

# **L'affare del Piano Regolatore Portuale di Catania**

## *PREMESSA*

### *0. SINTESI*

#### *1. INATTUALITÀ DEL D.P.S.S. E DEL P.R.P.*

#### *2. IRREGOLARE INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO DEL P.R.P.*

*2.1 Errata rappresentazione dell'ambito di pertinenza*

*2.2 Mancata pianificazione di aree di pertinenza e pianificazione di aree non di pertinenza*

#### *3. NEL MERITO DELLE PREVISIONI CONTENUTE NEL P.R.P.*

*3.1 - Sulla necessità di nuovi spazi e nuovi approdi.*

*3.1.a - Traffico commerciale Ro-Ro*

*3.1.b - Traffico crocieristico*

*3.1.c - Traffico turistico per mega-yatch*

*3.1.d - Traffico turistico e da diporto*

*3.2 - Previsioni contenute nel PRP (ampliamenti e zonizzazione)*

*3.2.a - Banchine a nord*

*3.2.b - Banchine ad ovest*

*3.2.c - Banchine ad est*

*3.3 - Analisi delle norme di attuazione*

*3.4 - Edificazione nelle banchine*

*3.5 - Mitigazioni per la sostenibilità ambientale*

#### *4. RIPERCUSSIONI AMBIENTALI*

*4.1 Area della foce dell'Acquicella*

*4.2 Area della scogliera dell'Armisi*

#### *5. LE INDICAZIONI DEL C.C.*

#### *6. CONCLUSIONI*

## **PREMESSA**

La città di Catania e la sua area metropolitana sono interessate in questi ultimi anni da un riemergente interesse speculativo. Catania è una delle città italiane che ha “consumato” più suolo pubblico; è in coda nelle classifiche per benessere urbano, verde pubblico, fruibilità delle coste, cura dei beni comuni, cura della città come bene di tutte e di tutti. Catania non ha uno strumento di regolazione della sua crescita, un piano regolatore aggiornato e valido. Catania ha ferite tremende inferte sul suo tessuto urbano da processi di speculazione che ne hanno cancellato, talora per sempre, buona parte della storia e della bellezza: tra tutti la ferita di san Berillo Vecchio e lo sventramento di Corso dei Martiri, ancora lì, dopo settant’anni, a mostrare una città incompiuta, a ricordare il fallimento di tanta politica e tanta imprenditoria. Eppure, nonostante ciò, ciclicamente, il cemento e la cementificazione selvaggia ritornano a essere visti, a essere “fatti vedere”, come l’unico modo per creare benessere. In realtà sono solo il modo per far fare denaro ai soliti pochi, distruggendo futuro e speranza della città del futuro. Oggi sono molti i fuochi accesi nella città: i comitati di cittadine e cittadini che si sono costituiti ad Ognina, all’Antico Corso, a Cibali, per la Scogliera d’Armisi, come quelli nei quartieri di Librino, San Giovanni Galermo e San Cristoforo, tra altri, stanno accendendo riflettori di partecipazione, riflessione, proposta, chiedendo amore, cura, salvaguardia e rilancio reali della città.

Vogliamo un’altra città.

Una città in cui l’interesse privato sia conciliato con quello pubblico; in cui i diritti non siano a pagamento; in cui la fruizione dell’ambiente, della natura, del mare, siano garantiti senza prevaricazioni; in cui la vita sia umana e le giovani generazioni, tutte, possano emanciparsi da modelli di vita sempre più degradati per abbracciare forme di cultura civile e democratica.

Il testo che segue è la relazione che il Comitato per la difesa e la fruizione della Scogliera d’Armisi offre alla città. Abbiamo raccolto quasi 3000 firme contro lo scellerato progetto di Piano Regolatore del Porto di Catania e contro il progetto di porto turistico per mega-yacht di super-ricchi che esso prevede in uno dei punti di mare più belli della costa catanese, sempre scelleratamente. Abbiamo raccolto molte firme, ma non bastano, lo sappiamo.

Nelle pagine che seguono si spiega, in modo scientifico e documentato, il perché.

Teniamo accesi i fuochi per la città; fuochi civili, fuochi di informazione, coscienza, rivendicazione di diritti. Facciamolo senza esitazioni.

Il presente documento è stato redatto per conto del Comitato per la difesa e la fruizione della Scogliera d’Armisi dall’architetto Aurelio Cantone con la collaborazione editoriale del prof. Attilio Scuderi.

Siamo aperti alla collaborazione di tutte le cittadine e di tutti i cittadini; chiediamo le vostre segnalazioni e i vostri contributi.

Inviateli alle mail: [aureliocantone@tiscali.it](mailto:aureliocantone@tiscali.it); [attilio.scuderi@unict.it](mailto:attilio.scuderi@unict.it).

Buona lettura.

## **0. SINTESI dei punti fondamentali**

### **0.1. Inattualità del DPSS e del PRP**

Per prima cosa va detto che il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), su cui si basa il Piano Regolatore Portuale (d'ora in poi PRP), è ormai superato: è stato redatto prima dell'inclusione dei porti di Siracusa e Pozzallo nel sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale e non tiene conto di eventi successivi (Covid, guerra in Ucraina). Le analisi sono obsolete e vanno quanto meno aggiornate prima di approvare il PRP.

### **0.2. Errori nell'individuazione dell'ambito del PRP**

Il PRP estende in modo errato i confini del porto, includendo aree non di sua competenza (come la scogliera dell'Armisi) ed escludendone altre che dovrebbero essere pianificate. La modifica dell'ambito di competenza va perseguita secondo la specifica precisa procedura prevista dalla relativa legislazione.

### **0.3. Valutazione delle previsioni del PRP**

- Traffico Ro-Ro: i dati sono presentati in modo parziale; i volumi sono in realtà in calo dal 2017 e lo stesso PRP riconosce limiti di competitività del porto di Catania. L'AdSP ha infatti investito in terminal Ro-Ro ad Augusta, smentendo la necessità di nuovi spazi a Catania.
- Traffico crocieristico e mega-yacht: non giustifica l'espansione prevista. Esistono già strutture adeguate in altri porti del sistema.
- Zonizzazione e ampliamenti: previsti due ampliamenti - una nuova darsena commerciale a sud (foce dell'Acquicella) e una turistica a nord-est (scogliera dell'Armisi)-, entrambi fuori contesto e molto impattanti a livello ambientale.

### **0.4. Critiche alle Norme di Attuazione**

Le norme risultano incomplete e incoerenti:

- Assenza di regole dettagliate per la qualità edilizia.
- Previsione eccessiva di volumetrie (oltre 3,7 milioni di mc, pari a un nuovo quartiere urbano).
- Ambiguità su funzioni edilizie consentite (es. attività commerciali e ricettive non previste dalla normativa portuale).

### **0.5. Ripercussioni ambientali**

- Foce dell'Acquicella: area ad alta tutela ambientale, ospita habitat unici. La nuova darsena commerciale comprometterebbe irrimediabilmente l'ecosistema.
- Scogliera dell'Armisi: ospita habitat marini prioritari. L'ampliamento cementificherebbe oltre 110.000 mq di mare distruggendo il relativo l'ambiente marino (rendendo sterile ed inquinato lo specchio d'acqua relativo (280.000 mq e parte del circostante), e genererebbe un'isola di calore a scapito del già compromesso equilibrio climatico della città.

### **0.6. Parere del Consiglio Comunale (C.C.)**

Il C.C. ha espresso parere favorevole con diversi emendamenti, ma:

- Non sono state evidenziate e non si è espresso il conseguente parere sulle proposte che risultano in variante ai piani varianti urbanistici vigenti (la nuova darsena turistica a nord e l'area alberghiera nell'ex ente-fiera).
- Non è valutato l'impatto sulle aree urbane circostanti.
- Gli emendamenti sono spesso generici e non hanno vera incisività sulle proposte.

