'unico Piano Regolatore di cui il Comune di Messina era dotato fino all'anno 1978, è stato il P.R. "Borzi" – che interessava però la limitata parte centrale del territorio comunale, compresa tra il mare, l'ospedale Regina Margherita, la strada Circonvallazione ed il curvone Gazzi della ferrovia – approvato nell'anno 1910, all'indomani del catastrofico terremoto del 1908, dimensionato su un periodo di venticinque anni e esteso, nei decenni successivi alla sua approvazione, da modifiche che ne hanno praticamente triplicato la capacità insediativa, inizialmente dimensionata sulla base delle necessità della ricostruzione post-terremoto. Modifiche consistenti nel progressivo innalzamento dell'altezza massima dei fabbricati consentita - dagli originari m 10,00 (con due elevazioni fuori terra) fino a m 21,70 (con sette elevazioni fuori terra) – e nella possibilità di sopraelevare di uno o due piani gli originari fabbricati, senza alcuna limitazione volumetrica e senza preventivi e adeguati studi su vasta scala.

Nonostante numerosi e qualificati fermenti di idee (Concorso per il P.R.G. di Messina - anno 1960; Concorso Internazionale di idee per il Ponte sullo Stretto – anno 1969; etc.), l'espansione della città, prima della redazione del P.R.G. Tekne, è avvenuta, di fatto, sia in direzione dei villaggi costieri ubicati a nord e a sud - in maniera episodica, spontanea e disorganica, su aree *morfologicamente* più semplici e aggrappate alle preesistenti strade statali - sia su previsioni di Piani per l'Edilizia Economica e Popolare.. Tali piani, in mancanza di uno strumento di riferimento organico - anche sotto il profilo strutturale e socio economico - quale sarebbe stato

certamente un P.R.G. esteso all'intero territorio comunale e dotato di proprie *strategie* e di precisi *indirizzi*, hanno privilegiato le "fiumare", quali direttive di espansione (Santa Lucia, Santo Bordonaro e Fondo Garufi, Bisconte, Giostra Ritiro, S. Licandro, Annunziata), adagiandosi *passivamente* su quelle ulteriori autonome e disorganiche iniziative (anche di edilizia economica e popolare) sorte negli anni della ricostruzione al di fuori del perimetro del P.R. "Borzi" e su quelli che erano alcuni dei vecchi insediamenti dei quartieri baraccati post terremoto.

Da ciò è derivato un processo di crescita urbana determinato quasi esclusivamente dagli insediamenti residenziali, risultato privo di una qualsiasi *ossatura urbana* – che, al contrario, il *vecchio* Piano Regolatore "Borzi" ben possedeva - condizionando pesantemente il successivo Piano Regolatore Generale "Tekne" ed i successivi processi di pianificazione. Processi aggravati dall'attuarsi, nel frattempo, di *azioni* territoriali importanti, puntuali e precise, ma anch'esse operate in assenza di una visione urbanistica infrastrutturale *generale* di riferimento, quali, ad esempio: approdi nella rada di S. Francesco; inceneritore a S. Raineri; Silos a ridosso della zona *storica* della città; attività *produttive* incompatibili ed invasive ubicate nella Zona Falcata, collettore autostradale solo a parziale servizio del territorio comunale; etc.

Sotto il profilo della pianificazione urbanistica, quanto sopra evidenziato non poteva che tradursi – così come avvenuto, fatte salve sporadiche, isolate ed inefficaci proposte – nel sovrapporsi di un insieme caotico ed incoerente di idee, piani ed iniziative, ben lontani da quelle lungimiranti visioni di un organico sviluppo territoriale, economico e sociale che avevano animato l'acceso dibattito sulla città di Messina, innescato dalla cultura urbanistica degli anni '60.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, non poteva non accadere che, nel corso dei decenni che si sono succeduti dal 1908 ad oggi, si determinasse la tendenza all'incremento del carico urbanistico sulle zone centrali e su quelle ad esse contigue e connesse (il "Borzi", le fiumare, la strada Circonvallazione e la strada Panoramica) - senza tuttavia che i *luoghi generati* possedessero quelle caratteristiche di *vivibilità urbana* che solo il *senso della città* può infondere. L'anzidetto processo di *costipazione amorfa dei luoghi centrali* ha innescato una *periferizzazione*, comune a molti luoghi edificati che si andavano realizzando al di fuori delle *mura* del "Borzi", aggiungendo così ulteriori periferie ad ogni espansione già di per se nata "periferica". Periferie caratterizzate, nel migliore dei casi, da residenze in ambito chiuso, circondate solo da strade ad esclusivo uso carrabile e prive di quei *luoghi di incontro o di elementi rilevanti pubblici*, in cui emergenze ed elementi associativi caratterizzano gli scambi e la riconoscibilità dei luoghi. *Luoghi periferici* privi di quell'*effetto città* attraverso cui l'individuo possa riconoscersi nei luoghi stessi e manifestarsi; presupposto essenziale per la rinascita di quell'*umanesimo* di cui oggi si sente tanto la necessità. *Effetto città* ben presente invece - fino a decenni addietro - all'interno delle *mura* del "Borzi".

Lo scenario urbano attuale è quello di una città formata esclusivamente dal sovrapporsi di una sommatoria infinita di *margini invalicabili* e *marginalità periferiche*: il *margin* del “Borzi” e la *marginalità* delle zone “centrali” di nuovo impianto; il *margin* della linea di costa e la *marginalità* della zona Falcata; il *margin* della ferrovia e la *marginalità* della zona centrale occupata dall’attuale consistente fascio dei binari; il *margin* del tram e la *marginalità* dell’affaccio a mare; il *margin* della strada carrabile e la *marginalità* degli spazi ad uso pedonale; il *margin* del complesso residenziale e la *marginalità* dei servizi pubblici essenziali; il *margin* dei luoghi chiusi alla libera fruizione e la *marginalità* delle attività produttive, culturali, etc. e si potrebbe continuare ancora per molto.

