Augusta, 14 luglio 2020

Al Presidente del Consiglio Comunale, sig.ra Sarah Marturana
Ai signori Consiglieri Comunali di Augusta
e p.c. Al sindaco, avv. sig.ra Cettina di Pietro
e p.c. Ai sigg. Assessori Comunali
e p.c. Agli Organi di Stampa, Loro Sedi

Oggetto: Consiglio Comunale del 15/7/2020. Osservazioni di Legambiente all'argomento posto al 3° punto dell'o.d.g. **"Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) finalizzato all'elaborazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale – Art. 5 L. 28.01.1994 n. 84 e ss.mm.ii"**.

Gentile Presidente, signori Consiglieri,
in relazione all'argomento "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) finalizzato all'elaborazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale – Art. 5 L. 28.01.1994 n. 84 e ss.mm.ii" che siete chiamati a trattare desideriamo formalmente rappresentarvi alcune nostre prime osservazioni ed altre ci riserviamo di farne nel proseguio del confronto che ci auguriamo si instaurerà.

Preliminarmente, nel ricordare che l'attuale Piano Regolatore Portuale (PRP) risale al 1968 – modificato nel 1986 –, riteniamo essenziale che la questione, prima di giungere al voto conclusivo del Consiglio, venga esaminata con grande attenzione in ogni suo dettaglio, sollecitando ad esprimersi e tenendo conto del loro parere e delle loro osservazioni, le associazioni, i comitati cittadini, le parti sociali e gli ordini professionali, poiché si tratta di dare il via ad uno strumento di pianificazione – il Piano Regolatore Portuale – che determinerà nei decenni a venire l'assetto del nostro territorio. Bisogna quindi evitare errori che potrebbero condizionare o mortificare quelle scelte di uno sviluppo diverso che tutti auspicano.

Non c'è né ragione né esigenza di fare ora in fretta (un nuovo PRP, come prescrive la legge 84/94 avrebbe dovuto essere adottato 20 anni fa all'epoca dell'istituzione dell'Autorità Portuale) **ma solo quella di fare bene**.

Serva sapere che la delibera con la quale la giunta municipale di Catania ha trasmesso con proposte di modifiche il DPSS al C.C. risale al 21 maggio 2020 e da allora ad oggi si sono tenute diverse riunioni delle commissioni consiliari per esaminare il documento, approfondirne numerosi aspetti e audire il presidente Annunziata (ascoltato il 25 giugno 2020, nuovo incontro da stabilirsi) e i funzionari tecnici dell'Ente. Ad oggi la delibera non è stata ancora posta all'o.d.g. di quel consiglio comunale. Giova tenere presente che l'emergenza COVID ha dilatato i tempi delle procedure e che in ogni caso il Consiglio ha 45 giorni di tempo dal momento in cui gli è stata trasmessa la delibera di giunta.

Proponiamo quindi formalmente che ad Augusta venga costituito rapidamente un tavolo di esame e confronto con i rappresentanti delle commissioni consiliari, le associazioni ed i comitati civici, le parti sociali e con chiunque possa dare un utile contribuito a comprendere e

consentire poi a chi ha il potere di decidere di farlo con piena consapevolezza. C'è tempo sufficiente per farlo e con questo atto dare concretezza alla democrazia partecipativa.

Il DPSS riferisce che l'ADSP ha da tempo avviato *motu proprio*[1] le procedure per estendere le sue competenze su ulteriori tratti di costa e aree marine. Per quanto riguarda la costa i confini di competenza dell'Autorità portuale andrebbero da Punta Magnisi fino a Capo Santa Croce e, per quanto riguarda il mare, includerebbero quindi il tratto compreso tra il pontile Enichem esterno alla diga foranea e la penisola di Thapsos e l'intero Golfo Xifonio fino a poco oltre il Faro. Mentre è chiaro che si intende applicare su queste zone le norme e prescrizioni del PRP[2], dal documento non si comprende però quali sono le ragioni e l'utilità per cui questi tratti (che non sembrano possedere alcuna rilevanza ai fini portuali o del trasporto marittimo) debbano essere acquisiti dall'ADSP. Per esempio per gli ambiti con funzioni urbane, molto preziosi ai fini turistici e ricreativi, si sente dire - ma non si specifica come e in virtù di quale norma o disposizione di legge – che la pianificazione verrà poi demandata ai Comuni interessati. Com'è noto il Comune non dispone ancora del PUDM, Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo, e paradossalmente nel momento in cui ne disporrà non potrebbe più esercitare le sue competenze per quanto riguarda la pianificazione, il rilascio di concessioni demaniali e l'esazione dei canoni (che andrebbero all'ASDP).