## 1. INATTUALITÀ DEL D.P.S.S. E DEL P.R.P.

La redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) relativo al porto di Catania si basa sulle indicazioni contenute nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale redatto il 31-5-2019, sintetizzato per il parere dei Comuni il 28-2-2020 ed approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) n. 53 del 11/3/2022; in quel momento facevano parte di detto sistema solamente i porti di Catania ed Augusta. Successivamente a tale approvazione, il Sistema portuale è stato ampliato prima inserendo il porto di Pozzallo (a seguito della LN 108/2022) e successivamente i porti di Siracusa, il Porto Grande e Santa Panagia, (a seguito della LN 28/2024).

A seguito di ciò le analisi e le statistiche sui traffici e sugli usi delle varie aree portuali relative all'intero sistema portuale, nonché le relative proposte di riassetto e rifunzionalizzazione, devono essere riviste prima di compiere le scelte cogenti sulla trasformazione delle varie aree portuali. Basti pensare che la scelta prospettata dal DPSS redatto nel 2020 sulla dislocazione delle varie attività, assai diverse l'una dall'altra – scelta che va compiuta in relazione alla vocazione ed alle caratteristiche dimensionali ed ambientali delle singole aree -, è assolutamente inattuale sia per vetustà delle indagini (nel frattempo si sono verificati cambiamenti strutturali degli assetti dovuti prima al Covid, poi alla guerra all'Ucraina, evento che ha avuto notevole influenza sui traffici e le rotte marittime) sia per l'aumento di porti a disposizione.

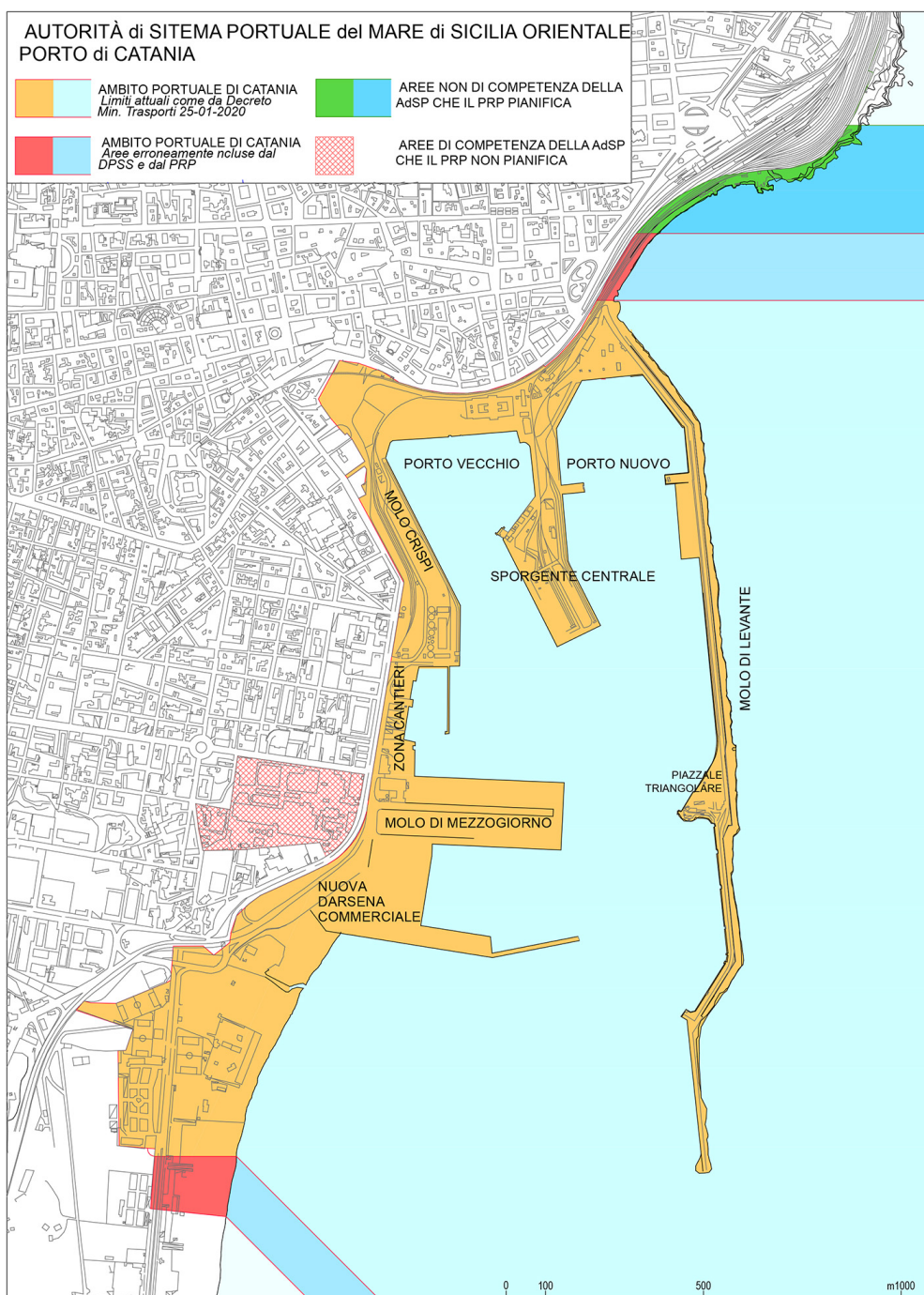
Due esempi. Ad Augusta (vedi la tabella di confronto delle consistenza dei porti di Catania ed Augusta allegata) vi sono approdi per uno sviluppo di circa 1 km e grandi spazi nelle banchine per il traffico Ro-Ro non utilizzati e ben collegati al sistema autostradale e ferroviario (quest'ultimo non più previsto dentro il porto di Catania). L'ampliamento del sistema portuale del mare di Sicilia Orientale con i porti di Siracusa, mette a disposizione grandi aree almeno per la nautica da diporto e per le navi da crociera.

Superfici della circoscrizione territoriale dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale (valori assoluti in mq)			
Circoscrizione territoriale			
Area di circoscrizione	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Aree a terra	6.477.589,41	974.693,69	7.452.283,11
Aree a mare	33.943.025,96	6.204.707,98	40.147.733,94
<b>Totale circoscrizione territoriale</b>	<b>40.420.615,37</b>	<b>7.179.401,68</b>	<b>47.600.017,04</b>
Aree di circoscrizione a terra			
Area a terra	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Aree portuali	1.924.488,50	844.708,09	2.769.196,59
Aree retroportuali	4.553.100,91	129.985,61	4.683.086,52
<b>Totale aree a terra della circoscrizione territoriale</b>	<b>6.477.589,41</b>	<b>974.693,69</b>	<b>7.452.283,11</b>
Aree funzionali			
Sotto-ambito	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
<b>Sotto-ambito del porto operativo</b>	<b>6.430.871,77</b>	<b>934.862,96</b>	<b>7.365.734,73</b>
Aree con funzione commerciale e logistica	2.477.776,37	362.484,16	2.840.260,53
Aree con funzione industriale petrolifera	1.839.736,41	5.053,44	1.844.789,85
Aree con funzione industriale cantieristica	1.664.533,17	0,00	1.664.533,17
Aree con funzione urbana e di servizio passeggeri	448.825,82	567.325,36	1.016.151,18
<b>Sotto-ambito di interazione città-porto</b>	<b>90.579,21</b>	<b>39.830,74</b>	<b>130.409,94</b>
Aree con funzione di interazione porto-città	90.579,21	39.830,74	130.409,94
<b>Totale aree funzionali<sup>66</sup></b>	<b>6.521.450,98</b>	<b>974.693,69</b>	<b>7.496.144,67</b>

Il DPSS è dunque inattuale. Ma potrebbe anche contenere errori; certamente contiene deficienze. Tale inattualità è peraltro confermata nella stessa Relazione generale al PRP nel cui capitolo 10 si afferma “Dovendosi procedere con l’aggiornamento del DPSS in esito all’annessione dei porti di Siracusa e Pozzallo, ...”.

