

Alla società di Alvaro Di Stefano la gestione per ottant'anni. La Regione ha già deciso tutto

Secondo porto turistico in città. Lo costruisce la Spero srl con tanti edifici e dentro un altro centro commerciale



Nell'elenco di ciò che si farà, di ciò che già è in fieri, delle opere pubbliche che restituiranno Siracusa alle sue vetuste glorie, presentato dal sindaco al Consiglio Comunale e quindi alla città tutta, non compare. Eppure, se veramente fosse un'opera di grande interesse, se davvero potesse segnare una svolta e contribuire al rilancio di Siracusa nel mondo, se non fosse individuabile nessuna eccezione, se tutto stesse procedendo in maniera regolare nel rispetto sostanziale, e non meramente formale, delle norme, se ne sarebbe parlato, gli si sarebbe dedicato uno spazio più o meno esteso a seconda delle intenzioni. E invece l'ingegnere Roberto Visentin, che già ha dato il suo appoggio, che ha già espresso un parere positivo, "senza se e senza ma", alla faraonica struttura, proprio lui che ha subito dichiarato "l'interesse dell'amministrazione comunale alla realizzazione dell'opera", ha preferito non accennarvi neanche nella sua produzione. Noi sappiamo il perché: perché di questi progetti non si parla fino a quando non sono consolidati, fino a quando non sia più possibile tornare indietro, fino a quando chi è in disaccordo non venga messo di fronte al ricatto, all'accusa di voler ostacolare il magnifico sviluppo della città. L'ultimo esempio in ordine di tempo è stata la proposta di cementificazione dello stadio De Simone avanzata dal presidente del Siracusa calcio. Anche in quel caso si sarebbe preferito aspettare tempi più maturi per presentare alla pubblica opinione il plastico del progetto, dopo aver ben oliato i meccanismi del sostegno, della condivisione (e non sappiamo comunque se tuttora non se ne stia discutendo nelle segrete stanze). Oggi si sta operando nello stesso modo anche per questa nuova proposta della SPERO srl, una società che ha quale capofila l'ingegnere Alvaro Di Stefano:

il nuovo secondo porto turistico a iniziativa privata della città! Come se improvvisamente non fosse più sufficiente quello, già di per sé devastante per come è stato progettato, del gruppo Caltagirone, come se il mercato della nautica avesse già confermato che, per soddisfare improvvise esorbitanti richieste, occorresse sommare ai 500/550 posti barca del Marina di Archimede gli altri 300/350 della nuova opera. Un duplicato del primo progetto: stesse modalità progettuali, stessi servizi, stessa mastodontica struttura.

Il progetto non viene neanche definito in maniera chiara: non si parla di porto turistico ma, per confondere le acque, banalmente, di "Approdo e facilities collegate per la qualificazione funzionale dell'affaccio a mare dell'area industriale ex Spero Siracusa". Una perifrasi, una circolocuzione per non chiamare le cose con il loro nome: un porto turistico con un'ampissima area di colmamento che verrà a determinare ben tre zone urbanistiche (cantieristica, servizi urbani e diporto).

Non solo posti barca quindi, ma una serie di edifici dove allocare uffici per il disbrigo di pratiche amministrative di diverso tipo, un cantiere con annesso rimessaggio di imbarcazioni, un impianto di distribuzione carburanti, e poi, naturalmente, un parco commerciale-ricettivo, ristoranti, parcheggi (in verità pare che per ora se ne siano dimenticati ma si dovranno prevedere prima o poi), locali per il pubblico spettacolo e impianti sportivi all'aperto: tutto rigorosamente costruito sull'acqua, con la pratica ormai di moda a Siracusa del "colmamento", ma anche sulla terra, invadendo parti di territorio già normate dal prg vigente, creando due strade di collegamento eccedenti rispetto alla viabilità già prevista e non si sa quanto armonicamente ad essa connessa. Tutto un po' vago, fumoso: non si conoscono