Appare altrettanto evidente una costante disattenzione nei confronti dei numerosi villaggi, taluni molto antichi e interessanti e tutti, comunque, ricchi di tradizioni e cultura, che costellano da nord a sud la maggior parte del territorio comunale, marginalizzati a livello infrastrutturale e concettuale, oltre che collocati in un territorio fragile da un punto di vista idrogeologico e che necessitano di opere, anche di micro-interventi di cura, consolidamento, manutenzione, ripristino e rinaturazione a vario titolo e di diversa entità.

La disattenzione di cui sopra, evidente anche sotto il profilo economico e infrastrutturale, ha determinato l’impoverimento e l’abbandono di molti villaggi e delle relative campagne e ha comportato:

- a) il decadimento di quelle attività di presidio dei suoli agricoli, grazie alle quali un tempo venivano curati i terreni, tramite terrazzamenti, messa a dimora e tutela delle colture vegetali, regimentazione e raccolta delle acque piovane, etc; decadimento di cui i recenti dissesti e smottamenti in occasione di abbondanti fenomeni piovosi, sono la più evidente dimostrazione;
- b) la trasformazione dei villaggi più prossimi al centro da luoghi con un propria identità ad anonima periferia urbana;
- c) lo svuotamento dei villaggi non prossimi al centro, con una ulteriore crescente pressione sulle aree centrali, ormai già sature e impossibilitate a sostenere gli attuali carichi, anche sotto il profilo viario ed infrastrutturale.

L’insieme delle cause e dei fenomeni fin qui rappresentati ha determinato un processo di crescente degrado di tutti i sistemi insediativi del territorio comunale, che risulta così caratterizzato:

- da un lato una costellazione di villaggi soggetti a fenomeni di incuria, abbandono o, viceversa, di *vorace assorbimento* da parte del tessuto urbano;

- dall'altro, un luogo centrale - il "Borzì" - sempre più bloccato e stravolto nella sua concezione iniziale, accerchiato da zone "esterne" sempre più aggressive e qualitativamente "periferiche". Circostanza, questa, maturata - paradossalmente - in un contesto caratterizzato da notevoli valenze ambientali e da innumerevoli potenzialità economiche, tutte spogliate però di concrete ed organiche prospettive di sviluppo.

Ancora: dagli anni '60 ad oggi, si è assistito ad una lenta e generale - ma continua ed evidente - inversione di tendenza della ricerca di qualità ed eleganza nel costruire. Ricerca che, a partire dai primi decenni del '900 e passando attraverso l'ecllettismo e le architetture monumentali degli isolati, era approdata al suo culmine negli ultimi edifici della Cortina del Porto alla fine degli anni '50. Nonostante sporadici episodi di ragguardevole qualità e qualche raro tentativo di ricerca formale in alcuni edifici pubblici e privati, la qualità architettonica non è stata privilegiata; forse per scarsa sensibilità della committenza?

Questo tema della scarsa attenzione nel "costruire" è tanto più emergente in ragione della "Legge Quadro sulla qualità architettonica" del 19-11-08, che tra le finalità all'art. 1, ed in attuazione dell'articolo 9 della Costituzione, sancisce che "la Repubblica promuove e tutela la qualità dell'ideazione e della realizzazione architettonica, cui riconosce particolare rilevanza pubblica, anche ai fini della salvaguardia del paesaggio, dello sviluppo sostenibile, nonché del miglioramento della vivibilità dell'ambiente urbano e della qualità della vita". L'ambito di applicazione della Legge Quadro riguarda "i progetti di trasformazione del territorio e, in particolare, ogni atto che riguarda l'inserimento di nuove opere nei diversi contesti naturali ed urbani, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, la tutela e la valorizzazione del paesaggio e dei beni culturali, la realizzazione e l'ammodernamento delle infrastrutture".

CRITICITÀ E POTENZIALITÀ DELLO STATO DI FATTO

Dalla analisi sin qui sviluppata emergono numerose **criticità** legate all'assetto urbanistico della nostra città, alcune delle quali ormai si trascinano da decenni, senza che sia stata approntata adeguata soluzione, e che devono essere affrontate e rimosse. Dall'altro lato la storia, l'identità culturale, l'ambiente ed il paesaggio della nostra città rappresentano altrettante potenzialità e risorse che possono e debbono essere valorizzate, per realizzare una nuova prospettiva di sviluppo sostenibile e durevole, e adeguate condizioni di vita e lavoro per i messinesi.

Crisi delle attività economiche e produttive

Una preliminare riflessione generale riteniamo debba essere fatta considerando la complessiva condizione di crisi economica e sociale nella quale si trova da anni la realtà messinese, ormai priva del suo ruolo di città portuale dei commerci, polo di

servizi per un'ampia regione che includeva anche la Calabria meridionale e che, nel corso dei passati decenni, aveva garantito ricchezza e prosperità. Oggi Messina appare smarrita ed incapace di ritrovare un ruolo che la inserisca a pieno titolo nel quadro della economia nazionale ed europea.

A fronte di questa condizione di crisi, la nostra città presenta risorse ed opportunità che possono adeguatamente essere valorizzate; in primo luogo, la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo, oggi interessato da una straordinaria espansione del traffico marittimo alimentato dalle rotte commerciali che dalla Cina e dall'India, i due giganti emergenti dell'economia mondiale, raggiungono l'Europa e dal turismo crocieristico.

Notevoli potenzialità ed opportunità per la nostra città vengono dal settore turistico, che qui può trovare solide ragioni di sviluppo nelle straordinarie risorse paesaggistiche e culturali dello Stretto e dei territori limitrofi; ma la città oggi è ancora impreparata in termini di adeguatezza delle reti di connessione, delle attrezzature ricettive e di servizio e di una politica del turismo.