Occorre dunque una nuova previsione di assetto dell’intero sistema portuale, dei traffici previsti e del ruolo delle singole aree portuali e una nuova dislocazione delle singole funzioni. Soltanto dopo i PRP dei vari porti del Sistema potranno essere redatti ed essere coerenti con l’assetto generale del sistema portuale.

Per quanto sopra è da sospendere la approvazione del PRP in attesa della riformulazione del PDSS.



## **2. IRREGOLARE INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO DEL P.R.P.**

### *2.1 Errata rappresentazione dell'ambito di pertinenza*

Il PRP contiene l'individuazione dell'ambito di competenza in modo errato. I limiti del porto di Catania coincidono - come stabilito dai Decreti del 6 Aprile 1994 e del 25 gennaio 2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione – a Sud col punto individuato dalle coordinate Lat 37° 29' 01 N e Long 015° 05' 05, ed a Nord con la “radice del molo di levante”. Ebbene la presente proposta di PRP segna il primo punto circa 150 metri più a Sud ed il secondo di circa 200 metri più a Nord-ovest. Con ciò si prospetta erroneamente che l'ambito di competenza sia più ampio di quello stabilito dai suddetti decreti.

### *2.2 Mancata pianificazione di aree di pertinenza e pianificazione di aree non di pertinenza*

Va inoltre segnalato che il PRP:

a) esclude la pianificazione di un'area di sua competenza, ovvero l'area dell'ex cementificio sita tra le vie Acquicella Porto, S. Maria dell'Assunta, Vivaio, Barcellona e Plaja, che nel DPSS (pag. 37) è nominata tra le “aree industriali oltre via Domenico Tempio” e che è intesa come una delle “aree retroportuali che funzionalmente ne costituiscono parte integrante (*ndr*: del porto)”; tra l'altro tale area è recentemente interessata da una trattativa tra Comune (in quale veste?) e proprietari, i cui contorni non risultano chiari alla cittadinanza;

b) include l'area a Nord-ovest del molo di levante (per uno sviluppo lungo la costa di 600 metri).

Tutto ciò senza che preventivamente sia stata ottenuta la modifica dell'area di competenza che può essere modificata soltanto alla fine dalla specifica procedura prevista dal comma 15 dell'art. 6 della LN 84/94, il quale statuisce che: “ Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previo parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite autorità di sistema portuale.”

A riprova di tale “schizofrenia”, infatti, nello stesso DPSS, nelle pagine 36 e 37, si afferma esplicitamente che la estensione della circoscrizione territoriale relativa all'ambito portuale di Catania è una proposta.

Il PRP dunque pianifica aree diverse da quelle di sua competenza.

Per quanto sopra è da sospendere la approvazione del PRP che deve essere ridefinito entro l'ambito di attuale competenza. Così recita il comma 2-ter dell'art. 5 della L.N. 84/94 “*Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza*”.

### 3. NEL MERITO DELLE PREVISIONI CONTENUTE NEL P.R.P.

#### 3.1 - Sulla necessità di nuovi spazi e nuovi approdi.

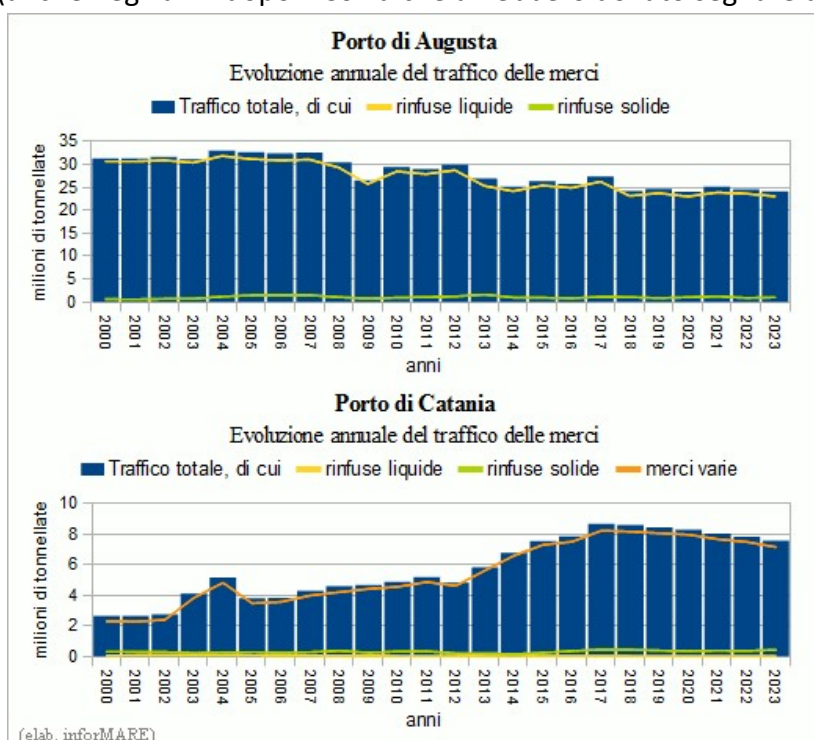
Nel P.R.P. deve essere verificato se ai programmi di sviluppo individuati nel DPSS si possa dare riscontro con la consistenza del porto, tenendo conto delle caratteristiche ambientali del suo ambito, secondo la suddivisione specifica tra le funzioni previste dalla LN. 84/94 nell'art. 5 comma 1-quater che sono:

a) commerciale e logistica; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri ivi compresi i crocieristi; d) peschereccia; e) turistica e da diporto. Tali ambiti possono essere tutte o in parte compresenti, a secondo delle funzioni affidate nel DPSS ai vari porti del sistema.

Nel caso del porto di Catania, considerato che il DPSS non sceglie alcuna vocazione e specializzazione, si destinano tutte le funzioni (con la sola esclusione della sottofunzione del trasporto dei container), per le quali si prevede - in modo fallace o discutibile - che il relativo traffico aumenti.

#### 3.1.a - Traffico commerciale Ro-Ro

Per questo traffico è previsto il raddoppio ponendo come dato di riferimento l'aumento del 2023 rispetto al 2014. Infatti nell'allegato al PRP "Studio strategico di valutazione degli impatti multidimensionali del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Catania" redatto dalla società Teha, si afferma che il "traffico merci nel Porto di Catania è cresciuto del 15,8% dal 2014 ad oggi". Questa è una affermazione parziale che fa incorrere in false proiezioni: in realtà, se è vero che il traffico merci registrato nel 2023 è maggiore di quello del 2014, è altrettanto vero, e maggiormente significativo, che dal 2017 ad oggi si registra un costante diminuzione dei traffici (anche negli anni dopo il Covid che avrebbero dovuto segnare una inversione della tendenza).



Sul giornale web inforMARE si riporta che nel 2023 i traffici delle merci nei porti di Augusta e di Catania sono diminuiti rispettivamente del -1,8% e del -3,5% rispetto al 2022 (vedi

<https://www.informare.it/news/gennews/2024/20240214-porti-Augusta-Catania-traffico-Y-2023.asp>)

Nel primo scalo portuale la flessione è dovuta soprattutto al calo dei petroliferi, nello scalo catanese essa è dovuta alle calo delle merci varie (-4,5%) e dei rotabili (-5,2%) mentre aumentano quelle merci su container (+5,8%), ovvero quelle di cui il DPSS e il PRP prevede il trasferimento ad Augusta.

