

HABEMUS PORTO TURISTICO

L'identità culturale legata al porto della città di Siracusa va ricercata non tanto nelle forme della città, nei simboli che in essa si trovano, quanto nell'appartenenza ad un mare, il Mediterraneo, che continua ad essere un insieme di mari, di culture, di guerre, ma anche il più grande patrimonio culturale dell'umanità, nell'analisi delle singole realtà locali, nel loro modo di entrare in relazione le une con le altre.

L'umiliante svalutazione della struttura portuale, iniziata già in epoca fascista, causò danni irreparabili a Siracusa, oltre a portare inevitabilmente alla conseguente perdita del ruolo del porto quale pregnante simbolo culturale della città e importante crocevia del Mediterraneo, mettendo in crisi le basi tradizionali identitarie, e facendo venir meno quei presupposti che erano fondamentali per la costruzione e l'identificazione del porto con la città. Questo degrado e smarrimento dell'identità culturale dell'area portuale si protrae fino ai

nostri giorni, nonostante si siano succeduti innumerevoli progetti tesi alla sua riqualificazione, progetti che tuttavia erano volti più alla speculazione che allo sviluppo sostenibile, prediligendo gli interessi dei privati a quelli collettivi e che, se attuati, avrebbero profondamente alterato il paesaggio culturale dell'area portuale. Il progetto del porto turistico "Marina di Archimede", fortemente voluto dalla giunta Bufardeci, è stato inserito nell'ambito delle iniziative tese al recupero urbanistico della città, conseguente al riconoscimento di Siracusa patrimonio dell'Umanità. Anche questo progetto presenta, però, analogie sorprendenti con quelli precedenti. Il porto turistico, una volta realizzato, rischia infatti di diventare l'ennesimo "corpo estraneo" a chi vive in questo luogo, ed un'ulteriore colata di cemento che funge da barriera impedendo una reale apertura della città al mare, così importante per il recupero identitario del territorio auspicato da tutti.

Nunzio Ianniello

l'altra città

Numero 20 - giugno 2009

Mensile di cultura e società su Siracusa e dintorni
Edito dall'Associazione culturale "Curitiba, la città possibile"
Registrazione Tribunale di Siracusa n. 14 del 24/08/2007
E-mail: laltracitta2007@tele2.it
Blog: www.laltracitta2007.blogspot.com
Direttore responsabile: Luciana Bedogni
Tipografia Grafica Saturnia - Siracusa

L'ingresso è vietato al pubblico

E' questa la scritta che potremmo trovare davanti all'ingresso del porto turistico "Marina di Archimede", un progetto realizzato su un terreno demaniale. Le perplessità sui lavori iniziati da mesi nell'area

IL PROGETTO "MARINA DI ARCHIMEDE"

"Una giornata storica che imprime un deciso colpo d'accelerazione all'affermazione, nella nostra città, di un modello di sviluppo basato sul turismo culturale". Sono le parole utilizzate dall'allora sindaco di Siracusa, Giambattista Bufardeci, alla cerimonia di posa della prima pietra del porto turistico di Siracusa, avvenuta il 20 ottobre 2007. Una cerimonia solenne alla quale erano presenti il governatore della Regione siciliana, Salvatore Cuffaro, il presidente della Provincia, Bruno Marziano, e l'ing. Francesco Bellavista Caltagirone della società Acqua Pia Antica Marcia, impresa di Roma incaricata per la realizzazione del porto turistico "Marina di Archimede". L'iniziativa del porticciolo turistico risale a quindici anni prima, tanto c'è voluto, infatti, per sciogliere tutti i lacci e laccioli nei quali si era impigliato il progetto. Originariamente l'idea del porto turistico era venuta ad un imprenditore di Palazzolo, Paolo Gallo, che affidò la progettazione delle opere a terra all'architetto, Armando Pizzo, anche lui palazzolese.