Ed ancora: se è vero che la Cultura è oggi da tutti considerata quale fattore decisivo per costruire nuove politiche di sviluppo, la nostra città può vantare la presenza di importanti "contenitori" ed istituzioni culturali che, se opportunamente utilizzati, possono essere in grado di irradiare cultura, veicolare iniziative nate spontaneamente e scandire percorsi educativi e turistici: Museo Regionale, Palazzo della Cultura, Teatro Vittorio Emanuele, il sistema dei Forti Umbertini, l'Università degli Studi, l'Istituto Statale d'Arte e il Conservatorio Musicale, per citarne solo alcuni.

Degrado dell'ambiente urbano.

All'interno del territorio comunale permangono ampie e profonde condizioni di degrado di numerose aree e parti della città, degrado che interessa l'ambiente urbano nel suo complesso, il patrimonio edilizio e delle infrastrutture. Ad una prima analisi della situazione tali condizioni di degrado riguardano in particolare alcuni aspetti:

- *i quartieri e le aree di risanamento*, caratterizzati dalla presenza di condizioni abitative indegne di un paese civile (leggasi baracche), ma anche dal degrado delle strutture edilizie di molti dei vecchi interventi di edilizia popolare (CEP, Unrra, ecc.), nonché dalla presenza di condizioni di marginalità economica, sociale e culturale;
- *i villaggi periferici*, caratterizzati da perdita complessiva di identità, abbandono, carenza di servizi, difficoltà di collegamento con il centro urbano ed in numerosi casi con una notevole esposizione al rischio idrogeologico;
- *le aree di edificazione spontanea*, caratterizzate da caos urbanistico, cattiva qualità edilizia, assenza dei servizi primari, costituenti periferia urbana.

La città negata.

Permangono, inoltre, all'interno del tessuto urbano ampie porzioni allo stato attuale che hanno perso il loro ruolo nel tessuto della città ed a cui non è stato assegnata una nuova funzione; si tratta di una sorta di città negata, inaccessibile alla fruizione dei cittadini e dei turisti, ma che occupa posizioni centrali e strategiche in uno scenario di possibile sviluppo. Si pensi al degrado che interessa l'area della zona Falcata, uno dei luoghi storici della memoria cittadina, o la vasta area ferroviaria, ormai ampiamente sottoutilizzata, ma che impedisce di fatto l'affaccio a mare della città per un lungo tratto a ridosso dell'area urbana centrale; le zone ZIR e ZIS ormai assorbite dalla città, ma ferme all'originaria destinazione (ASI).

A tali condizioni di degrado localizzato occorre aggiungere un complessivo e diffuso *degrado del microambiente e dell'arredo urbano* che riguarda ampie porzioni, anche delle aree più centrali: dissesto delle strade e dei marciapiede, scarsa qualità edilizia, piccole discariche abusive.

Degrado del patrimonio ambientale e paesaggistico.

Al degrado dell'ambiente urbano, corrisponde un eguale degrado delle aree naturali che interessano una gran parte del territorio comunale:

- *degrado dei suoli collinari*, dovuto all'abbandono delle aree agricole, che ha generato processi di desertificazione con conseguente elevata vulnerabilità agli incendi e fenomeni di dissesto idrogeologico;
- *erosione della fascia costiera* con sparizione delle spiagge ed elevato incremento del rischio di danni a seguito di mareggiate;
- *degrado dei torrenti*, il cui alveo è spesso ostruito da discariche abusive e che presentano spesso un costante rischio di carattere idrogeologico;
- *inaccessibilità* alla fruizione delle Bellezze naturali.

Servizi e verde pubblico Numerose criticità riguardano il settore dei servizi pubblici, tanto in termini di carenze di dotazione, quanto in termini di qualità ed adeguatezza dei servizi esistenti. Particolarmente rilevanti per la città appare il deficit relativo alla *dotazione di verde*, ma anche occorre evidenziare la poca attenzione che spesso si riserva alle poche aree verdi esistenti, specialmente nei quartieri periferici.

Non dissimile, e alquanto diffusa, è la situazione di numerosi plessi scolastici, mentre da anni si trascina il tema della localizzazione del nuovo Polo giudiziario, a fronte della inadeguatezza dell'attuale Tribunale.

Traffico urbano.

Una criticità rilevante è rappresentata dal traffico urbano cittadino che presenta elevati livelli di congestione soprattutto nelle ore di punta. La disastrosa situazione

del traffico urbano è conseguenza di una serie di criticità che richiedono immediata ed adeguata soluzione:

- inadeguatezza del sistema di trasporto pubblico;
- mancata entrata a regime della metroferrovia nella zona sud;
- mancanza di aree di parcheggio per scambio intermodale collegate al TPL e sistema pubblico di trasporto a pettine;
- limitata presenza di spazi destinati a parcheggi per diverse, forse troppe costruzioni, centrali e semicentrali.

Sicurezza e protezione dai rischi ambientali

Come ci insegna la storia antica e recente della nostra città, una criticità di estrema importanza è rappresentata dalla elevata esposizione al rischio sismico ed idrogeologico.

Tutti gli studi di carattere geologico confermano l'elevata pericolosità sismica del nostro territorio, rispetto alla quale la città, ancora oggi, non ha approntato le necessarie adeguate misure di mitigazione, relative alla presenza di un elevato livello di vulnerabilità di parte del patrimonio edilizio e delle infrastrutture, che occorre assolutamente mettere in sicurezza.

Le luttuose vicende più recenti che hanno coinvolto vari villaggi della zona sud (Giampileri, Briga, Altolia, Molino, Pezzolo e Santa Margherita) hanno inoltre evidenziato l'elevata esposizione del territorio urbano al rischio idrogeologico.

Agli elevati livelli di rischio naturale sopra esposti, non corrisponde, ancora, una sufficiente adeguatezza delle Infrastrutture di Soccorso e Pronto Intervento né una cultura urbanistica idonea a prevenire il rischio idrogeologico esistente.