Pertanto, apparendo la cosa non conveniente, in contrasto con l'interesse generale della città e alquanto nebulosa e incerta nella sua prospettazione, sollecitiamo che venga rigettata in toto. Non crediamo sia opportuno dare adesso un parere positivo condizionandolo a futuri tavoli di condivisione e concertazione con l'ADSP. Allo stato non è neppure chiaro il motivo del richiesto ampliamento sullo specchio acqueo, a meno che, per mera ipotesi, non si progetti di realizzare anche nel porto Xifonio strutture o aree di ancoraggio esterno attrezzate per operazioni commerciali o di preparazione al carico (transhipment? pulizia cisterne? degassificazione?).

Con riferimento alla linea di costa (e naturalmente alle aree immediatamente retrostanti) occorre qui ed ora cogliere l'occasione per ribadire la volontà della città e del Consiglio Comunale di pervenire finalmente alla smilitarizzazione di Punta Izzo e alla realizzazione del Parco Naturale e Culturale proposto dalle associazioni ambientaliste e culturali.

Il DPSS non tiene conto del fatto che l'Autorità Militare ha in progetto la realizzazione di 2 nuovi pontili militari nel porto di Augusta, ciascuno dei quali lungo 300 metri, per l'ormeggio di navi della classe FREMM (Fregate europee multi-missione). I pontili verrebbero costruiti uno perpendicolarmente alla banchina torpediniere e l'altro in perpendicolare alla banchina dell'arsenale. Tale costruzione, che si sommerebbe al richiesto allungamento di 25 metri del proprio pontile da parte del deposito carburanti Maxcom, prevedibilmente avrebbe conseguenze sul traffico, sull'ambiente, sul deflusso delle acque dai ponti Rivellino e sul rischio collisioni. Questi

---

[1] A pag. 21 della Relazione introduttiva DPSS si legge: Pertanto, *"stante la nozione funzionale di porto con particolare riferimento alle aree attigue e limitrofe a quelle strettamente portuali di possibile interesse"* delle Autorità di Sistema Portuale, la medesima Circolare della *DG Porti* prevede *"che la definizione esatta dei confini della circoscrizione di ogni singola Autorità di Sistema Portuale sia effettuata direttamente dagli Enti gestori localmente interessati in sede di Comitato di Gestione Portuale".*

[2] Ibid, pag. 22: Tale perimetrazione, riportata negli allegati elaborati grafici e dettagliata nel capitolo conclusivo della presente relazione, consente di individuare le aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale in cui saranno applicate le "norme prescrittive" e le "norme di indirizzo" dei successivi *Piani Regolatori Portuali* di Augusta e Catania.

sono elementi che non si possono ignorare e che invece occorre esaminare approfonditamente per valutare il DPSS e il PRP nella sua interezza.

Condividiamo la sollecitazione della Giunta Comunale affinchè venga delocalizzato il deposito carburanti Maxcon da troppo tempo incompatibile con l'area urbana. Ribadiamo anche qui che si attui quanto previsto nella scheda *G2-4/B* del Piano di Risanamento approvato con DPR 17/1/1985 e che espressamente vuole "***conseguire l'obiettivo fondamentale della riqualificazione urbanistica, in quanto l'area attualmente occupata può essere recuperata a servizio della collettività, per la formazione di aree verdi, di parcheggi e strutture di servizio collettivo, con obiettivi di riorganizzazione della viabilità locale, di decongestionamento del traffico, ed in particolare per la riduzione di quello pesante. La zona potrà quindi assumere la funzione di "polmone verde" in una zona che oggi si presenta carente di questa dotazione.***

Le stesse considerazioni abbiamo riportato insieme con le altre osservazioni prodotte da Legambiente nel procedimento VIA in corso per il citato allungamento del pontile Maxcom.