L'area in cui si realizzerà l'opera è all'interno del Porto Grande, proprio accanto all'isola di Ortigia, ed è compresa tra la banchina ovest del molo Sant'Antonio e la banchina di riva del porto peschereccio. La zona coinvolta nell'intervento è di circa 150 mila mq. (di cui 50 mila di area a terra). Il progetto prevede un riempimento del mare di 30 mila mq.; lo specchio acqueo attrezzato con moli galleggianti sarà di 100 mila mq. circa, i posti barca 530. La banchina nord-ovest sarà riservata ai pescherecci e ai mezzi delle forze dell'ordine. Sono previste opere di arredo urbano, viabilità e piazzali. Tra le strutture realizzate a terra (circa 7 mila mq., lunghezza max edifici 140 metri circa, altezza max 7,5 metri) sono presenti: uffici tecnico-amministrativi, spazio polifunzionale, hotel, negozi, ristorante, caffetteria, edicola, servizi per la nautica, pronto soccorso, torre di controllo, cantiere nautico, parcheggio coperto. L'importo complessivo dell'investimento è di circa 57 milioni di euro, tutti di fonte privata, poiché il previsto finanziamento pubblico di 9 milioni di euro non è più disponibile, in quanto sono scaduti i termini per il suo utilizzo.

Il progetto parte dalla riqualificazione di un sito che oggi si presenta particolarmente degradato, poco adeguato ad una città che si candida a svolgere un ruolo di primo piano nel bacino del Mediterraneo e a diventare, in questo contesto, una delle capitali del turismo. Non possono sfuggire poi le diverse prospettive di crescita collegate all'opera, dall'occupazione ai servizi per la diporistica, alle infrastrutture per la portualità.

Nel quartier generale della società dell'Acqua Pia Antica Marcia, in Lungotevere Aventino, 5, a Roma, oggi tutti sarebbero disposti a giurare che questo al porto turistico "Marina di Archimede" di Siracusa non accadrà mai. Non sarebbe ragionevole impedire ai Siracusani di entrare nell'area del porticciolo. Certo, non sarà possibile farli entrare dappertutto: non, ad esempio, dove le barche sono attraccate, non nel circolo esclusivo, non nell'albergo.

Infatti, quando qualcuno investe di tasca propria 57 milioni di euro, dopo essersene visti sfumare 9 di finanziamento pubblico per le lungaggini burocratiche e non, vorrebbe poter dire l'ultima su chi entra a "casa sua", anche se casa sua sta proprio su un'area demaniale di 150 mila mq che avrà in concessione per almeno 50 anni. E immagina già il possibile incontro tra le folle schiamazzanti che la domenica fanno lo "struscio" alla Marina e la gente raffinata che di solito si vede a bordo delle barche, persone alla ricerca di una tranquillità esclusiva e del bello assoluto. Quello che in tanti temono, alla luce dell'esperienza delle spiagge date in concessione ai privati, è che questo incontro non sarà favorito e che proprio davanti all'entrata del porto turistico comparirà, prima o poi, un cartello che sancirà chiaramente chi può entrare e chi deve stare fuori. Un'eventualità che i Siracusani non riuscirebbero proprio a mandare giù, anche se si sono abituati nei secoli a vedersi "scippare" le cose più belle del territorio. Ma queste per ora sono soltanto paure.

L'ingegnere capo del Comune di Siracusa, Andrea Figura, interpellato sui lavori di competenza pubblica al Foro Italico (barriera frangiflutti) e al Molo S. Antonio (ampliamento delle banchine, abbassamento e bonifica dei fondali), in proposito afferma: "Dal punto di vista personale posso dire che se quella del porto turistico è una pertinenza chiusa il concessionario ha il diritto di impedire l'accesso da tutti i lati. Questa però, per usare un eufemismo, mi sembra una grande sciocchezza, perché si tratterebbe di una decisione che priverebbe la fruizione di quel territorio da parte della città per almeno cinquant'anni. E' previsto che il privato abbia l'opportunità di sfruttare economicamente quell'area - continua Andrea Figura - ma anche il cittadino deve avere la possibilità di avvicinarsi alle barche e di godere del paesaggio marino". Le due esigenze, in poche parole, potrebbero/dovrebbero coesistere. Un altro aspetto che i Siracusani non riescono a digerire sono quei circa 30 mila metri quadrati di riempimento del mare previsti dal progetto. Perché il porto turistico, quello sì, ci voleva, ma quel pezzo di terra rubato al mare no. Giuseppe Voza, soprintendente ai Beni Culturali di Siracusa fino a 5 anni fa, che nel 2002 era stato uno dei pochi ad alzare la voce in difesa del bacino del Porto Grande, "l'unico in Italia vincolato per la sua valenza storica e morfologica", oggi non nasconde la sua preoccupazione: "Il Porto di Siracusa è un grande monumento naturale che andava e va