né la misura delle superfici di vendita delle attività commerciali, né il numero di posti letto delle strutture ricettive, né le potenzialità delle cucine (e nonostante ciò si pretenderebbe il via libera dal comando dei vigili del fuoco), e si discute ancora sull'altezza della struttura sopraelevata, dall'adeguata visibilità, dove collocare la sala operativa della Capitaneria per il controllo del traffico. Una struttura indispensabile se solo si consideri quanto grande sarà l'incremento del via vai dei natanti tra i due porti turistici, sovraffollati, che vedranno navigare insieme unità di diporto, da pesca, idrovolanti e in più navi da crociera e panfili del molo Sant'Antonio e del Foro Italico. Una baroonda ingestibile, per giunta resa più complessa dagli spazi angusti compressi da quell'enorme braccio che andrà a cingere i due pontili principali dell'Archimede ma che comunque, almeno per ora, non sembra costituire un problema per la società di Caltagirone che anzi, quasi quasi, sembrerebbe apprezzarne la valenza protettiva per le proprie strutture portuali.

Si prova è vero a chiedere di ridurre la lunghezza dei due pontili della Marina di Archimede per favorire le manovre di ingresso e uscita, di diminuire la porzione di interrimento per ampliare lo specchio d'acqua necessario per la navigazione e le manovre di barche e pescherecci, per spostare lo scalo di allaggio progettato nell'area del cantiere che renderebbe pericolose le manovre, ma la resistenza dei progettisti del Porto Spero appare non scalfibile. E cadono così nel vuoto anche le flebili richieste dei rappresentanti della Soprintendenza che vorrebbero una torre di controllo meno invadente, che, in nome di un decreto assessoriale dell'88 che ha definito "di notevole interesse pubblico" il porto grande di Siracusa vinco-

landolo, chiedono un ridimensionamento (sic!) del progetto, con un aumento dello specchio acqueo interno e una riduzione dei volumi edificati, affinché si possa, almeno, "riconoscere" la linea di costa originaria.

Posizioni rintuzzate dalla dottoressa Maria Concetta Antinoro, rappresentante dell'Assessorato regionale del turismo, che invita la Soprintendenza a limitarsi a dare prescrizioni perché il suo compito si riduce ad esprimere un semplice parere all'interno della Conferenza dei servizi che, tanto, alla fine, prenderà a maggioranza quella decisione che è già data. Sconsigliato ritenere di poter proporre modifiche che alterino il progetto presentato in maniera sostanziale perché altrimenti, diamine, ciò comporterebbe una sua ripubblicazione!

Inutile anche evidenziare che la relazione economico-finanziaria presentata è insufficiente perché limitata a un periodo di soli 10 anni mentre dovrebbe essere coerente alla richiesta di concessione per 80 anni perché, come chiosa sempre la dottoressa Antinoro, il porto di Siracusa è nel piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia e il progetto di cui si discute "ha una spiccata valenza turistica e ne persegue le finalità di sviluppo rispondendo alle indicazioni contenute nel piano nell'ottica della tutela dell'ambiente, della destagionalizzazione dei flussi turistici e dell'integrazione porto-territorio, nel rispetto dei parametri di funzionalità, impatto estetico e di sostenibilità ambientale nonché agli standard di qualità indicati dal piano stesso".

Ma se la dottoressa Antinoro ha già stabilito tutto questo, di che cosa si vuole discutere? Perché sprecare tante risorse umane e finanziarie per ulteriori conferenze di servizi, incontri, relazioni, documenti e atti,

se in assessorato già si è tutto deciso? E che si supponga siano proprio queste le intenzioni si evince anche dall'assenza di studi e statistiche che analizzino, per esempio, l'entità dei flussi turistici da diporto, evidentemente moltiplicatisi in maniera esponenziale, dalla mancata produzione di un aggiornato e accurato studio correntometrico per valutare le sedimentazioni che si verificherebbero con le nuove opere (e l'esempio delle modifiche della costa ragusana dopo la realizzazione del porto turistico si prestano già a una atecnica valutazione), dal disinteresse per le problematiche di carattere ambientale.