Anche nel citato “Studio strategico”, mentre da un lato si parla di “trend di crescita previsti per i prossimi anni” (citando genericamente come fonte: SRM e TRT, 2023, ma non riportando alcun dato), dall’altro si afferma la non competitività del porto catanese: “Negli ultimi anni Catania ha tuttavia registrato una perdita di competitività, sia nel trasporto merci che nello specifico segmento Ro-Ro, riconducibile prevalentemente a criticità di natura infrastrutturale, logistica e organizzativa. In particolare, Il Porto di Catania sconta una mancata specializzazione funzionale, e una non sufficiente articolazione e capacità degli spazi” (pag. 7).

Tutto ciò dovrebbe fare dedurre che le attuali aree per il traffico Ro-Ro (tanto più con l’aumento previsto a seguito del trasferimento del traffico container ad Augusta) siano sufficienti. E crediamo che lo stesso piano, seppur implicitamente, ne abbia convinzione allorquando nel relativo cronoprogramma è previsto che la nuova darsena commerciale sia realizzata per ultimo (nel 2045), ma anche per quanto si afferma nel capitolo 10 pag. 152 della relazione al PRP:

*“In fase di redazione del Piano, alla luce degli studi di settore nel comparto dei traffici, allo sviluppo dei layout delle opere e riscontrato l’esito positivo della verifica sull’effettiva coerenza delle infrastrutture ipotizzate con i risultati attesi, si è potuto constatare che il sistema studiato per l’attività commerciale (specificatamente il settore Ro-Ro) è pienamente autosufficiente, senza necessità di occupare ulteriori aree esterne al perimetro portuale....”.*

Che parte (o tutto) il traffico commerciale Ro-Ro possa essere spostata ad Augusta è opinione della stessa AdSP allorquando spende (oltre a 1,7 milioni di euro per le banchine per container) ben 1,3 milioni di euro per “progettazione di fattibilità tecnico economica e Coordinamento della sicurezza in fase di progettazione finalizzato alla realizzazione dei lavori di adeguamento del Terminal Ro-Ro” di Augusta (vedi: <https://www.shippingitaly.it/2025/04/01/affidata-la-progettazione-dei-nuovi-terminal-portuali-ad-augusta>). Se L’AdSP ritenesse davvero che il traffico Ro-Ro fosse destinato prevalentemente a Catania (come affermato nella relazione al Piano) non avrebbe certo speso tale cifra alla quale seguirà quella (ben più corposa) della realizzazione di quanto previsto nel progetto andato in gara.

### *3.1.b - Traffico crocieristico*

Riguardo il traffico crocieristico nello “Studio strategico”, si afferma che “Catania è oggi tra i principali hub crocieristici del Paese e accoglie il 12,5% dei passeggeri crocieristici in Sicilia” (pag. 8). Questa asserzione fa capire che, essendoci in Sicilia solo due altri due porti che ospitano navi da crociera (Palermo e Messina), il traffico a CT è inferiore alla media possibile (il 33%); ancor più se consideriamo la “concorrenza” che potrà fare il porto di Siracusa.

Dunque tale tipo di traffico non necessita di particolare aumento di spazi che non possa essere soddisfatto dentro il porto attuale.

### *3.1.c - Traffico turistico per mega-yatch*

Il PRP prevede una nuova darsena turistica, per ospitare 12 mega-yatch, in ampliamento rispetto alla attuale definizione del porto. Tale previsione non è suffragata da alcuna analisi, seppur sia considerata urgentissima, tant'è che nel cronoprogramma degli interventi è inserita come la prima a doversi realizzare. Tale previsione non tiene conto sia dell'inserimento nel sistema anche dei porti di Siracusa e Pozzallo, sia della già attuale disponibilità del porto di Riposto ad ospitare tale funzione; è comunque frutto del mancato inserimento nel DPSS delle analisi sui movimenti, sulle vocazioni e sui trend relativi all'ampliamento del sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale.

Nella proposta di deliberazione dalla Direzione Urbanistica relativa al parere del Consiglio Comunale sul PRP adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 14 del 21-03-2025, relativamente alla previsione della nuova darsena turistica a nord-est del porto, non si fa alcun cenno al parere negativo (n. 1264347 del 13-3-2025) espresso dalla stessa Direzione sulla proposta di un analogo porto turistico (ma di iniziativa privata) relativo alla stessa area e grosso modo dalle stesse dimensioni; il parere espresso dalla Direzione Urbanistica contiene infatti le stesse obiezioni urbanistiche che nella proposta di deliberazione avrebbero dovuto essere riportate, dato che i due porti presentano le stesse criticità. Tali obiezioni sono state rafforzate anche da un parere, netto e inequivocabile, della Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania. Sono obiezioni dirimenti e che tagliano la testa al toro; ma sono valide "a senso unico"... Vediamole in dettaglio:

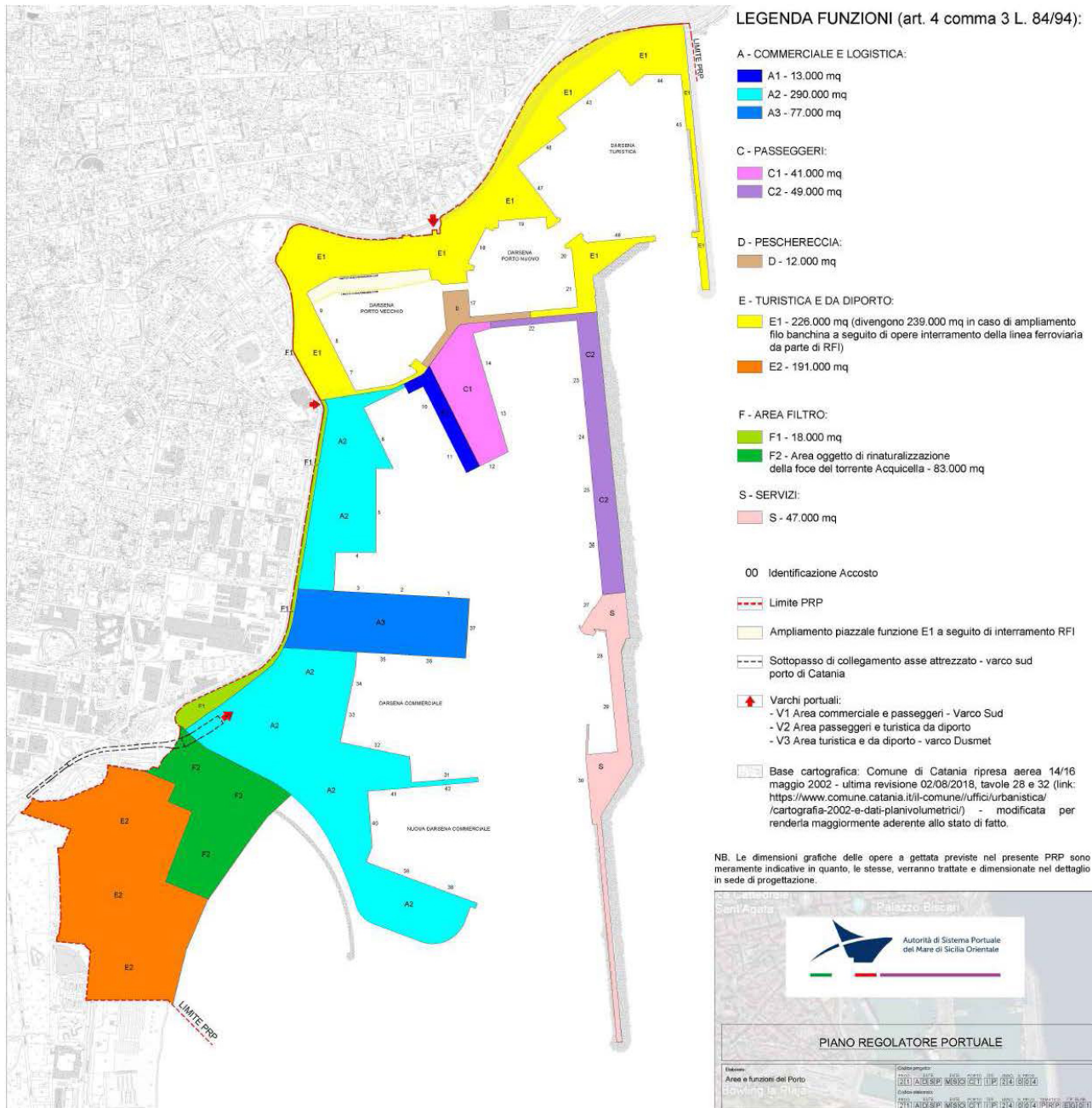
- 1. La non corrispondenza di quanto rappresentato rispetto allo strumento urbanistico vigente;*
- 2. La presenza di Opere edilizie in palese contrasto con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 200 del 02/10/2024 avente come oggetto "Atto di indirizzo P.U.G. 2024 - Città di Catania"*
- 3. La presenza di opere edilizie in area non edificabile (peraltro in quantità inferiore a quella prevista nel PRP);*
- 4. La manifesta variazione di carico urbanistico, per la quale non si riscontrano studi valutativi in merito;*
- 5. La mancanza di valutazioni di percorsi alternativi e/o di relativi studi sulle ripercussioni apportate alla mobilità (traffico locale o pedonale);*
- 6. L'inadeguatezza della viabilità interna all'area di progetto rispetto a quanto prescritto dal D.M. 1910412006, cui si aggiunge la mancanza sul piano della sicurezza di percorsi alternativi per il rapido deflusso dei mezzi di soccorso (ambulanze, veicoli delle forze dell'ordine, ecc.).*