Bassa qualità progettuale dei nuovi interventi

Le nuove edificazioni di questi decenni sono state realizzate, spesso, secondo modelli completamente indifferenti ai caratteri ed alle peculiarità dei luoghi; allo stesso tempo l'attività edilizia è ancora legata a tecniche costruttive tradizionali ed non ha manifestato un utilizzo diffuso all'impiego di nuove tecniche di contenimento energetico. La cattiva qualità delle nuove edificazioni, frutto anche di un insufficiente disegno urbano, si è rivelata incapace di generare identità territoriali nuove, ampliando all'infinito lo spazio della periferia anonima.

Mercato edilizio

Il settore edilizio, per decenni la principale attività economica della nostra città, permane in uno stato di declino, incapace di intraprendere nuovi percorsi legati ai processi di riqualificazione urbana ed ancorato allo sfruttamento delle rendite fondiarie sulle sempre più esigue e qualitativamente inadeguate aree per le nuove edificazioni; il mercato presenta elementi estremamente contraddittori con una considerevole offerta immobiliare dovuta ad una elevata presenza di alloggi invenduti e sottoutilizzati da un lato e, dall'altro, una massiccia presenza di

soggetti (Cooperative ed Imprese Edilizie) ammessi a finanziamenti agevolati per la realizzazione di edilizia residenziale pubblica; a ciò si aggiungano le baracche; il tutto è sintomo della incapacità del settore edilizio di venire incontro ai bisogni delle famiglie, differenziando le offerte.

A fronte delle su esposte criticità la società messinese ha mostrato in questi anni una crescente sensibilità e consolidata presa di coscienza dell'esigenza di riconsiderare il rapporto tra sviluppo e risorse ambientali/paesaggistiche/culturali e tra insediamenti e contesto ambientale. Numerose iniziative di progettazione e programmazione sono state intraprese nel corso degli ultimi anni, come testimoniano i numerosi piani in corso di attuazione, di redazione, di approvazione o vigenti:

piani sovracomunali: Piano Territoriale Provinciale, Piano Territoriale Paesaggistico Ambito 9; Piano Regolatore Generale Consortile A.S.I.; Piano di Gestione SIC e ZPS; Piano Regolatore del Porto; Piani Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico; Accordo di Programma Quadro, PIT 12 "Eolo, Scilla e Cariddi";

piani comunali: Piano Strategico Messina 2020 , Piano di Protezione Civile, Piano d'Ambito per la gestione integrata dei Rifiuti ATO-ME3, Piano Urbano della Mobilità; Piano Parcheggi; Piano del Colore di Torre Faro; etc.

piani subcomunali: Piano Particolareggiato da Mortelle a Tono; Programma Innovativo in Ambito Urbano dalla Zona Falcata allo Svincolo di Tremestieri; STU del Tirone; PRUSST; Piani di Risanamento; PEEP e Piani di Zona; Piano Particolareggiato per lo sviluppo dell'Area della Fiera di Messina, Programmi Costruttivi; Piani Quadro; Piani di Lottizzazione; P.I.P. di Larderìa; Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo; P.P. di Capo Peloro; P.P. di Faro Superiore; P.Z. Bordonaro - Sivirga e Galati; ecc.

Inoltre bisogna certamente tenere in grande considerazione la prossima attuazione del progetto del **Ponte sullo Stretto di Messina** che, unitamente alle opere compensative e connesse, costituirà elemento di grande innovazione per il territorio comunale ed allo stesso tempo risorsa essenziale per lo sviluppo, anche turistico, del territorio, realizzando materialmente il concetto di Area integrata dello Stretto, con le consequenziali sinergie per lo sviluppo dei Comuni interessati.

NECESSITÀ DI UN NUOVO QUADRO DI RIFERIMENTO URBANISTICO

Mettere a sistema i diversi interventi

Tutte le iniziative sopra elencate si presentano oggi prive di un *adeguato e moderno quadro di riferimento di pianificazione*, che sia in grado di “fare sistema” a partire dalle singole iniziative. Allo stesso modo è necessario pensare ad una corretta integrazione con l’assetto complessivo del territorio per tutto quanto attiene la fondamentale partita delle opere a terra e degli interventi di compensazione, previsti dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto.

Ed ancora, è necessario inserire in un quadro sistemico organico importanti singole opere e la realizzazione di nuove cruciali infrastrutture territoriali quali, ad esempio, gli svincoli autostradali, l’ampliamento del nuovo approdo di Tremestieri, il nuovo Palazzo di Giustizia, la nuova area fieristica, etc.

Costruire un quadro di compatibilità ambientale.

Ma occorre evidenziare un’altra lacuna dell’attuale strumento urbanistico generale, legata alla mancata attuazione di quanto disposto dalla Direttiva europea n° 42/2001 e dai Decreti legislativi di recepimento della stessa, l’ultimo dei quali del 16/01/2008, che impongono – oggi – la redazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per tutti i Piani urbanistici.

Valutazione ambientale strategica che non era prevista, ovviamente, all’epoca di approvazione del Prg vigente, e che rappresenta un deficit sostanziale, anche se non amministrativo, per la nostra città; una carenza che non consente alla città di intraprendere con efficacia la strada di uno sviluppo sostenibile del territorio e che ha comportato non poche difficoltà in ordine alla attuazione di disposizioni a carattere comunitario e nazionale; si pensi alle difficoltà emerse nella gestione dalla ZPS, derivanti in buona misura dall’assenza di un quadro valutativo e diagnostico delle condizioni ambientali del territorio della nostra città.

Uno strumento aperto e flessibile

A questo occorre aggiungere un’altra fondamentale considerazione: i vincoli del P.R.G. preordinati all’espropriazione sono scaduti e sono già stati reiterati, mentre quelli di inedificabilità assoluta sono prossimi a scadere (anno 2012). L’art. 3 della Legge Regionale 30 aprile 1991 n. 15 prevede che i Comuni affidino l’incarico per la formazione di un nuovo strumento urbanistico o per la revisione di quello esistente, diciotto mesi prima della decadenza dei termini di efficacia dei vincoli.