Ancora da esaminare per noi lo studio relativo presentato dalla società che certamente avrà tenuto conto delle peculiarità del porto grande di Siracusa, del suo essere un bacino chiuso e insieme collettore delle acque trasportate da numerosi canali (il Regina, che si intende "tombare" nonostante il progetto di potenziamento predisposto dalla stessa amministrazione comunale, il Pisimotta, il Grimaldi, lo Scandurra) e di quelle dell'Anapo, del Ciane e del Canale Mammaiaibaca.

Un progetto insomma del quale non si è neanche verificata la conformità e ammissibilità sotto il profilo urbanistico e pianificatorio ma che sembra voler andare avanti a tutti i costi, contando su un'approvazione ottenuta con strade parallele: grazie a una ratifica da parte del Consiglio Comunale dell'accordo di programma che darà il via libera al progetto definitivo e all'adozione di una serie di varianti urbanistiche che si renderanno necessarie per esempio in relazione alla viabilità del tutto modificata rispetto a quanto già previsto in quello strumento di pianificazione della città che già appare inservibile. Questo è stato deciso per il Porto Grande di Siracusa.

Marina De Michele

Continua a deludere il ruolo giocato dalla Soprintendenza negli avvenimenti siracusani

Le anomalie del progetto. Occorrono Via e Vas I pescherecci all'esterno del molo di sopraflutto

di MARINA DE MICHELE

Quindi qualcuno ha deciso che il Porto Spero si farà e lo strumento per la sua approvazione sarà l'accordo di programma. Questo stabilisce la normativa vigente. Dopo il decreto Burlando, il 509 del 97, che ha semplificato le procedure cancellando ogni ostacolo burocratico alla realizzazione di porti e approdi turistici, delegando ogni decisione alle conferenze di servizi cui partecipano le autorità pubbliche coinvolte, per legge, nelle varie concessioni autorizzative, la materia è stata definitivamente disciplinata nel 2003 con una nuova legge sulla nautica da diporto, la 172.

Una legge bipartisan, approvata all'unanimità sia alla Camera che al Senato, che ha reso oltremodo semplice il nuovo sacco dell'Italia: la cementificazione delle sue coste sempre e solo in nome del dio denaro, del profitto. I finanziamenti a fondo perduto, statali e regionali, hanno dato le ali all'iniziativa privata che nel nostro bel paese, da sempre, in nome del libero mercato e della libera concorrenza, ama farsi sostenere dai soldi dei contribuenti (la Fiat è il caso più emblematico e più drammatico dei nostri giorni), di quelli che non hanno partecipato a mettere insieme il tesoretto da 11 miliardi di euro che rientra in Italia certo non per amore verso la nazione.

La crisi vede oggi le Regioni decidere sulla localizzazione delle nuove strutture e la loro tipologia, in genere, almeno questo è il caso della Sicilia, senza comunque avere una strategia complessiva che tenga conto dei principi di uno sviluppo sostenibile ma perlopiù assecondando la logica dei gruppi imprenditoriali più forti e determinati, mentre ai Comuni rimane la responsabilità dei procedimenti amministrativi da espletare in relazione alle istanze di concessione.

Una volta presentata la domanda ed espletata la fase pubblicitaria, con la quale si dà visibilità alla richiesta mediante affissione nell'albo del Comune e pubblicazione nella Gazzetta della Regione (un passaggio che purtroppo sfugge facilmente alla pubblica attenzione soprattutto in assenza di mezzi di informazione solerti), si passa alla fase istruttoria relativa all'esame preliminare del progetto nella conferenza dei servizi e quindi all'approvazione definitiva ad opera della stessa conferenza dei servizi, se il progetto è conforme agli strumenti di pianificazione urbanistica, o mediante accordo di programma in caso di difformità. Bene, quest'ultimo è il nostro caso e il motivo è nel racconto del consigliere di Sinistra e Libertà Ettore Di Giovanni.