### *3.1.d - Traffico turistico per diporto*

Sulla necessità di spazi per nautica da diporto, il cui segmento per piccole e medie imbarcazioni sembra in crescita, non si riporta alcuna analisi di sistema e congruente con l'area geografica (costiera jonica), anche tenendo conto dei due porti recentemente inseriti nel Sistema Portuale.

### *3.2 - Previsioni contenute nel PRP (ampliamenti e zonizzazione)*

Nella tavola 21\_Aree e funzioni del Porto del PRP (di cui si riporta uno stralcio) è contenuta la zonizzazione delle aree funzionali che può così riassumersi (da nord a sud).



### 3.2.1 Banchine a nord

#### AreE E1

Sono aree per approdi turistici, dalla superficie delle banchine pari a circa 239.000 metri quadrati.

- Nelle due darsene a nord (i cosiddetti Porto Vecchio ad est e Porto Nuovo ad ovest) funzione diportistica per barche di piccole media dimensione, con una parte peschereccia (area D). Si prevede che tra le due darsene si apra un varco nello sporgente centrale così da collegarle; che siano separate dal resto del porto, chiudendo gli attuali passaggi, e realizzando uno specifico accesso dal mare creando un varco nel molo di levante. Il PRP destina a tale scopo (oltre all'ampliamento riportato nel paragrafo 3.1.c e qui appresso) le due darsene a nord (i cosiddetti Porto Vecchio e Porto Nuovo), per le cui banchine il PRP prospetta un uso pubblico da parte dei cittadini catanesi. Ma tale previsione è contraddetta, nei fatti, dalle azioni che la AdSP ha intrapreso, proprio nei giorni in cui il Consiglio Comunale di Catania vagliava il piano, pubblicando

l'avviso pubblico per l'assegnazione per 25 anni di buona parte delle banchine del Porto Vecchio (vedi:

<https://www.adspmaresiciliaorientale.it/?x=9&y=9&s=molo+crispi+banchine+8+e+9>

<https://www.shippingitaly.it/2025/03/14/est-terminal-presenta-listanza-per-il-trasferimento-nel-porto-di-catania/>

[https://adspauctgare.maggiolicloud.it/PortaleAppalti/it/ppgare\\_avvisi\\_lista.wp](https://adspauctgare.maggiolicloud.it/PortaleAppalti/it/ppgare_avvisi_lista.wp) ).

Ciò significa che la nuova localizzazione delle funzioni è rinviata di 25 anni. Allora a che serve il PRP? Serve solo a prevedere appalti milionari e colate di cemento devastanti?

Si fa presente che è previsto che i due suddetti bacini saranno chiusi e separati rispetto alla restante parte del porto, per cui i relativi specchi d'acqua non avranno più il ricambio necessario; e poiché lo stesso PRP ritiene non sufficiente l'apporto dato dalla prevista apertura nella parte nord del molo di levante, si prevede che tale ricambio sia assicurato da movimentazione artificiale con adeguate turbine idrauliche! Ciò senza verificare la fattibilità, senza quantificare i costi di realizzazione di gestione e di manutenzione di una tale misura e senza verificarne le ripercussioni sul traffico delle piccole e medie imbarcazioni da diporto.

- Ad est del Porto Nuovo, oltre il molo di Levante è prevista la realizzazione del Nuovo Porto Turistico Eterno (per 12 mega-yatch) dove si occuperebbe una superficie di mare (qui mediamente profondo 18 m) pari a più di 260.000 metri quadrati ed una parte a terra di circa 30.000. Per ottenere ciò si dovrebbe realizzare a circa 600 metri dal molo di levante un ulteriore molo che si inoltrerebbe nel mare per circa 700 metri dalla attuale scogliera e tra i due moli una banchina profonda mediamente 120 metri e lunga circa 600. Il tutto per una superficie costruita dell'intervento, tra moli e banchina di circa 113.00 metri quadrati, di cui 83.000 in acqua e 30.000 su terra (16.000 attualmente di proprietà delle Ferrovie e 14.000 del demanio).

Ciò comporterebbe la necessità di versare in mare almeno 1 milione di metri cubi di materiale.

#### Aree D

Destinata a pescherecci, dalla superficie pari a circa 12.000 metri quadrati, è sita tra le due darsene turistiche (tra il Porto Vecchio e il Porto Nuovo).

#### *3.2.2 Banchine a ovest*

##### *Aree A*

Sono aree a funzione commerciale e logistica per il traffico Ro-ro e cargo, site nelle banchine ovest del porto che occupano una superficie complessiva prevista in 380.000 metri quadrati. Sono distinte in

- area A1, in parte ovest dello sporgente centrale;
- una prima area A2, lungo il molo Crispi ;
- area A3, per navi cargo, nella attuale darsena commerciale;
- una seconda area A2 sulle attuali banchine e con un ampliamento sul mare di circa 120.000 metri quadrati per una ulteriore darsena commerciale, per la cui realizzazione è previsto lo spostamento della foce dell'Acquicella.

In realtà, come abbiamo visto nel paragrafo 3.2.1 *Banchine a nord* - Aree E1, le aree per Ro-Ro continueranno, per 25 anni, ad essere presenti anche nella parte nord del porto.

## Aree F

Sono aree funzione di filtro nei confronti della città. Sono distinte in

- un'area F1, tra le banchine ovest e la via Colombo nella parte ovest dello sporgente centrale (estesa 18.000 metri quadrati);
- un'area F2, nell'ambito della foce dell'Acquicella, a sud della nuova darsena commerciale di previsione, (estesa 83.000) destina a rinaturalizzazione dell'area.