tutelato. Ancora oggi non sappiamo che cosa si è sedimentato nei secoli nei fondali del porto. E poi - continua - che cosa cambierà nella città in seguito alla realizzazione di un porto turistico con quelle caratteristiche?". Come dire: se noi consentiamo un riempimento del mare di quella portata (al quale vanno aggiunti altri 14.000 mq circa previsti per gli interventi di ampliamento delle banchine per la parte pubblica), quali altre concessioni saremo disposti a fare in nome dello sviluppo e dello sfruttamento economico del territorio? Per quanto riguarda i sondaggi del fondale per l'individuazione di reperti archeologici, il dott. Voza e la città intera sembra possano dormire sonni tranquilli. La Soprintendenza del mare, istituita di recente in Sicilia per tutelare, gestire e valorizzare la cultura del mare, ha provveduto ad indagare, con strumenti modernissimi, l'area del porto interessata dai lavori pubblici e privati (sono stati sondati 500 km di mare in linea di navigazione). Gli unici relitti e detriti individuati sono stati gettati in mare dalla terraferma in epoca recente. Gran parte della zona, infatti, era già stata dragata negli anni Settanta fino a 10-12 metri di profondità. Se c'era qualcosa di interessante sul fondale è stato fatto sparire in quell'occasione. "Se avessimo trovato qualcosa sul fondo - assicura Nicolò Bruno, coordinatore delle indagini archeologiche nel Porto Grande per la Soprintendenza al Mare - avremmo bloccato tutto. Non possiamo dare il nullaosta prima che ogni singolo bersaglio sia stato indagato".

Ma la cosa più controversa che oggi riguarda il porto turistico sono i lavori di interrimento, documentati dalla fotografia in basso, iniziati da oltre un mese proprio nell'area del cantiere. Pensate che i lavori di competenza della

Pubblica amministrazione sono fermi da settimane in attesa del parere sul progetto di escavazione delle aree del porto del Ministero delle Infrastrutture e di quello dell'Ambiente, perché la zona fa parte del Sito di interesse nazionale Priolo (S.I.N.). Senza questo parere, ci ha confermato Andrea Figura, non si può iniziare alcun lavoro all'interno del porto. Il nullaosta del Ministero delle Infrastrutture è stato dato l'11 giugno scorso, ma si attende la liberatoria di quello dell'Ambiente. La società Acqua Pia Antica Marcia ha così giustificato a Laltracità i lavori eseguiti: "La fase delle attività in atto, è di accantieramento. Si tratta cioè, sotto l'egida dei competenti uffici territoriali, della realizzazione di opere preliminari, propedeutiche all'avvio delle attività di escavazione vera e propria. Nella vostra fotografia si può osservare la pista di accesso ai mezzi che consentirà, solo nella fase successiva, quando sarà concesso lo svincolo, di arrivare all'area oggetto dei primi lavori". La società titolare del progetto non può ignorare, però, che le aree dove sono state realizzate le opere preliminari, anche se solo di accantieramento, non sono ancora state svincolate, perché manca l'ok definitivo del Ministero. Sappiamo bene che ogni ritardo per un'impresa rappresenta una perdita in termini di redditività, e che la tentazione di trovare delle scorciatoie per accelerare i lavori sia forte. Non solo. Questi ritardi comportano dei costi anche per l'intera comunità (aumento preventivi, disoccupazione, disincantamenti al fare impresa). Se è giusto fare di tutto per tutelare il territorio e i suoi abitanti e pretendere il rispetto delle leggi, una volta che un progetto viene approvato bisognerebbe garantire più certezze sui tempi di realizzazione.

Luciana Bedogni



Particolare dei lavori in corso nell'area del porto turistico "Marina di Archimede"