Si ritiene, pertanto, opportuno e necessario intraprendere in tempo utile un’attività che coordini le evenienze ed i fermenti, come sopra evidenziati, convogliandoli organicamente in un Nuovo Piano Regolatore Generale mirato ad affrontare le criticità sopra enunciate, nonché a definire rigorose ed organiche linee di sviluppo, come pure regole precise ed efficaci per il riordino e la riqualificazione della città di Messina e del suo contesto ambientale.

La particolare complessità delle criticità evidenziate, in termini urbanistici, socio-economici ed ambientali, relativi all'esteso e frammentato territorio comunale, rendono opportuno procedere senza indugio alla predisposizione degli atti preliminari alla redazione di un nuovo Piano Regolatore Generale, per la stesura del quale occorre considerare che:

- la quantità e l'entità degli studi e delle analisi specialistiche di settore a corredo di un P.R.G. (Cartografia comunale in formato GIS e aerofotogrammetria aggiornata, Studio Geologico e microzonazione sismica, Studio Agricolo Forestale, Studio sui fabbisogni, Analisi dell'edificato, VAS e Valutazione di incidenza ambientale, ecc.) sono tali da richiedere la collaborazione di molteplici soggetti, con professionalità specifiche e di consolidata esperienza;
- l'azione combinata di sintesi, studio, programmazione e definizione di un Nuovo Piano Regolatore Generale – soprattutto per un territorio così esteso, variegato e fragile come quello del comune di Messina – è talmente articolata e complessa da richiedere anch'essa la collaborazione di molteplici soggetti con professionalità specifiche e di consolidata esperienza.

Il nuovo PRG dovrà abbandonare l'antica idea del piano urbanistico quale strumento di regolazione dell' "uso del suolo" che definiva indici, limiti e norme; questa concezione del piano non è più sufficiente per la complessità delle questioni in gioco. È necessario, invece, che si introduca un ***nuovo concetto di piano***, inteso come "***processo di cambiamento***", "***aperto e flessibile***", in grado di adattarsi alle mutevoli previsioni dei diversi strumenti di pianificazione (PRG del Porto, Piani Strategici, PUM, etc.) e dei programmi di nuova generazione (PIT, PRUSST, STU, etc.).

Un piano che sia uno strumento di "Governo del territorio", laddove la capacità di "governare" i processi di mutamento, territoriale, sociale ed economico, rappresenti la vera capacità di attuazione.

In questa ottica innovativa, di un piano flessibile, con poche regole ma certe, il nuovo PRG dovrà prevedere alcune fondamentali componenti:

regolazione dell'uso del suolo, cioè un nuovo assetto, limiti, opportunità, regole e norme della riorganizzazione/espansione/valorizzazione territoriale;

valutazione ambientale ed economica delle scelte strategiche nella quale alla sostenibilità economica delle opere previste (costo degli interventi) si sommino le "ricadute" ambientali, economiche, sociali e occupazionali/di sviluppo previste per le suddette scelte strategiche;

grande attenzione nella imposizione di vincoli preordinati all'espropriazione mediante utilizzo di tecniche di urbanistica perequativa in connessione con la programmazione comunale delle opere pubbliche;

copianificazione, ovvero la capacità del Piano di integrare nuove forme di Pianificazione e Programmazione di settore o di sviluppo; recupero urbano e ambientale specialistico;

visione strategica ovvero un Quadro chiaro degli indirizzi – che troveranno poi coerenza con le destinazioni d’uso e le modalità di sviluppo della regolazione dell’uso del suolo –;

patto politico solido, che impegni le forze decisionali e gli Attori del cambiamento, pubblici e privati, nella Visione strategica unica.

Per tutte le ragioni sopra esposte la redazione del Nuovo Piano Regolatore Generale della Città di Messina dovrà essere aperta alla partecipazione attiva di tutti i soggetti comunque interessati (Enti, Istituzioni, Associazioni, Aggregazioni varie, Esperti, semplici cittadini, etc.), e dovrà avvalersi della collaborazione di professionalità specifiche di consolidata esperienza presenti anche all’interno delle Università degli Studi di Messina e di Reggio Calabria, nonché all’interno degli Ordini Professionali.

Ed ancora: il nuovo strumento urbanistico, al fine di salvaguardare l’identità della città e contribuire al suo armonico sviluppo socio-economico, a partire dalle criticità e dalle opportunità individuate, dovrà mirare ai seguenti obiettivi, che rappresentano delle prime linee di indirizzo.

STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE E DI GOVERNO DEL TERRITORIO

- Attuare la Convenzione Europea sul Paesaggio, L. n. 14/06, e adeguamento a quanto previsto dal PPdA n° 9;
- Relazionare gli interventi previsti e programmati (STU, Piani Strategici, PIAU, etc.) con il Piano Regolatore Generale della città, che deve restare elemento guida di programmazione, ricomprendendo e coordinando ogni disposizione o piano settoriale incidente o, comunque, influente.
- Prevedere sistemi perequativi e compensativi per le diverse zone del territorio comunale e utilizzare sistemi di fiscalità urbanistica per favorire l’innovazione nelle costruzioni, come: compensazione ecologica preventiva, tecniche antisismiche innovative, interventi di ingegneria naturalistica e uso di materiali eco-compatibili, adozione di principi di efficienza energetica e innovazione tecnologica, che apportino alla comunità cittadina vantaggi energetici ed ambientali;
- Perequazione e fiscalità dovranno ridurre il ricorso a vincoli e procedure espropriative evitandone, per quanto possibile, la reiterazione.