"Nel settembre 2003 il consiglio comunale approvò, con alcuni emendamenti, lo schema di massima del piano regolatore del porto per il quale si era ot-

tenuta regolare autorizzazione dalla Regione. Si decise allora che l'elaborato definitivo sarebbe stato sottoposto all'attenzione dello stesso consiglio ma sono trascorsi più di sei anni e, nonostante le molte interrogazioni scritte, anche mie, non si è avuta più alcuna notizia del piano né si è mai saputo quanto sia costato all'amministrazione. Rimane quindi vigente quello di inizio secolo, del '19 se non ricordo male, rapportato ovviamente a una realtà completamente diversa da quella attuale, ma contemporaneamente si va avanti a forza di varianti, su input dei privati, e soprattutto senza alcun coinvolgimento del civico consenso. È evidente che tale "pianificazione scorrevole", come ho scritto nell'ultima interrogazione rivolta al sindaco, viene sottratta a ogni controllo democratico e ciò è a mio avviso gravissimo. Seppure infatti vi siano norme che consentono procedure semplificate, private il consiglio comunale delle sue più importanti prerogative è un atto politico censurabile, deprecabile". Decisioni quindi di cui viene tenuto all'oscuro l'organismo maggiormente rappresentativo della città e di conseguenza tutta la cittadinanza, ostacolata di fatto nell'esercizio del libero controllo democratico su come venga modificata la propria città, sulle scelte assunte da un'amministrazione che non ha il coraggio di parlarne apertamente, evidentemente perché teme un confronto chiaro e trasparente con la pubblica opinione.

Nel silenzio, nel chiuso delle conferenze di servizio, delle quali sarebbe opportuno pubblicare ogni atto, si perpetrano scelte discutibili e si consente che vengano disattesi alcuni passaggi fondamentali, garanzia della salvaguardia di un bene pubblico, che appartiene a tutti e non all'amministrazione in carica. Il porto di Siracusa, come hanno ricordato poco autorevolmente i rappresentanti della Soprintendenza regionale, cioè l'istituzione alla quale la legge affida il solenne e complesso compito della tutela e salvaguardia del patrimonio storico e culturale della nazione, di tutti i suoi cittadini quindi, è sottoposto dall'88 a vincolo paesaggistico in quanto "di notevole interesse pubblico", un vincolo istituito dal Consiglio superiore dei beni culturali proprio quando, ai tempi di Giuseppe Voza, si intervenne per fermare il tentativo di alterare le caratteristiche del porto. È proprio questo vincolo che suggerirebbe alla Soprintendenza una maggiore determinazione nel difendere quel poco che ancora resta di naturalità nel bacino aretuseo e soprattutto nell'impedire che venga totalmente stravolto nella sua fisionomia, come è certo che avverrà con la realizzazione di strutture ad altissimo impatto ambientale. Più prudentemente,



Marina di Archimede

ancora una volta lo dobbiamo ricordare, la Soprintendenza avrebbe potuto avvalersi della facoltà di rinviare l'espressione del proprio parere all'interno della stessa procedura di Via o Vas, e non prima, in modo tale da raccogliere quante più informazioni possibili e arricchire così la propria istruttoria al di là degli aspetti archeologici-monetari o paesaggistici. Continua a deludere il ruolo giocato da questa istituzione negli avvenimenti siracusani: ci è stato riferito del disappunto della Soprintendente Mariella Muti di fronte alla riproposizione del parere positivo degli uffici nella vicenda Open Land nella stampa locale di questi giorni, un "ripescaggio" – il parere è stato rilasciato molto tempo prima – considerato non a torto una sorta di strumentalizzazione, ma sarebbero auspicabili interventi più diretti, proprio quando infuria la polemica in nome del rispetto che gli enti pubblici, gli organi istituzionali devono ai cittadini per cui operano, aspetti di cui in genere non si tiene giusto conto.

