volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Catania: il Ministro dello spreco contro l'ambiente

Autore: Paolino Maniscalco

Da mesi sui media siciliani c'è una storia che i vecchi giornalisti classificherebbero tra quelle dell'uomo che morde il cane: **la Sicilia che si batte contro gli sprechi del ministero di Salvini**, invertendo i vecchi stereotipi sulla gestione del Mezzogiorno. **Si tratta di circa mezzo miliardo di lavori previsti dal nuovo Piano Regolatore del Porto (PRP) di Catania che si potrebbero evitare** se si facesse quello che prevede la pianificazione nazionale e locale sui porti di Catania e Augusta, cioè una redistribuzione coordinata dei traffici per ottimizzare l'uso degli spazi disponibili. Mentre la Lega accusa il Mezzogiorno di sprechi (molte volte a ragione) contrapponendo la sobrietà e l'efficienza lombarde, il Ministero retto dal suo segretario fa l'opposto.

Nel 2022 il Ministero dei trasporti approvò il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che definiva, tra l'altro, l'attività dei traghetti merci nei porti di Catania e Augusta, con una marcata prevalenza del secondo che ha spazi commerciali e logistici 7 volte quelli di Catania e aree retroportuali addirittura 35 volte più ampie. Inoltre, Augusta ha fondali profondi, è ben collegato da un'autostrada nuova, erano in corso i lavori per una bretella di collegamento con la ferrovia (poi sospesi perché i fondi furono dirottati per il Ponte di Messina) e sono in corso altri lavori per piazzali destinati al traffico merci. Quel documento precisa che **Augusta è destinata "in particolare" (si noti la sottolineatura) ai traghetti merci mentre Catania – dice il Ministero – dovrà essere "più orientata al traffico passeggeri e crocieristico".**

Nonostante ciò, pochi mesi dopo, l'Autorità del sistema dei porti della Sicilia orientale (AdSP) avvia in gran fretta un aggiornamento del PRP di Catania che va in direzione opposta: **ad Augusta nessun traghetto merci (spostandovi solo il traffico containers), mentre i traghetti avrebbero un forte incremento nel piccolo e congestionato porto di Catania**, con danno ad entrambi: a Catania, aggravando i problemi al traffico tra la città e l'aeroporto; ad Augusta, che resterebbe semideserto, tanto che di recente una buona parte delle darsene commerciali sono state assegnate a una società per adibirle a stoccaggio provvisorio di rifiuti speciali. Portare una parte dei traghetti merci ad Augusta sarebbe anche importante per l'economia delle province di Siracusa e Ragusa, da cui origina il 40% dell'export del porto di Catania; trattandosi, in buona parte, di prodotti agricoli freschi, accorciare i tempi di trasporto sarebbe importante.

I documenti dell'AdSP rilevano, con imbarazzo, che **l'aumento del traffico merci nel porto di Catania creerà ancora maggiori problemi alla città**: e come soluzione prevedono un sottopasso – sotto una rotatoria urbana altamente congestionata – da realizzare tra il 2035-2045! E ancora dopo, nel 2055, la realizzazione della nuova darsena per traghetti merci.

Mentre per affrontare questi problemi gravi si prevedono tempi lunghi, sembra urgente