Il porto di Siracusa: tra commercio, turismo e guerre

La storia del porto nel corso dei secoli raccontata dallo storico Salvo Adorno

Il bacino del porto di Siracusa, per estensione e profondità, viene ritenuto uno dei migliori del Mediterraneo. Proprio questa posizione privilegiata fece di Siracusa la più fiorente colonia greca. Della storia più recente della città e del suo porto discutiamo con Salvo Adorno, docente di Storia Contemporanea nel Corso di laurea in Scienze dei Beni Culturali dell'Università di Catania. **Quale è stata la vocazione prevalente del porto nei diversi periodi storici? Nel Novecento indubbiamente quella commerciale. Ma sarebbe sbagliato ridurre tutto a questo. È stato anche un porto turistico e militare. Si può costruire schematicamente una sequenza. C'è una lunga fase che va dalla costruzione dell'apparato militare difensivo tra Cinque e Seicento fino all'apertura di Suez nel 1869 e all'abbattimento delle mura nel 1890, in cui prevale nettamente la funzione militare. Poi nasce e si sviluppa la funzione commerciale. Anzi la città punta tutte le sue carte sul commercio dei prodotti dell'agricoltura arborata, soprattutto agrumi e mandorle, e delle peci. Ma contemporaneamente, a partire dalla guerra di Libia fino a quella di Etiopia, riprende la funzione militare. Direi che commercio e controllo militare delle colonie si fondono nell'idea di fare della città il punto di riferimento metropolitano delle colonie africane. In questa fase iniziano a gettarsi anche le basi dell'utilizzo turistico. Ho presente la "Carola", la nave dei Cosulich, proprietari del Grand Hotel, che portava per turismo a Siracusa la borghesia europea.**

Nella moderna storia sociale ed economica della città quale è stato il ruolo del porto di Siracusa?

Tra Otto e Novecento fino al secondo dopoguerra la storia della città è ancorata a due risorse principali: il porto e il patrimonio artistico e archeologico. La città da una parte è vissuta sui traffici e i commerci marittimi dei prodotti dell'economia agroindustriale e dall'altra ha cercato di sfruttare le potenzialità legate alle bellezze artistiche. In realtà poi i due momenti si sono intrecciati, visto che molti dei capitali creati dall'attività portuale sono stati investiti, soprattutto nella prima metà del Novecento, nell'industria alberghiera. Si pensi ad esempio al Grand Hotel e a Villa Politi. La matrice di questo percorso si trova nel milieu imprenditoriale e culturale che gravitava nel primo decennio del secolo intorno alla rivista "Aretusa".

Come è cambiato il ruolo del porto nella storia recente?

Nel secondo dopoguerra, a partire dallo sviluppo dell'area industriale, inizia una fase di progressiva marginalizzazione del porto. La vera produzione della ricchezza si sposta a nord nel litorale tra Augusta e la baia di Santa Panagia. Qui nascono pontili e banchine a servizio del petrolchimico. Basti pensare che fino agli inizi degli anni Cinquanta la Camera di commercio proponeva l'insediamento di una zona industriale nell'area dei Pantanelli per sfruttare il ruolo del porto. Poi improvvisamente tutto cambia. Il primo ad accorgersene fu l'urbanista Cabianca che nel suo piano regolatore



Panorama del Porto di Siracusa in una immagine di fine sec. XIX

spostò a nord l'area industriale. Progressivamente s'indebolì la funzione commerciale e poi anche quella turistica. Ricordo che ancora alla fine degli anni Sessanta attraccava nel porto la nave passeggeri "Esperia". Poi sparì anche quella.

Alla fine del secolo quando è finito il ciclo dello sviluppo industriale e si è ricominciato a pensare a un modello di sviluppo basato sul turismo, il porto è ritornato protagonista. Siamo ai nostri giorni e al progetto del porto turistico. Il problema è che non sempre turismo e difesa del paesaggio vanno d'accordo. Quali sono gli aspetti che sarebbe opportuno gestire in modo diverso rispetto al passato?

Lo linea del porto, negli ultimi duecento anni, è cambiata notevolmente, si pensi all'abbattimento delle mura, al colmamento dei canali, all'opera naturale di

erosione della costa dal lato della Maddalena. Inoltre, le opere di banchinaggio hanno tolto spazio al mare, si pensi ancora ai successivi allargamenti della banchina della marina e della Capitaneria, al molo Zanagora, al molo Sant'Antonio.

Ogni epoca ha dovuto fare i conti col rapporto tra modernizzazione e tutela del paesaggio e delle bellezze architettoniche. Non è una cosa che c'inventiamo noi. Oggi io mi riconosco, per essere sintetico, nell'idea di un turismo sostenibile. Non ho dubbi sull'utilità del porto turistico. Ma per la sua realizzazione avrei scelto una politica di riqualificazione del waterfront del borgo Sant'Antonio rispettosa dei suoi caratteri storici, piuttosto che un'altra colmata del Porto Grande, troppo poco coerente con i suoi valori storico-paesaggistici.