SVILUPPO SOCIO – ECONOMICO - TURISTICO

- Contribuire all’individuazione delle vocazioni economico-sociali del territorio e creare le condizioni perché queste siano attuate a favore dello sviluppo del benessere collettivo (es. ricerca scientifica, spazi per la

produzione di cultura, spettacoli dal vivo, audiovisivi, prodotti digitali etc.), integrando all'interno del nuovo P.R.G. ogni elemento socio economico conosciuto utilizzando a tale proposito i dati e le informazioni disponibili;

- Sviluppare la cultura del mare e delle colline, come elementi caratterizzanti ed identificativi della città e privilegiare la vocazione turistica della città, prevedendo la destinazione e lo sviluppo di infrastrutture alberghiere o comunque ricettive per i turisti, per la nautica da diporto e la vela, destinando aree a porticcioli con zone idonee per varo ed alaggio; individuare zone per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle imbarcazioni da diporto, yacht e imbarcazione di media dimensione;
- Mantenere e sviluppare la tradizione fieristica della città, individuando una idonea nuova zona da destinare allo scopo e recuperare alla città l'attuale zona destinata alla Fiera;
- Accelerare il processo di integrazione della Zona Falcata alla città, chiedendone all'Autorità Portuale la restituzione alla città e la conseguente fruizione ai cittadini;
- Rielaborare il Piano Commerciale in una logica complessiva di sviluppo sostenibile;
- Individuare percorsi culturali - enogastronomici – turistici - agrituristici di cui la città è portatrice;

EDILIZIA E ARCHITETTURA

- Elaborare un Regolamento edilizio che definisca in modo chiaro e univoco i Requisiti Prestazionali dei progetti proposti, relativi alle varie zone della città, ad es.: inserimento nel tessuto circostante, fruibilità del verde attrezzato, facile accessibilità, sicurezza, ecc., al fine del rilascio del provvedimento richiesto (concessione edilizia, D.I.A., ecc.);
- Sperimentare la “Banca del Volume” (es: aumento di volume senza oneri concessori in cambio dell'adeguamento sismico di tutta la struttura, anche con l'utilizzo di materiali che consentano il massimo risparmio energetico);
- Esitare le richieste di Condono Edilizio in via preventiva alla redazione del nuovo P.R.G., al fine di avere piena certezza dei reali volumi esistenti;
- Promuovere la realizzazione di un Sistema Informativo Territoriale comunale che si avvalga di riprese satellitari, come strumento di conoscenza sistemica del territorio, di forte dissuasione di ogni abuso nonché per il monitoraggio e la gestione della attuazione del piano regolatore generale;
- Comprendere tra gli elaborati di ogni piano urbanistico attuativo una documentazione interpretativa dei concetti regolativi per la migliore qualità urbana possibile, attraverso apposite rappresentazioni.

LA CITTÀ ESISTENTE

- Limitare il consumo di suolo non urbanizzato attraverso il recupero delle aree ed il riuso di edifici dismessi e/o sottoutilizzati o sottratti alla fruizione dei cittadini (aree militari, parco ferroviario); tali aree dovranno servire per la creazione di Nuove centralità per attrezzature e servizi;
- Recuperare e restituire alla città le zone Zir e Zis (oggi di competenza dell'ASI), ormai non più qualificabili come zone a vocazione industriale o artigiana, costituenti anch'esse "nuove centralità" da creare o rigenerare prevedendo la individuazione, in sostituzione, di altre zone con destinazione industriale e/o artigianale.

TERRITORIO, AMBIENTE E AREE PERIURBANE

- Divieto di estendere l'edificazione intensiva oltre il perimetro a monte già definito dagli insediamenti esistenti ed escludere la previsione di nuove edificazioni in collina;
- Recepire integralmente le indicazioni sui rischi idrogeologici, geomorfologici, dei dissesti, ed adeguamento automatico nel caso di modifica degli stessi prevedendo e attuando interventi di prevenzione, già al momento della previsione della modifica;
- Inquadrare le aree SIC e ZPS come opportunità di salvaguardia del paesaggio, un invito alla cura del territorio, una risorsa e non un limite alle "mire espansionistiche" e prevedere apposite modalità costruttive per il raggiungimento degli obiettivi di conservazione della Rete Natura 2000;
- Favorire il turismo e l'agriturismo con la previsione di apposite zone di espansione con edificazione estensiva e bassi indici di urbanizzazione;
- Limitare l'edificazione nelle zone destinate all'agricoltura, non coincidenti necessariamente con le aree agricole, ad opere ed infrastrutture pubbliche, servizi per l'agricoltura, anche e soprattutto biologica, l'agriturismo e l'ambiente;
- Mantenere la complessità delle preesistenti geometrie e giaciture di carattere ambientale o storico ed assecondare la conformazione geomorfologica del terreno;
- Incrementare le superfici verdi e favorire la rinaturalizzazione e la formazione di corridoi ecologici, anche con l'obbligo di previsione di giardini pensili e verticali per i nuovi fabbricati e per la ristrutturazione o il rifacimento della sola facciata per gli esistenti, anche tramite l'utilizzo della compensazione ecologica preventiva;
- Ri-mappare gli spazi aperti con una o più rappresentazioni che lascino in secondo piano gli edifici e illustrino la caratterizzazione formale degli spazi aperti (es: migliorare l'arredo urbano, incrementare il ruolo delle architetture

a zero cubatura; ripensare lo spazio pubblico stradale), anche in sinergia con i piani di Protezione Civile relativamente al reperimento di aree di primo sfollamento e di soccorso.

- Contribuire alla costituzione di un sistema di verde urbano che risulti realmente fruibile, connesso agli insediamenti e non puramente normativo. (ES: Il verde deve essere parte integrante del progetto, sia nelle parti botaniche sia in quelle pavimentate o d'arredo. Verificare la possibilità di rendere visibili, almeno in parte, i giardini privati dagli spazi pubblici ed evitare che la scena urbana sia dominata dai parcheggi);
- Favorire la valorizzazione e regimentazione dei torrenti esistenti, anche attraverso l'uso di opere di ingegneria naturalistica, di concerto con le istituzioni competenti al fine di aumentare la sicurezza, prevenire esondazioni e danni e migliorarne l'impatto visivo e funzionale.