realizzare a Catania un porto turistico per 20 megayacht – sventrando la stupenda scogliera dell'Armisi, a nord del porto –, quasi che decine di imbarcazioni di lusso siano al largo in attesa di attraccare. Perché mai impegnare grosse cifre per realizzare un nuovo porto se la stessa AdSP pochi mesi fa (29/12/2025) nella sua pagina Facebook ha rilevato "un crescente interesse nel porto di Augusta per i segmenti dello yachting di lusso"? Perché non fare quello che prescrive la loro stessa pianificazione? **Spostando ad Augusta una parte dei traghetti merci si favorirebbe l'economia della Sicilia Sud-orientale e si alleggerirebbe il porto di Catania**: buona parte delle banchine così liberate potrebbe essere utilizzata (subito e con pochissima spesa) per le imbarcazioni di diporto e non ci sarebbe bisogno di costruire un nuovo porto turistico; **ne guadagnerebbero l'ambiente e l'erario** che risparmierebbe centinaia di milioni. E, invece no: ad Augusta (vocata "in particolare" ai traghetti merci) non ne approda neanche uno; Catania dovrebbe continuare a soffrire la congestione e dovrebbe sacrificare parti della sua splendida costa. A sud del porto c'è un litorale di 12 km di sabbia dorata finissima che subirebbe l'amputazione di una parte (per la nuova darsena traghetti) proprio nella zona dove sfocia a mare il vallone Acquicella – che è in realtà un piccolo fiume con una portata annuale – alla cui foce, a dimostrazione della qualità dell'acqua, vi sono due popolazioni di cavallucci marini. A nord del porto c'è una meravigliosa scogliera lavica ed anche qui una parte, con bellissime grotte marine risalenti ad epoche preistoriche, dovrebbe essere sventrata per fare il porto turistico. In quale altra città del mondo verrebbe in mente di fare uno scempio simile?

Questa, in estrema sintesi, la polemica che da mesi appassiona Catania, aggravata dall'iter frettoloso e poco trasparente del PRP. Infatti, l'AdSP ha pianificato al di fuori del perimetro di sua competenza, dando per acquisita la successiva ratifica come se fosse un atto dovuto: uno schiaffo alle prerogative del Presidente della Repubblica che quel decreto dovrà firmare.

Ma c'è di più: **nel presentare il PRP alla città fecero intravedere meraviglie, ma si dimenticarono di dire che erano previsti 3.751.000 mc di nuove costruzioni dentro il porto (come una città di 37.500 abitanti) con edifici alti fino a 24 metri**: i cittadini lo hanno saputo solo perché noi di *Volere la Luna Catania* ci siamo sobbarcati la lettura di centinaia di pagine di allegati tecnici.

Tralascio tante altre cose per una considerazione di carattere più generale: la nuova legge sui porti – finalizzata al giusto obiettivo di favorire una programmazione di carattere nazionale – nega ai comuni un ruolo adeguato e assegna troppo potere ad un ente nominato dall'alto a cui dà, perfino, il potere di auto-approvare il proprio PRP! **Il tutto è stato aggravato dalla passività dell'amministrazione comunale che ha accettato i danni alla città senza battere ciglio** e, anzi, contribuendo: ha bocciato, per motivi urbanistici, un porto turistico privato nella stessa area ma ha dato, stranamente, parere favorevole a quello dell'AdSP. Tutto questo avviene in un ambito, quello portuale, dove la Lega ha un doppio potere d'influenza considerato anche che la città e la Sicilia sono

amministrate (si fa per dire) dal centro destra e dalla Lega. **Il ministero di Salvini ha imboccato la strada del cemento senza riserve; dopo gli sprechi e i pasticci procedurali per il ponte di Messina, ecco quest'altra avventura: cemento nel mare e sulle banchine del porto**.

A fronte di queste assurdità c'è stata una reazione di cittadini e associazioni che ha portato qualche risultato, come il dimezzamento delle cubature da realizzare dentro il porto (che restano sempre eccessive) e altre mitigazioni ai faraonici disegni. Nessuno di noi è per il "non fare": Catania ha un porto piccolo – un porto costruito, non inserito in una baia naturale – e non ha senso voler fare tutto; è opportuno che si specializzi come prescrive la programmazione nazionale. Perché il PRP prevede l'opposto? Perché invece di scegliere la strada semplice liberando subito, e con poca spesa, aree da utilizzare per il diporto a Catania, il Ministero di Salvini prevede di spendere centinaia di milioni per un nuovo porto? Vogliamo che il porto di Catania sia più funzionale e che le sue funzioni siano congrue (per quantità e qualità) alle sue dimensioni e al suo ambiente. Vogliamo che le cose si facciano e che si facciano bene: **nei prossimi mesi continuerà la mobilitazione dei siciliani contro gli sprechi della Lega lombarda.** E il generale (ex vice del caporale) potrà dire: *Ma è proprio un mondo alla rovescia!*