## Aree E2

Aree con funzione turistica da diporto, dove è previsto (art. 22.1) un approdo turistico a sud dell'Acquicella a stretto contatto con l'inizio della spiaggia della Playa, perché "maggiormente vocata alla parte turistica in senso stretto, con la riqualificazione, l'ammodernamento e il potenziamento delle strutture esistenti sia nella fascia balneare che subito alle spalle del viale Kennedy", ovvero nel sito dell'ex Ente Fiera, dove potranno essere realizzate strutture alberghiere per le quantità edificatorie previste (fino a circa mc 860.000). Ciò in palese variante (taciuta nella proposta di deliberazione sul Parere al PRP) al P.U.A. Catania sud che prevede attività ricettive extra-alberghiere (dunque esclusi gli alberghi) per un volume massimo pari a circa 9.000 mc!

### 3.2.3 Banchine ad est

## Aree C

Sono aree con funzione passeggeri (da crociere e Ro-Ro pax); occupano una superficie complessiva prevista in 90.000 metri quadrati. Sono distinte in

- l'area C1, nella parte ovest dello sporgente centrale (estesa 41.000 metri quadrati), dove è prevista anche la nuova stazione marittima;
- l'area C2, nella parte del molo di levante fino al piazzale triangolare (estesa 49.000 metri quadrati) specificatamente destinata alle navi da crociere, dove è prevista anche la nuova stazione marittima;

## Aree S

Sono aree a servizi localizzate nel molo di Levante, a sud delle aree C, oltre il piazzale triangolare (47.000 metri quadrati) destinate ad ospitare i natanti dei Corpi dello Stato e delle società che svolgono servizi di supporto alla navigazione e generali.

In sintesi si prevedono una diversa dislocazione delle funzioni nel porto attuale e due ampliamenti: uno a sud con una nuova darsena commerciale ed un secondo a nord est - fuori dall'ambito territoriale di competenza - con una nuova darsena turistica.

La distribuzione delle funzioni è così prevista:

- *a nord*, nei due bacini cosiddetti Porto Vecchio e Porto Nuovo: turismo da diporto (per piccole e medie imbarcazioni) e peschereccio;
- *a nord-est*, nell'ampliamento proposto fuori dal porto: funzione turismo da diporto (per 12 megayatch);
- *ad ovest*, nel molo Crispi, in parte dello sporgente centrale, nella darsena esistente e nella nuova darsena prevista nell'area della foce dell'Acquicella: funzione commerciale (Ro-ro) e logistica;
- *ad ovest*, nella parte più sud, ad area filtro, a rinaturalizzazione e turistica da diporto e quindi un'area con funzione turistica da diporto, con il potenziamento delle strutture esistenti sia nella

fascia balneare che subito alle spalle del viale Kennedy, ovvero nel sito dell'ex Ente Fiera, dove potranno essere realizzate strutture alberghiere per le quantità edificatorie previste (fino a circa mc 860.000);

- *ad est*, nello sporgente centrale e nel molo di levante fino al piazzale triangolare: funzione passeggeri (crocieristica e Ro-ro pax);

*ad est*, nella parte sud del molo di levante: servizi.

### 3.2 - Analisi delle norme di attuazione

Nelle Norme di Attuazione del PRP, che constano di vari articoli, si fissa che soltanto 4 degli elaborati costituenti il PRP abbiano valore prescrittivo. Essi sono:

R.01 - Relazione generale

R.02 - Norme Tecniche di Attuazione (NTA)

EG.01 - Aree e funzioni del porto (*che contiene l'uso previsto per le varie aree*)

EG.02 - Infrastrutture e opere (*che individua Nuove infrastrutture portuali e colmate da PRP, le demolizioni, gli edifici della C.P, i fabbricati esistenti da non demolire piazzali e banchine portuali*).

In sintesi il PRP ha contenuti sostanzialmente uguali al quello del DPSS; se tali contenuti non sono chiariti né tanto meno approfonditi, si lasciano indefiniti anche gli aspetti gestionali relativi alle procedure ed ai ruoli che dovrebbero regolamentare la attuazione degli interventi.

Inoltre tra gli elaborati cogenti sono esclusi quelli, fondamentali, relativi alle fasi di attuazione (EG. 20 e EG.21). Questi, come ovvio, dovrebbero avere valore prescrittivo perché necessari affinché gli interventi si possano realizzare secondo uno sviluppo ordinato e coerente e per garantire la certezza che le governance che si succederanno alla guida del Sistema diano continuità ai programmi.

L'assetto delle edificazioni è normato soltanto negli aspetti quantitativi (e con contraddizioni, come vedremo appresso) e non qualitativi. Ciò malgrado nella relazione sia decantato – in modo vuoto e in più passi - il ruolo qualitativo del PRP nel rapporto con la città. Essendo un'area di limitata entità, sia in termini assoluti che in confronto con la dimensione urbana, risulta invece necessario che nel PRP siano stabilite regole, relazioni e caratteristiche capaci di garantire da un lato un assetto volumetrico coerente ed unitario, e dall'altro che gli interventi abbiano il minor impatto ambientale e la massima efficienza possibili in relazione ai consumi energetici, alla produzione di Co2 e di calore.

Invece con l'apparato normativo proposto (che manca anche dell'elaborato relativo alle sistemazioni planivolumetriche e persino della individuazione degli edifici soggetti al recupero e al riuso) si realizzerà man mano una sommatoria scoordinata di interventi che produrrà un assetto complessivo frammentato e contraddittorio, oltre che di devastante impatto ambientale.

Alla mancanza di regole insediative non supplisce certo la previsione dei Piani Attuativi di Dettaglio (PAD) (artt. 11, 12 e 13) che potrebbero almeno coordinare i singoli interventi nelle varie aree funzionali. Infatti non ne è fissata né gli ambiti, né la dimensione minima né tanto meno l'obbligatorietà (ad esclusione che per le aree con funzione turistica e da diporto): essi occorrono "ove ritenuto necessario dall'Autorità di Sistema Portuale" (art. 11). Non viene nemmeno

specificato a quale organismo o ufficio della AdSP compete la decisione e la eventuale approvazione.

I PAD, dunque, senza un quadro di riferimento generale, non avranno alcuna ricaduta sulla qualità spaziale ed architettonica e, per la mancata definizione delle competenze, vi saranno notevoli gradi di incertezza operativa allorquando l'intervento fosse demandato ad operatori concessionari (ponendo le basi per potenziali disparità di trattamento).

da tali piani attuativi è inoltre anche esclusa la competenza relativa agli spazi esterni (verde, parcheggi e viabilità; arredo urbano, materiali colori e segnaletica; illuminazione esterna) la cui previsione è demandata all'Autorità di Sistema Portuale attraverso la redazione di appositi Piani di Settore (PdS) (art. 26).

Riguardo le funzioni per le edificazioni consentite nelle aree portuali degli approdi turistici, nell'art. 22, si fa una indebita forzatura allorquando la funzione turistica e diporto (di cui all'art. 4 comma 3 della L.N. 84/94), viene ampliata con la funzione turistico-ricettiva. Ciò inopinatamente in quanto l'art. 5 specifica che

*“Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3” e che soltanto “nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3”.*

Così pure le funzioni per le edificazioni consentite nelle aree portuali delle A (commerciale e logistica), C (passeggeri) ed E (turistica e diporto) contemplano la realizzazione di attività commerciali senza che sia stabilita la quantità massima (sarebbe quindi consentito, ad esempio, anche un grande centro commerciale a saturazione dell'intera volumetria consentita).

### 3.4- Edificazione nelle banchine

Negli articoli 19, 20, 21, 22, 23 e 24 delle Norme vengono indicate le edificabilità massime consentite e le destinazioni d'uso possibili per tali edificazioni. Dallo sviluppo dei parametri in essi indicati si determina una enorme quantità (3.751.629 mc, vedi la tabella allegata) di nuove edificazioni di cui non viene giustificata in alcun modo la necessità.