Elaborazione grafica del progetto del porticciolo "Marina di Archimede"

ALCUNE PRECISAZIONI SUL G8 AMBIENTE

Contrariamente a quanto affermato nel numero de Laltracittà di maggio, alcuni lavori effettuati in occasione del G8 sono stati assegnati con gara pubblica, non per trattativa privata: riguardano, in particolare, l'asfaltatura delle strade della città (2 aste per Ortigia, 1 per via Columba, 1 per la zona Umbertina) e l'acquisto delle biciclette. Le imprese interessate a partecipare, in futuro, a lavori assegnati per trattativa privata devono chiedere l'iscrizione all'Albo dei fornitori di fiducia del Comune (elenco postato su Laltracittà del 20 maggio). Per informazioni sulla documentazione da presentare scrivere a: sportellocittadino@comune.siracusa.it. Per quanto concerne invece lo spartitraffico di via Columba, l'ingegnere capo del Comune di Siracusa, Andrea Figura, ci ha precisato che l'intervento è stato realizzato perché nella strada si erano verificati numerosi incidenti mortali per eccesso di velocità. Rimane tuttavia il problema della presenza di attività commerciali e artigianali sull'arteria stradale e della difficoltà di manovra dei camion dei fornitori. Visto che la situazione è quella che tutti conosciamo, riconfermiamo che per evitare un'ulteriore spreco di soldi pubblici per correggere i lavori eseguiti in occasione del G8 se ne sarebbe dovuto tenere conto già nella fase di progettazione. Infine, un bilancio economico sulle giornate del G8: per i commercianti e i ristoratori la settimana del summit in termini di incassi è stata disastrosa.

LALTRACITTÀ va in vacanza, ma il nostro BLOG continuerà a fornire notizie su quello che accade in città durante l'ESTATE 2009. VISITATECI su: www.laltracitta2007.blogspot.com

BONIFICA DELLA ZONA INDUSTRIALE: I 1760 MILIONI DI EURO ANCORA NON CI SONO

La notizia è apparsa sui giornali con titoli che hanno fatto pensare che i soldi per la bonifica della zona industriale fossero immediatamente disponibili. Invece le cose non stanno così. Paolo Zappulla, segretario dei chimici della CGIL di Siracusa, infatti, afferma: "La decisione della Corte dei Conti ha solo sbloccato il progetto. Per ora sono immediatamente disponibili solo 150 milioni di euro messi a disposizione dallo Stato. Gli altri soldi, in gran parte, devono tirarli fuori i privati. L'accordo di programma firmato al Ministero dell'Ambiente prevede che parte di queste risorse possano essere anticipate dallo Stato. Per questo noi insistiamo perché si decida rapidamente come spendere i 3 miliardi a disposizione del Governo per la bonifica di Priolo e di altri siti in Italia". Intanto nella zona industriale, con la chiusura della linea del cloro e il completamento di importanti lavori di manutenzione, le cifre della cassa integrazione da giugno (tre mesi rinnovabili per 200 edili e 1.000 metalmeccanici) fanno paura. Se non partiranno in tempi brevi i lavori per il rigassificatore e quelli inseriti nell'accordo di programma per la chimica si prevede un periodo molto duro per l'economia siracusana. Lo sciopero del 24 giugno del settore chimico-farmaceutico è la risposta del sindacato ai mancati investimenti e alla situazione di grave difficoltà del settore.

IL PORTO TURISTICO "MARINA DI ARCHIMEDE": NEL 2007 SI DICEVA...