Non condividiamo invece l'idea di un terzo ponte con relativo asse viario e passaggio a livello. Al di là delle buone intenzioni dell'A.C. si realizzerebbe quella via privata interna che inizia a Terravecchia in corrispondenza del lato sud della Nuova Darsena e termina in Via Pio La Torre attraversando le darsene Nuova e Vecchia, la Via dei Cantieri, la banchina Torpediniere, l'Arsenale, il comprensorio Campo Palma, la Maxcom, ecc. Un'antica aspirazione della M.M. che non ha finora trovato riscontro per le ovvie e varie difficoltà di ordine ambientale, logistico, economico.

Due fattori ostativi avanziamo qui: il primo è che il Comune di Augusta non dispone ancora del PUT, Piano Urbano del Traffico, senza il quale non ci sono elementi affidabili per valutare la dimensione del traffico (pesante e leggero), la necessità o meno di viabilità aggiuntiva e le refluenze che tale struttura viaria avrebbe sul traffico urbano ed extra-urbano. Se dovessimo giudicare sulla base di osservazioni personali ed empiriche, non ci sembra si possa parlare di un particolare problema di traffico pesante (certamente c'è un grave problema di mancato rispetto delle regole che rende caotica e difficoltosa la circolazione in alcune vie). Anzi ci sembra che esso sia inferiore al passato e una delle ragioni principali la intravediamo, per esempio, nella venuta meno delle forniture marittime provenienti dal centro-nord a mezzo TIR, sbarcate nei magazzini di città o nella banchina della Vecchia Darsena per poi essere consegnate a mezzo motobarca alle navi in transito.

Il secondo motivo è che non vogliamo che quest' ulteriore strada sancisca e protragga ancora l'attuale realtà di una città militare separata dalla città civile. Si badi bene, non ci riferiamo alle installazioni militari in quanto tali, ma alle abitazioni, agli asili nido, ai circoli, agli impianti sportivi riservati ai soli militari, tutti recintati e fisicamente separati dal resto dell'urbe.

Ciò tanto più che questo terzo ponte e i tratti della strada pare sarebbero aperti alla circolazione civile discrezionalmente e solo in caso di necessità e non permanentemente. Come dire che rimarebbe ad uso quasi esclusivo della M.M. Ma se davvero vi è questa necessità da parte dei militari di congiungere le installazioni, si proponga alla Marina di commissionare uno studio di fattibilità per realizzare un tunnel sottomarino che attraversi la zona ad ovest del Rivellino. Ove fa fattibile si eviterebbero impatti ambientali, paesaggistici e rischi per le fortificazioni, anzi si libererebbero quest'ultime dalla servitù e le si restituirebbero alla fruizione.

A pagina 94 della Relazione illustrativa del DPSS si legge:

"Entrando nello specifico, sul complesso della propria circoscrizione l'**ambito portuale di Augusta** assegna:

- il 38,25% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione commerciale e logistica*, ripartite tra il porto commerciale con l'annessa zona di espansione e l'area industriale in disuso ricadente nel territorio di Priolo Gargallo al confine Sud della rada da destinare a *Distripark*;

- il 56,67% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione industriale*, già presenti e connesse alle attività consolidate degli impianti petrolchimici di Melilli e Priolo Gargallo;

- il 4,52% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione di porto urbano e servizio passeggeri*, ricadenti nell'isola di Augusta nonché nella zona dell'ex idroscalo e nei forti Garcia e Vittorio;

- lo 0,55% della circoscrizione d'ambito (pari a 35.885,14 mq) alle *aree con funzione di interazione porto-città*, costituite dalle zone ricadenti all'interno della dividente demaniale che comprendono l'area archeologica di *Megara Hyblaea*".