Il progetto del Porto Spero è destinato infatti a riaccendere le stesse polemiche che stanno accompagnando la vicenda del villaggio di Terrauzza, anche in questo caso si discute infatti della necessità di attivare le procedure di valutazione ambientale strategica soprattutto trattandosi di un bene vincolato. All'articolo 5 del decreto 509/97 si prescrive che anche i progetti preliminari siano valutati in relazione alla loro ammissibilità sotto il profilo urbanistico e pianificatorio per la verifica dell'articolo 10 del dpr del 96, appunto quello che norma sia la Via che la Vas, e per l'autorizzazione ai sensi dell'articolo 7 delle legge 1497/39, quella relativa ai vincoli paesaggistici ambientali. Che la procedura di Vas debba essere contestuale al processo di formazione del pia-

no o programma in discussione, per non renderlo annullabile per violazione delle normative ambientali (D.Lgs 152/2001), è ribadito da diverse sentenze e pareri del Consiglio di Stato. La convinzione poi che in qualche modo si possa giocare su un presunto silenzio-assenso degli uffici competenti è vanificata dalla stessa Corte Costituzionale che ha più volte ribadito come, in materia ambientale, valga il principio fondamentale secondo cui il silenzio dell'amministrazione preposta al vincolo non può avere valore di assenso. E ad abundantiam la Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha ribadito che, secondo giurisprudenza consolidata, un'autorizzazione tacita in materia ambientale non può essere ammessa quando sono previste procedure di valutazione che ne precedono il rilascio. In tale frangente le autorità nazionali sono tenute ad esaminare caso per caso tutte le domande di autorizzazione presentate. E i problemi comunque non si fermano qui perché in realtà il progetto presenta altre anomalie. Redatto sulla scorta di quanto previsto nel decreto 509 del 97, quello lo ripetiamo per le strutture dedicate alla nautica da diporto realizzate a seguito di una concessione demaniale marittima, il progetto prevede diverse infrastrutture a terra con destinazione commerciale e quindi non assensibili con la procedura avviata né rientra nella nautica da diporto quell'approdo peschereccio che prevede circa 530 mt di banchina. Una situazione estremamente composita come si vede, in cui è anche degno di attenzione proprio quanto si stabilisce per la marineria siracusana. Nell'accordo di programma approvato con Decreto della Presidenza regionale il 19 luglio 2007 si prevedeva un banchinamento attrezzato, posto ad ovest del limite dell'in-

tero intervento (del porto di Caltagirone) per l'ormeggio dei pescherecci della marineria siracusana. Un'area, ceduta in uso all'amministrazione, della lunghezza di circa 140 metri e un pescaggio di 3 metri con una larghezza tale da consentire adeguati spazi di manovra ma già d'allora si faceva notare che i pescherecci più grossi, quelli di 24/25 metri, dalle 80 tonnellate in giù, hanno bisogno di fondali profondi almeno 4 metri e mezzo. Comunque, con la nuova proposta, cade quell'ipotesi e si prevede invece un ormeggio all'esterno del molo di sopraflutto: lasciati alla furia

del vento si direbbe. Sembra però che gli studi della società Spero escludano problemi di questo genere e si fa presente che in passato le barche da pesca sono sempre state ormeggiate a banchine esposte "alle medesime condizioni meteo marine nell'area "ben protetta" del Porto Grande" e che comunque, eventualmente, sarebbero fatte ricoverare all'interno del pontile. Valutazioni diverse sui regimi anemometrici, come si vede, sulle quali forse prevarranno altre difficoltà come i fenomeni di insabbiamento destinati sicuramente a un aumento con le nuove strutture.

Se desideri fare pubblicità su questo giornale

chiama oggi stesso al numero di cellulare

333.3344408

oppure invia una e-mail a:

giusy.scarcella@libero.it