volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Una colata di cemento su Catania (e dintorni)

Autore: Maurizio Palermo

«Non si possono creare nuovi posti di aggregazione aperti e belli senza usare il cemento». Sono le parole con cui il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia orientale, intervistato da un quotidiano locale, difende le sue scelte dalle critiche che da ogni parte arrivano alla sua proposta di Piano Regolatore Portuale (PRP) di Catania. In effetti, **il nuovo PRP che è in attesa dei pareri di legge è un'ode al cemento**. Cemento sia a mare che a terra. Più di un milione di metri cubi di cemento e pietrisco di cava saranno riversati in mare per realizzare due nuove darsene: una turistica a nord-est e una commerciale a sud, entrambe producendo gravi danni ambientali.

La nuova darsena turistica provocherebbe **la cementificazione di un tratto di scogliera lavica datata a 5.400 anni fa** con alcune grotte semisommerse, pressoché incontaminata, e **la desertificazione di un tratto di mare in cui è stata rilevata la presenza di un habitat a coralligeno** in buono stato di salute protetto dalle normative europee. Ma il boccone è appetitoso e i pretendenti sono due: anche una società privata tenta, dal 2003, di ottenere in concessione la stessa parte di demanio per un porto turistico con annesso albergo da 170 camere. Per la stessa darsena turistica l'Autorità portuale prevede un costo di 230 mln € per ospitare 12 mega-yacht, oltre a un albergo. **Sembra che questa espansione sia l'unica previsione del PRP che suscita interesse, sia nel pubblico che nel privato**. Nella successione per fasi temporali indicata dal PRP la nuova darsena turistica è da realizzare nella prima fase. Insomma, subito. Ma c'è qualcosa che non quadra. La stessa Autorità di sistema portuale che propone il PRP ha da poco affidato in concessione per 25 anni un tratto di banchine portuali di 35.000 metri quadri, che nel PRP è previsto debba essere destinato al diporto nautico, a una società che gestisce un traffico commerciale. Per i prossimi 25 anni la ripartizione delle funzioni portuali prevista dal PRP non è realizzabile. **L'Autorità di sistema portuale è la prima a non credere nella sua pianificazione** che, evidentemente, serve solo a pianificare ampliamenti e cementificazioni.

Ma non c'è solo cemento a mare. Anche il cemento a terra è previsto in quantità da capogiro. Nell'ambito portuale il PRP prevede la possibilità di realizzare nuovi edifici per complessivi 3.700.000 metri cubi con destinazioni varie, fra cui anche gli alberghi. **Una quantità di edifici che, se tradotta in termini di volumetrie residenziali, equivale a una cittadina di 37.000 abitanti**. Naturalmente, per giustificare le espansioni sconsiderate occorrono consistenti previsioni di crescita dei traffici portuali, sia passeggeri che commerciali. Ma quelle si costruiscono facilmente. Ecco che importanti società di consulenza approntano studi specialistici secondo cui **si prevede per l'anno 2040 un traffico passeggeri di quasi tre volte il traffico attuale, e un traffico merci di più del doppio rispetto a quello registrato nel 2023. Mentre invece negli ultimi anni, dal 2017 al 2024, il traffico merci del porto di Catania è diminuito del 15%,** rendendo decisamente improbabili le vertiginose previsioni di crescita ipotizzate. Insomma, sembra

proprio che prima vengano decise le opere da realizzare e dopo siano valutati i fabbisogni, facendo bene attenzione a gonfiarli nella misura necessaria per giustificare le nuove opere.

Proviamo adesso ad allargare lo sguardo anche su altre importanti opere infrastrutturali già avviate o programmate a Catania, cercando di individuare le linee di tendenza più generali.