"Siamo per la realizzazione del porto turistico, senza dubbi né tentennamenti, affermano nel 2007 i deputati regionali Ds, Roberto De Benedictis e Pippo Zappulla, ma non per il progetto "Marina di Archimede". Anziché recuperare l'esistente e realizzare un vero waterfront, come in molte città italiane si è fatto o si sta facendo, - sostengono i due deputati regionali - qui si prevede un riempimento a mare di oltre 30 mila metri quadrati. Anziché creare un rapporto con la città vi si cala dall'alto un corpo estraneo e chiuso, che nessun rapporto avrà con essa. Addirittura costruendo un impressionante albergo lungo 140 metri, una vera barriera che separerà per sempre dal mare, persino dalla sua vista". Le critiche mosse da De Benedictis e Zappulla (condivise anche dal presidente della Provincia, Bruno Marziano e dai Ds) ridanno vigore alla prima versione del progetto di porto turistico, nel quale era previsto il recupero e il riuso delle vecchie strutture edilizie inglobandole nella nuova struttura ed esaltandone storia e tradizioni. Il consigliere comunale DS, Domenico Richiusa, nella seduta pubblica del Consiglio comunale del 18 gennaio 2007, cita il parere autorevole espresso già nel 2002 dell'allora soprintendente Giuseppe Voza: "Il bacino del Porto Grande di Siracusa risulta essere l'unico ad essere integralmente vincolato per la sua valenza storica e morfologica; questo spiega la necessità di prevedere, a monte di ogni progetto, un accurato sondaggio, peraltro già discusso con l'assessore Granata (ai tempi assessore regionale ndr.) da effettuare sui fondali, al fine di consentire l'individuazione e il successivo recupero di reperti archeologici...". Richiusa teme che nulla di tutto questo verrà fatto e denuncia che il sindaco non ha sentito alcun bisogno di coinvolgere la città, nemmeno i pescatori, ai quali è stato riservato uno spazio marginale (nel progetto ndr.), come se il porto turistico fosse un fatto privato da gestire in proprio. Francesco Bellavista Caltagirone, venuto a conoscenza delle preoccupazioni espresse dai consiglieri comunali non solo Ds, ma anche dell'Mpa e dell'Udc, chiama i propri tecnici e chiede una modifica al progetto: il prolungamento del molo destinato ai pescherecci. E così il Consiglio comunale dà il via libera alla realizzazione del porto turistico. Dalla Camera, Stefania Prestigiacomo fa sapere che l'approvazione del porto turistico "è un giorno da segnare nell'agenda dell'orgoglio per tutti coloro che hanno contribuito a rendere possibile il varo del progetto di quest'opera". «L'auspicio - dice il leader dell'Udc, Pippo Gianni - è che il porto turistico diventi volano di sviluppo per l'intera provincia». A due giorni dall'avvio dei lavori, il vicesindaco e assessore comunale alle Politiche culturali, Fabio Granata, precisa: «La posa della prima pietra del porto turistico di Siracusa è un ulteriore tassello di uno straordinario piano d'interventi, reso possibile dalla mia programmazione comunitaria sviluppata nel corso di sei anni di governo a livello regionale». "Il porto turistico sarà una grande opportunità di sviluppo. Ma ad una condizione: che non rimanga la classica cattedrale nel deserto, che cioè la nuova infrastruttura possa avvalersi dei necessari collegamenti e che le opere di parte comunale possano avanzare di pari passo». Lo afferma il presidente della Camera di commercio, Ivanhoe Lo Bello, che ripropone anche il problema della realizzazione del sistema portuale Sicilia sud-est: Catania - Augusta - Siracusa - Avola - Portopalo - Pozzallo. "Questi porti - conclude Lo Bello - devono avere ciascuno la propria specializzazione ma esser coordinati in reciproca sinergia. Non è più tempo di rimanere arroccati ognuno all'ombra del proprio campanile. Occorre la collaborazione fra tutti, o la competizione internazionale ci vedrà soccombenti". Qualche mese prima della posa della prima pietra, il 13 giugno 2007, Legambiente, Comitato regionale siciliano, presenta un ricorso straordinario riprendendo le argomentazioni già espresse dal soprintendente Voza. Il progetto per il porto turistico, sostiene Lega ambiente, incide profondamente nell'ansa del Porto Grande di Siracusa, in un contesto sottoposto a vincolo paesaggistico, in area tradizionale ad altissima valenza archeologica, riguarda inoltre un sito di interesse comunitario che collega lo specchio d'acqua, interessato dall'ampio interrimento previsto, alle aree della riserva Ciane Saline. Il progetto del porto turistico - sempre secondo Lega ambiente - interrompe il sistema di viabilità pedonale previsto dal PRG, che collega il centro storico di Ortigia alla riserva naturale lungo tutto il perimetro nord del Porto Grande.

n.i.

Nunzio Ianniello, Il recupero dell'identità e la valorizzazione economico-turistica del territorio di Siracusa nella realizzazione del porto turistico, tesi di laurea, Università degli studi di Catania, A.A. 2008-2009