Tabella riassuntiva

	Edifici esistenti				Edificazione di piano					
	Sup. tot. Area mq	Sup. coperta mq	Altezza max ml	Volume mc	Sup. tot. Area mq	Indice di cop. mq/mq	Sup. coperta mq	Altezza max ml	Volume mc	
<b>Area A1</b>	10.000		-	-	13.000	0,20	2.600	10	26.000	
<b>Area A2</b>	170.000	3.416	24	138.000	290.000	0,20*	61.416	24	1.473.984	
<b>Area A3</b>	77.000	5.190	14	56.996	77.000	0,15*	16.740	14	234.360	
<b>Area C1</b>	41.000	2.198	8	11.534	41.000	0,20*	10.398	15	155.970	
<b>Area C2</b>	28.000	-	-	-	49.000	0,20	9.800	9	88.200	
<b>Area D</b>	5.000	1.640	9	9.292	12.000	0,10*	2.840	9	25.560	
<b>Area E1</b>	130.000	-	-	163.113	226.000	0,30	67.800	12	813.600	
<b>Area E2</b>	210.000	15.000	-	80.000	191.000	0,30*	72.300	12	867.600	
<b>Area S</b>	47.000	908	-	5.650	47.000	0,18	8.460	8	63.450	
<b>Area F1</b>	17.000	-	-	-	18.000	-	-	-	-	
<b>Area F2</b>	83.000	-	-	-	83.000	0,01	830	3,50	2.905	
<i>*in aggiunta a quella esistente</i>										
<b>TOTALE</b>	818.000	28.352		464.585	1.047.000		253.184		3.751.629	

È previsto dunque un volume spropositato (8 volte il volume esistente, in aggiunta a quello) che corrisponde ad un indice di edificabilità territoriale pari a 3,58 mc/mq. Il volume complessivo edificabile secondo le NTdA (3.751.629 mc), tradotto in volumetrie residenziali, equivale a un

quartiere di 37.516 abitanti. Una enormità. Si pensi a tutto quello che queste edificazioni possono comportare in termini di consumi energetici, produzione di reflui e di RSU, emissioni di gas climalteranti, ecc.; ma anche in termini di incremento di traffico e di circolazione veicolare, con i relativi effetti ambientali negativi, sia all'interno delle aree portuali che nelle strade limitrofe al porto (nello studio sulla compatibilità dei traffici non se ne tiene conto), con le conseguenze ambientali che qualunque incremento della circolazione veicolare comporta, ancor più in una zona già a regime paralizzata dal traffico veicolare.

Dunque si prevedono spropositate e incongrue possibilità edificatorie anche per attività accessorie la cui competenza previsionale ed autorizzativa è propria del Comune. Peraltro tale quantità di edificazione, ripetiamo abnorme per le esigue dimensioni del porto di Catania, sembra essere più funzionale ad uno sfruttamento speculativo della zona che ad un suo uso ordinato e funzionale agli obiettivi inerenti il traffico portuale.

### *3.5- Mitigazioni per la sostenibilità ambientale*

È paradossale, ma anche grave, che, a fronte della previsione di 3.751.629 mc, nelle conclusioni del Rapporto Ambientale (a pag. 285 dell'elaborato n. 19), si affermi quanto segue:

*“Per quanto attiene alle previsioni a terra di piano, esse si caratterizzano essenzialmente come interventi di riordino funzionale ed architettonico, di riqualificazione e di adeguamento agli standard normativi previsti, con un impatto paesaggistico risultante positivo. Le previsioni di potenziamento dell'area in termini di insediamento di nuove attività/usi nell'ambito d'interazione città-porto sono complessivamente modeste sia in termini di uso del suolo, sia in termini di consumi energetici ed idrici (e, quindi, di emissioni e reflui)”.*

Così come è altrettanto paradossale il contenuto dell' Art. 28 “Sostenibilità ambientale”.

Mentre infatti tale articolo afferma che “Il PRP si caratterizza per una forte attenzione alla sostenibilità ambientale dell'infrastruttura portuale”, al tempo stesso non fissa alcun parametro né alcune norme concrete e cogente perché tale qualità possa essere perseguita e raggiunta. Si riporta infatti che:

*“ Si promuove l'uso delle fonti energetiche rinnovabili, l'aumento dell'efficienza energetica .... per i servizi comuni portuali, ove possibile, sono preferite soluzioni che prevedano l'applicazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti alternative .... “sono, altresì, preferibili soluzioni/impianti a migliore efficienza energetica .... possono essere previsti, in fase di successiva progettazione, appositi impianti per l'alimentazione elettrica (cold ironing) .... sono preferite le soluzioni architettoniche che, secondo le specifiche Green Building, impieghino anche criteri di bio-ingegneria .... Per gli impianti di illuminazione esterna sono preferite tecnologie ad alto rendimento e basso consumo ...”.*

La pretesa attenzione alla sostenibilità ambientale è dunque ridotta a mere generiche indicazioni, quasi una scimmiettatura delle tematiche ambientali.

#### 4. RIPERCUSSIONI AMBIENTALI

Lo scarso Rapporto Ambientale per la procedura VAS sottovaluta del tutto le ripercussioni negative delle scelte che il PRP propone e dunque non ne valuta la portata né propone misure alternative o di mitigazione. Eppure le aree in ampliamento, di cui pare dimostrata l'assoluta NON necessità, sono molto delicate.

##### 4.1 Area alla foce dell'Acquicella

Il Piano paesaggistico del territorio della Provincia di Catania, riconosce detta area fra i valori più significativi del territorio indicandola come Paesaggio locale 18l" Paesaggio costiero di pregio" con Livello 3 di massima tutela, con divieto di trasformazione (tav. 25\_ADSPMSOCTIP24004PRPEG05 Sistema dei vincoli).

La previsione contenuta nel PRP, in ampliamento a sud, di un'altra darsena commerciale comporta una ulteriore riduzione della lunghezza del fiume nel tratto di foce (dopo che nel 2012 la lunghezza del corso d'acqua, a seguito della realizzazione della darsena è stata ridotta di circa 300 m.), oltre che la copertura del tratto finale del fiume. Ciò, oltre a comportare l'annullamento della capacità di fitodepurazione del torrente, altera in modo irreversibile un ecosistema costiero di eccezionale valore conservazionistico per la presenza di piante ed animali estremamente specializzati la cui tutela è definita dalle due Direttive europee Uccelli ed Habitat, rendendo il tratto focale completamente artificiale. Si segnala in particolare, come riportato nella osservazione della LIPU al rapporto Ambientale del PRP), che

*"oggi l'area conserva ancora valori unici come riconosciuto dallo studio agrofaunistico 17\_ADSPMSOCTIP24004PRPS15. Il tratto finale è l'habitat tipico del Pollo sultano che vi nidifica e di altre specie quali la Nitticora, la Sgarza, mentre le sponde sabbiose consentono l'alimentazione al Corriere piccolo, al Fratino e ai pulcini in periodo di riproduzione, tutte specie tutelate dalla Direttiva Uccelli 2009/147/CE. Questo tratto di fiume, insieme al tratto più a monte consente la riproduzione delle specie ittiche, l'alimentazione degli avannotti, la risalita verso monte dei pesci che rendono naturale e vivo il fiume in quanto elementi dell'ecosistema umido. Le dune sabbiose sono l'habitat di un Ortottero Grillide, il *Brachytrupes megacephalus*, tipico insetto dunale e di altre specie ed associazioni vegetali /habitat ed animali protetti dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE. Riguardo alla Flora nell'area è presente la gramigna delle spiagge (*Thinopyron junceum*= *Agropyron junceum*) una graminacea che colonizza le sabbie instabili consolidandole ascrivibile agli habitat di particolare pregio naturalistico ed inserita nell'allegato II della direttiva 92/43/CE con la denominazione "Dune mobili embrionali" (cod. 2110), mentre in prossimità dell'area di foce è presente una vegetazione alo-igrofila di particolare pregio naturalistico inquadrabili nell'habitat "Pascoli inondati mediterranei (*Juncetalia maritimi*)" (cod 1410) habitat anch'esso tutelato dalla direttiva 43/92/CE. Infine nel tratto di mare antistante la foce dell'Acquicella è emersa la presenza di una popolazione numericamente importante di cavalluccio marino che è riuscita a sopravvivere grazie al lento idrodinamismo delle acque, alla morfologia del fondale e alle condizioni trofiche che trovano in quest'area. Sono presenti entrambe le due specie di signatidi: il cavalluccio camuso (*Hippocampus hippocampus*) e il cavalluccio marino guttulatus (*Hippocampus guttulatus*). La modifica dell'idrodinamismo a causa della realizzazione del pennello/scogliera e della modifica del*