Ferrovia Circumetnea (FCE), una ferrovia storica a binario unico che da fine Ottocento collega la città con tutti i centri abitati ai piedi dell'Etna circumnavigando il vulcano, ha realizzato una metropolitana urbana partendo dall'interramento di una parte del suo percorso di superficie dentro la città. Recentemente **ha avviato il prolungamento della linea metropolitana cittadina da Misterbianco, comune limitrofo facente parte della conurbazione catanese, fino a Paternò**, con un tracciato di 12 Km di lunghezza che si svolge in buona parte in aperta campagna. Questo tracciato sostituirà, interrandola e raddoppiando il binario, la preesistente linea a binario unico interamente in superficie, già dismessa per poter avviare i lavori, che era percorsa da treni con automotrici diesel capaci di soddisfare la modesta domanda di trasporto tra Paternò e il comune capoluogo (circa 5.000 passeggeri al giorno). **Questa tratta di metropolitana avrà un costo di 730 milioni di euro, una capacità di trasporto potenzialmente altissima (circa 200.000 passeggeri al giorno) e una utilità pressoché nulla** perché non è prevedibile, da quella direzione, un incremento di domanda tale da giustificare l'investimento. In effetti la stessa FCE programma, su questa tratta, un servizio ferroviario extraurbano a frequenza ridotta con forte sottoutilizzazione delle potenzialità del sistema. Useremo un cannone per sparare a una mosca. Con una spesa di gran lunga inferiore si potrebbe fornire un servizio altamente efficiente ammodernando il tracciato ed eliminando i passaggi a livello. Quindi l'obiettivo dell'operazione non è fornire un servizio di trasporto efficiente: **la spesa pubblica è essa stessa l'unico obiettivo che giustifica l'opera**.

Ancora. **Ferrovie dello Stato ha in programma l'interramento della linea ferroviaria nel tratto urbano, compresa la stazione centrale**, da piazza Europa alla stazione Bicocca, per una lunghezza di circa 10 Km e un costo preventivato, ma non ancora finanziato, di circa un miliardo di euro, senza neanche prevedere un collegamento diretto e dedicato con l'aerostazione distante solo 700 metri dalla linea ferroviaria. L'interramento della linea comporterà la liberazione di ampie aree in superficie in ambito urbano, di cui si dovrà individuare l'uso più opportuno. Si tratta di aree di grande pregio, situate lungo la costa lavica in pieno centro cittadino. A questo proposito è già stato siglato un accordo tra Comune e Ferrovie dello Stato per collaborare nella individuazione degli usi possibili e delle procedure necessarie. Al protocollo partecipa anche FSSU (Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani), una società del gruppo FF.SS. che si occupa della valorizzazione immobiliare delle aree ferroviarie che si liberano in ambito urbano. È facile immaginare gli intenti speculativi che si nascondono dietro la "valorizzazione". **Questa volta l'utilità dell'opera è un corollario di importanza trascurabile a fronte dell'imperativo della**

valorizzazione. L'ultima parte, verso sud, dell'interramento della linea ferroviaria serve a eliminare un ostacolo (la linea ferroviaria di superficie) che in quel tratto confina con l'area dell'aeroporto e impedisce **la realizzazione di una nuova pista aeroportuale più lunga dell'attuale**. L'appalto è stato già assegnato per un importo di 370 milioni. L'esigenza che giustifica questa parte di interramento, con la relativa spesa, è soltanto quella della realizzazione di una nuova pista aeroportuale, affiancata a quella esistente, con una lunghezza di 3100 metri (700 metri più lunga di quella attualmente in esercizio) che si ritiene necessaria per poter gestire il traffico aereo di lungo raggio, cioè i voli intercontinentali. Il costo preventivato per la nuova pista è di circa 300 milioni. Quindi la realizzazione della nuova pista, assieme alle opere necessarie sulla linea ferroviaria, avrà un costo di circa 670 milioni. Tutto questo «per potere raggiungere mete come New York», si legge nel *master plan* 2030 dell'aeroporto, recentemente approvato. Ma nei giorni scorsi la compagnia aerea statunitense Delta Air Lines ha inaugurato un volo diretto Catania-New York, senza scalo, con cadenza giornaliera, che utilizza aeromobili con 211 posti. Evidentemente **basta usare aerei di media capacità per gestire voli intercontinentali con la pista attuale**. Quindi stiamo programmando spese che si potrebbero evitare?