QUALITÀ FISICO-FORMALE E BENESSERE DEL CITTADINO

- Disciplinare le emissioni del rumore in base a norme generali esistenti, mai adeguate alla città, con l'uso di particolari isolanti acustici, differenziando le aree residenziali e/o ospedaliere, e le aree con attività rumorose;
- Individuare le aree della città con maggiori presenze di abusivismo edilizio ed in esse operare con i Piani Particolareggiati di Recupero al fine di normare definitivamente tali aree dotandole, se necessario, delle urbanizzazioni primarie;
- Ricercare una valorizzazione reciproca tra progetto e contesto, ed esaltare i profili architettonici ed urbanistici, privilegiando ed esaltando la qualità progettuale;
- Differenziare la pavimentazione e prevedere funzioni attrattive, occasioni di soste, sedute e di osservazione delle attività che avvengono nello spazio pubblico, definendo fronti urbani continui (es: prevedendo la costruzione in confine con le strade pubbliche, rendendo permeabili gli spazi viabilistici di quartiere ad attività di carattere non automobilistico, finalizzate alla creazione di vivacità sociale e funzionale);
- Valorizzare portici e gallerie pedonali con negozi e attività; promuovere la polifunzionalità degli spazi pubblici e privati in grado di aggregare attività, cultura, tempo libero e turismo, assolvendo ad importanti finalità funzionali, estetiche e di vivacità sociale ed aumentando la sicurezza urbana data dall'uso intenso di parti di città;
- Progettare spazi pubblici verificando, rispetto al periodo estivo ed a quello invernale, l'effettiva possibilità di una loro confortevole fruizione;
- Privilegiare la fruizione dei meno favoriti (bambini, anziani, diversamente abili, persone in difficoltà o a mobilità ridotta) e privilegiare la

predisposizione di percorsi che possano essere utilizzati indistintamente da tutti i cittadini, senza la necessità di prevedere fruizioni differenziate.

INFRASTRUTTURE, SERVIZI E TRASPORTI

- Fissare precise scelte relative alla politica dei servizi, garantendo la dotazione necessaria di attrezzature e servizi pubblici e di interesse pubblico o generale;
- Creare nuove viabilità o ampliare, ove possibile, quelle esistenti al fine di urbanizzare correttamente ogni zona.
- Utilizzo del mare anche per il trasporto urbano.

UN NUOVO DISEGNO URBANO PER UNA CITTÀ VIVIBILE E PER PROMUOVERE SVILUPPO ECONOMICO ED OCCUPAZIONE

Il nuovo disegno urbano del Nuovo PRG dovrà essere in grado di promuovere e favorire il miglioramento della qualità e delle condizioni di vita dei cittadini, ma anche lo sviluppo economico e sociale del nostro territorio. Uno sviluppo in grado di restituire a Messina il suo ruolo storico di città dei traffici e dello scambio, all'interno di un Sistema integrato dei Trasporti nell'Area dello Stretto e costruire allo stesso tempo una prospettiva di sviluppo turistico sfruttando la posizione centrale della città all'interno di uno dei più importanti bacini turistici del meridione (Isole Eolie, Taormina, costa calabro, ecc.). La strategia di nuovo assetto urbano è incentrata su alcuni temi prioritari.

Risanamento e valorizzazione della periferia degradata. L'eliminazione della vergogna delle aree baraccate (cui occorre dare un vigoroso impulso) ed il recupero complessivo della periferia degradata è la pre-condizione di qualunque credibile prospettiva di sviluppo. Ma il semplice recupero del degrado ambientale non è sufficiente; occorre integrare i quartieri degradati, tali ritenuti Villaggio Aldisio, Camaro, Giostra nel tessuto economico e produttivo della città, realizzando, con il contributo dell'imprenditoria privata (ed adeguate forme di concertazione) *nuove centralità urbane*, in grado di trasferire dalle aree centrali congestionate, attività direzionali, commerciali e di servizio. È questa la strada obbligata per contrastare il disagio sociale e l'emarginazione che oggi, in parte, caratterizzano queste aree dove vive metà della popolazione messinese.

Il recupero del fronte a mare. La restituzione alla città di quella vasta porzione di territorio costiero che va dalla zona Falcata a Gazzi, e delimitata a monte dalla via La Farina, rappresenta l'obiettivo strategico umano per migliorare la qualità urbana e promuovere lo sviluppo economico. Quest'area, grande quasi quanto la città progettata dal Borzì, è oggi un luogo in buona parte sottratto alla città, una città negata, un mix di binari inutilizzati, degrado, discariche abusive, capannoni abbandonati. Essa invece, per la sua posizione centrale, può e deve diventare *il nuovo centro della città*, dove potranno trovare posto attività direzionali,

attrezzature sportive, strutture alberghiere, importanti attrezzature culturali, un grande parco urbano, affacciato direttamente sul mare dello Stretto che ingloberà l'area archeologica della Cittadella e che potrà rappresentare un luogo privilegiato di incontro e socializzazione per i messinesi.

La Riviera Nord dalla Fiera a Capo Peloro. La costa nord della città, con il suo diretto rapporto col mare è il luogo con la massima vocazione turistica, parte di un paesaggio di straordinario fascino quale quello dello Stretto. L'attuale Fiera campionaria, riqualificata e restituita interamente alla città, dovrà rappresentare il terminale di un lungomare attrezzato che giungerà sino a Capo Peloro dove, nel più rigoroso rispetto dell'ambiente, dovrà essere incentivata la realizzazione di strutture turistico alberghiere, ricreative ed infrastrutture per la nautica da diporto. La parte più a nord di questo lungomare dello Stretto, con la riserva dei Laghi di Ganzirri e la punta di Capo Peloro, luogo di grandi suggestioni mitologiche, potrà ospitare importanti attività culturali legate al mare quali un *Acquario* ed un *Museo della civiltà marinara*.