A noi sembra indispensabile comprendere cosa esattamente si intenda con "funzione di porto urbano e servizio passeggeri" riferito all'isola di Augusta ed ai forti Garcia e Vittoria e "funzione di interazione porto – città" riferito a Megara Hyblaea. **Inoltre alla luce del fatto che i progettati prolungamento della cosiddetta banchina container e collegamento ferroviario che interessavano l'area ex Idroscalo non sono più attuabili chiediamo che l'area venga preservata da ulteriori manomissioni, esclusa dalle pertinenze dell'ADSP ed affidata dal demanio alla città di Augusta**. Purtroppo, nonostante le norme del Codice dei Beni Culturali da noi invocate per impedirlo, sono state inutilmente demolite e irrimediabilmente distrutte le storiche costruzioni immediatamente successive alla Grande Guerra e recise le alberature. **A maggior ragione bisogna ora preservare il poco che rimane.**

Manca nel DPSS il riferimento all'area "Luogo di Rifugio", una zona interna del porto destinata in caso di eventi incidentali ad ospitare temporaneamente navi in distress, e come questa si concili con la pianificazione di tutta la zona portuale. Se il Distripark di cui alla sopracitata pag. 94 della Relazione dovesse prendere la stessa forma e le dimensioni di cui alla prima bozza di PRP di qualche anno fa, e cioè comprendente una banchina larga un chilometro e lunga 3 km aggentante dalla base sud della diga foranea e ad essa sovrapposta fino all'imboccatura del porto, non rimarrebbe spazio per mantenere l'attuale area Luogo di Rifugio.

Mentre è ormai evidente a tutti che le zone umide del Mulinello hanno caratteri ambientali e culturali tali che non possono nè devono essere minimamente intaccati - e ne è ovviamente consapevole la stessa ADSP che ha dapprima annullato il bando che ne prevedeva la cementificazione e poi ha stralciato le aree dalla sua iniziale proposta di istituzione delle ZES - non vi è nel DPSS una chiara esclusione o enucleazione delle suddette zone umide dal PRP. **Addirittura, se non siamo incorsi in una svista, la cartografia[3] pone le saline a nord del Mulinello nell'ambito "Aree con funzione industriale petrolifera". In ogni caso, a scanso di equivoci, va chiesta l'esclusione di tale area dalla previsione di farne qualunque altro uso che non sia la sua tutela e la sua conservazione.**

Parimenti è necessario chiedere l'esclusione dallo stesso ambito "Aree con funzione industriale petrolifera" dell'area di Megara Gennalena retrostante il pontile della cementeria Buzzi Unicem, stante il fatto che il vigente Piano Paesaggistico della provincia di Siracusa assegna proprio a quella fascia costiera il massimo livello di tutela 3.

[3] Vedi elaborato graFico DPSS_EG.4.1.1

Infine, per dare seguito sia alle richieste che vengono dalla comunità – e che sono anche le nostre – sia per dare concretezza alle più volte promesse aperture del fronte mare alla città che l'A.P. e l'ADSP hanno nel corso degli anni formulato, proponiamo che **il Consiglio Comunale e l'amministrazione comunale chiedano che la Vecchia Darsena sia esclusa dalle aree di competenza dell'ADSP affinchè torni a essere un luogo pubblico, di libera fruizione, per consentirne la rivitalizzazione con la rinascita delle attività commerciali danneggiate da superflue restrizioni**. E questo sarebbe il primo passo per realizzare un waterfront della città sul suo porto Megarese. Lo diciamo succintamente ma convintamente: la Vecchia Darsena è uno dei luoghi del cuore di Augusta, sin dagli albori testimone e protagonista della nascita del porto, dell'industria, dello sviluppo delle attività e dei servizi portuali, crocevia d'incontro per il popolo del mare e non solo. Una storia importante della nostra comunità che non deve essere lasciata morire.

Vi ringraziamo per l'attenzione e in attesa di un vostro pronto e fattivo riscontro porgiamo distinti saluti.

Legambiente Augusta
Enzo Parisi