Tutto questo avviene, senza eccezioni, nella **totale assenza di una regìa istituzionale**: Comune, Città Metropolitana e Regione si guardano bene dall'ipotizzare la pur minima forma di programmazione coordinata in cui un'integrazione ragionata fra i diversi sistemi di trasporto consenta di massimizzare i benefìci ottenuti e minimizzare i costi. **Le istituzioni locali si limitano a prendere atto dei programmi, spesso esagerati, delle singole aziende di trasporto fornendo la necessaria copertura amministrativa con l'approvazione di progetti e varianti urbanistiche**. Le società che gestiscono sistemi di trasporto diventano così quasi istituzioni autonome, autonomi centri di spesa e quindi di potere, che non hanno elettori a cui rendere conto del loro operato. L'utilità delle opere da realizzare si perde di vista rimanendo uno sfondo sfumato ed evanescente su cui si fa risaltare, in primo piano, la facile propaganda della "crescita" e dello "sviluppo". Gli slogan propagandistici della "città grande e moderna", che negli anni del boom edilizio servivano a giustificare speculazioni fondiarie e consumo di suolo in grandi quantità, in un ciclo del cemento che il mercato dell'edilizia ha ormai dichiarato concluso, oggi si applicano con la stessa facilità e ipocrisia alle grandi opere infrastrutturali. I grossi appalti pubblici esauriscono quasi sempre la loro finalità nel favorire la circolazione di denaro, a cui solitamente si accompagnano consenso politico, clientelismo, consolidamento di centri di potere, mazzette, rafforzamento di poteri occulti. **Il ciclo del cemento può continuare a prosperare sotto altre forme producendo ancora consumo di suolo e degrado del territorio, utilizzando denaro pubblico senza dover fare i conti con le esigenze del mercato e con i reali fabbisogni della collettività**. Le istituzioni fanno a gara con i privati nell'incessante consumo della risorsa più facilmente disponibile: il territorio.

Non si può fare a meno di accennare alla "madre" di tutte le speculazioni: il ponte sullo stretto di Messina. Qui la vicenda diventa surreale. Si spende denaro pubblico per

un’opera che tutti sanno non potersi realizzare per mancanza di certezze sulla reale fattibilità tecnica. La Valutazione di Impatto Ambientale ha elencato 64 prescrizioni, molte delle quali concretamente impossibili da ottemperare. Insigni studiosi e illustri progettisti di ponti hanno chiarito che avviare la realizzazione del ponte sarebbe un azzardo privo degli approfondimenti tecnico-scientifici necessari per dare certezza della fattibilità. Ma governo e società Stretto di Messina, *general contractor* dell’opera, procedono senza incertezze. Per aggirare le normative ambientali nazionali e comunitarie che impedirebbero la realizzazione **si arriva a dichiarare l’opera “strategica per la difesa europea e della Nato, fondamentale in caso di scenari di guerra”**. Ma **l’obiettivo non è certamente realizzare il ponte. Ci si “accontenterà” di realizzare le opere preparatorie sui due versanti di Sicilia e Calabria assicurando la possibilità di spendere ingenti quantità di denaro pubblico utili solo per chi realizza l’opera**. Con i soliti “effetti collaterali”: prosecuzione del ciclo del cemento, consumo di suolo, distruzione di valori ambientali.

Tutto questo mentre restano trascurate le importanti esigenze di riorganizzazione del territorio nell’interesse generale della popolazione: completamento di reti infrastrutturali, protezione dal rischio idrogeologico, minimizzazione del danno provocato dalle alluvioni, interventi di prevenzione antisismica, energie rinnovabili, infrastrutturazione “verde” delle città, edilizia sociale ecc. Purtroppo si tratta spesso di programmazioni i cui risultati si possono apprezzare soltanto in tempi lunghi, non compatibili con le esigenze della propaganda elettorale. La gestione delle emergenze viene solitamente ritenuta preferibile in quanto facilita i commissariamenti per velocizzare la spesa pubblica (“spendere presto e molto!”) e fornisce munizioni alla facile propaganda politica. Ecco che il cerchio si chiude.