La costa tirrenica. Rappresentava un tempo una delle zone di maggior valore paesaggistico del territorio messinese, ma è stata profondamente compromessa dalla crescita di insediamenti di seconde case di scarsa qualità ambientale ed architettonica. Tuttavia, bisogna comunque puntare ad una valorizzazione di quest'area a partire dalla tutela delle spiagge, da una riqualificazione funzionale ed ambientale degli insediamenti esistenti, puntando alla realizzazione di strutture ricettive a basso impatto ambientale. La realizzazione di un campo da golf potrebbe rappresentare un importante volano per lo sviluppo turistico.

La zona sud: trasporti, logistica ed attività produttive. La parte costiera meridionale, attorno al nuovo approdo di Tremestieri, dovrà essere attrezzata per lo sviluppo di attività produttive e di quelle legate ai trasporti ed alla logistica. L'approdo di Tremestieri, opportunamente potenziato, dovrà rappresentare il fulcro di questa zona strategica: attorno ad esso si dovranno organizzare aree attrezzate per la logistica, i grandi spazi commerciali, le attività produttive ed artigianali, la nuova Fiera. La sistemazione di quest'area dovrà essere frutto di progetti organici di intervento e non, come è accaduto fino ad oggi, di un disordinato ammassarsi di depositi, ipermercati ed attività artigianali lungo la super congestionata statale 114. Un ordinato sviluppo di quest'area richiede la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento a mezza costa con il centro urbano.

I villaggi collinari: una risorsa per lo sviluppo. I villaggi collinari che circondano il centro urbano rappresentano un elemento caratteristico del sistema insediativo della nostra città. Molti di essi purtroppo sono stati in questi anni fagocitati dallo sviluppo del centro urbano e trasformati in appendici dormitorio. Ciò non deve essere più consentito; i villaggi collinari sono una straordinaria risorsa di carattere sociale, culturale e paesaggistico che va conservata e valorizzata, luogo di permanenza di preziose tradizioni ed identità locali. I villaggi collinari, da Mili a Castanea, da Tipoldo alle Masse saranno inseriti all'interno di

un vasto ***Parco agricolo collinare***, dove potranno svilupparsi attività agricole tradizionali di pregio ed il turismo rurale ed enogastronomico, anche attraverso il recupero del patrimonio architettonico rurale.

Messina verde: il parco dei Peloritani. Messina è l'ultima città d'Italia per quanto riguarda la dotazione di verde urbano, un primato record negativo che intendiamo assolutamente superare. Eppure a pochissimi chilometri dalla città esiste uno straordinario polmone verde rappresentato dai colli Sarrizzo e dai primi contrafforti dei Peloritani. Occorre legare strettamente alla città questo grande polmone verde ed aprirlo alla fruizione dei cittadini, mediante la creazione di un grande ***Parco verde suburbano***. A tale proposito bisognerà potenziare la viabilità di collegamento verso l'interno ed intervenire con adeguati interventi di rimboschimento e misure di prevenzione degli incendi. Dal parco suburbano, lungo le vallate dei torrenti, si dirameranno dei ***corridoi ecologici*** che porteranno il verde all'interno dell'area urbana.

Parte essenziale ed integrante di tale nuovo disegno urbano sarà l'adozione di progetti ed interventi adeguati a mitigare il rischio sismico e mettere in sicurezza la nostra città. Progetti ed interventi che saranno parte di un organico ***Piano di mitigazione del rischio sismico e idrogeologico e della protezione civile***, un impegno a cento anni dal catastrofico terremoto del 1908. La costruzione di tale nuovo disegno urbano dovrà avvenire attraverso la massima condivisione delle scelte e con il coinvolgimento di cittadini, imprese, associazioni, illuminati esperti urbanisti, ordini professionali, sindacati, università, ed ovviamente il Consiglio Comunale. A tale proposito si punterà alla creazione di ***Laboratori di quartiere***, allo scopo di promuovere e rendere stabile e non episodica la partecipazione dei cittadini, come forma avanzata di democrazia urbana.

CONCLUSIONI

La predisposizione di un nuovo strumento urbanistico deve costituire l'occasione per mettere a sistema tutti i meccanismi di sviluppo socio-economico ed ambientale del territorio comunale al fine di costruire un futuro possibile, equo e durevole.

Il territorio comunale, recentemente colpito duramente da gravi eventi calamitosi, ha mostrato tutta la sua fragilità in relazione al rischio idrogeologico, mentre da secoli siamo a conoscenza del rischio sismico, i cui effetti devono certamente essere ampiamente considerati e, per quanto possibile, contrastati e mitigati.

Il Nuovo Piano Regolatore Generale, partendo dunque dal Recupero del SENSO DI CITTÀ, dovrà essere il luogo in cui integrare e mettere a sistema le iniziative di sviluppo sostenibile, con grande attenzione ai seguenti elementi:

- Sensibilità ai problemi ambientali, anche attraverso l'attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica;
- Mitigazione dei rischi idrogeologico, sismico, ecc. con particolare riguardo alle fiumare, ai versanti ed ai villaggi;
- Utilizzo di metodi innovativi, come la perequazione urbanistica, al fine di limitare l'imposizione di vincoli preordinati all'espropriazione e, pertanto, soggetti ad indennizzo;
- Coordinamento, nell'attuazione dello strumento urbanistico, con la programmazione comunale delle opere pubbliche;
- Coordinamento degli interventi in itinere e integrazione con il Progetto del Ponte sullo Stretto e delle relative opere compensative e connesse, nonché con la previsione dell'Area integrata dello Stretto;
- Incremento degli spazi verdi e dei parchi suburbani, anche tramite la compensazione ecologica preventiva e previsione di modalità di gestione che favorisca l'intervento dei privati;
- Regolamentazione dell'attività edilizia con grande attenzione alla qualità architettonica;
- Riequilibrio delle aree degradate, riuso degli edifici dismessi e recupero alla Città delle aree urbane "ASI" con relativo decentramento delle aree per attività industriali e produttive;
- Recupero del gap di servizi ed infrastrutture in relazione ad un territorio che ha bisogno di riacquistare terreno in termini di mobilità ed offerta di Città;
- Rilancio economico e turistico del territorio comunale.