*molo annullerebbe i precari e delicati equilibri biologici marini presenti. Il cavalluccio marino è una specie protetta e fortemente minacciata.”*

Si sottolinea infine che nel cronoprogramma degli interventi la realizzazione di questa darsena è prevista nella terza fase, dal 2045 al 2055, dimostrando così esplicitamente la non necessità e non attualità della scelta. Inoltre nella parte ancora più a sud è prevista la possibilità di un ulteriore approdo turistico, il cui traffico, insieme a quello commerciale relativo alla nuova darsena commerciale, rende vani i già deboli obiettivi di rinaturalizzazione dell'area previsti dal piano.

#### 4.2 Area della scogliera dell'Armisi

Il PRP “prevede” - includendolo però in modo illegittimo - un ampliamento del porto verso nordest, sulla scogliera dell'Armisi per circa ulteriori 600 metri. In tale area è prevista la realizzazione di una nuova darsena turistica perché possano essere ospitati 12 mega-yacht dalla lunghezza fino a 120 m.

Ciò comporta una cementificazione di una superficie maggiore di 110.000 mq, di cui quasi l'80% in mare, compreso un ulteriore molo che si spinge in mare più di 700 metri. Per la realizzazione delle banchine e del molo, considerata la profondità dello specchio d'acqua interessato, saranno versati in mare almeno 1 milione di metri cubi di materiale, che provocheranno la distruzione irreversibile dell'ecosistema marino dello specchio di mare direttamente interessato (esteso almeno 280.000 mq) e di quello limitrofo.



L'area antistante la scogliera presenta biocenosi marine uniche caratterizzate dalla presenza di habitat a coralligeno ancora in buono stato di salute (in controtendenza alle condizioni di contrazione di tale ecosistema rilevate in tutta la nostra costa) che dalla direttiva 92/43/CEE sulla conservazione degli habitat naturali, della fauna e della flora selvatiche è definito come “habitat naturale prioritario”, dunque da conservare e proteggere.

Se è vero che parte della scogliera oggetto di questa nuova darsena è interessata da muro di contenimento della piattaforma ferroviaria (in realtà un piede d'appoggio edificato ai tempi della costruzione del raddoppio ferroviario negli anni '60 del secolo passato), la sua presenza, per quanto visivamente impattante, non può assolutamente giustificare la cementificazione del mare

antistante, finora salvaguardato e caratterizzato da un precipuo ecosistema, né può giustificare l'aumento di temperatura che la cementificazione dei 110.000 mq provocherà, con una tremenda "isola di calore" (Urban Heat Island - UHI).

Già da tempo è noto e verificato da molti studi che lo sviluppo accelerato del turismo nautico rappresenta una delle cause dell'inquinamento delle coste, e della diminuzione della qualità della vita della fauna e della flora marina.

Alla distruzione dell'ecosistema provocato dalla costruzione della darsena vanno aggiunti gli effetti distruttivi relativi all'uso della infrastruttura. Infatti è dimostrato che le attività di navigazione e le infrastrutture diportiste hanno vari impatti sia di natura materiale (attività di ancoraggio e ormeggio, atterraggi, rifiuti e detriti, lavaggio delle eliche e risacca delle navi) che chimica (antivegetativi, agenti antifouling, emissioni di gas, idrocarburi, manutenzione e demolizione delle navi, acque reflue, metalli in tracce). Così come è dimostrato il ruolo negativo delle emissioni di alcuni inquinanti (NMVOC) causate dalle imbarcazioni per diporto turistico, che sono significativamente più elevate (160%) di quelle prodotte dalla navigazione commerciale (come meglio esposto nella osservazione al Rapporto Ambientale al PRP presentato dalla associazione Volerelaluna redatta dal prof. Sebastaino Patti).

Allora, quali reali necessità vi sono perché possa essere ammesso un danno di questa portata all'ecosistema? A fronte di questo vero e proprio disastro annunciato non viene addotta alcuna motivazione circa la necessità di quanto previsto. L'elaborato "Studio sul valore generato" allegato al PRP si limita a illustrare i benefici occupazionali -ovvi ma temporanei, da movimento terra e svassi cementizi- relativi alla costruzione delle infrastrutture; ma lo stesso "studio" non quantifica i benefici seguenti alla realizzazione né tanto meno avverte che l'attività turistica da diporto (soprattutto quella relativa ad imbarcazioni di lusso e superlusso prevista per questa darsena) è condizionata da effetti negativi, quali:

- la forte stagionalità del mercato del lavoro,
- la scarsa qualificazione della manodopera utilizzata,
- la vulnerabilità e l'instabilità dei redditi,
- lo sviluppo di infrastrutture orientato più alle esigenze degli operatori del turismo e di società esterne all'area d'insediamento, che a quelle della popolazione locale.

A ciò vanno aggiunti gli ulteriori limiti agli eventuali vantaggi economici; limiti relativi, da un lato, al fatto che il porto turistico (soprattutto quello di lusso) solitamente rappresenta un sistema chiuso, i cui i maggiori benefici economici si rivolgono soltanto alle società che gestiscono l'infrastruttura da diporto ed a quelle che gestiscono l'organizzazione del tour; dall'altro lato connessi, come evidente, alla caratteristica del diportista che è motivato principalmente dall'interesse "nautico", muovendosi per mare e soggiornando principalmente sulla propria imbarcazione ormeggiata nei porti. L'imbarcazione, infatti, è sia il mezzo di trasporto che il luogo di ricettività, dove pernottare e trascorrere buona parte della propria vacanza.

È ormai evidente che il porto turistico non è una porta d'ingresso al territorio.

Ciò che si intende realizzare è una pura speculazione, devastante per la città, il suo ambiente, la sua economia.

## 5. LE INDICAZIONI DEL Consiglio Comunale

A norma del punto b comma 2 bis dell'art. 5 della L.N. 84/94 e s.m.i. Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è

*“inviato .... per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, ...”.*

La proposta di deliberazione, ed il successivo e conseguente parere dunque del Consiglio Comunale, pur non potendo imporre prescrizioni, avrebbe dovuto dunque verificare la coerenza delle proposte contenute nel PRG con quanto previsto nel PRG del Comune e verificare se il relativo impatto fosse congruo con l'area contigue.

Vanno innanzi tutto evidenziate qui le incongruenze e le carenze contenute nella proposta di deliberazione.

Tra le prime vi è quella, di natura sostanziale, relativa alla proposta di esprimere “un parere complessivamente favorevole” dopo avere “verificato” che:

*“dall'analisi della documentazione di Piano emerge una significativa discrasia tra gli obiettivi strategici dichiarati e la loro effettiva traduzione negli elaborati di zonizzazione. In particolare, l'apparato normativo e cartografico non sembra garantire una piena coerenza con gli scenari di sviluppo prospettati, presentando potenziali criticità in termini di governo delle trasformazioni territoriali. Tale incongruenza risulta particolarmente evidente nella mancata definizione di un quadro organico e dettagliato dei parametri edilizi ed urbanistici relativi al costruito, con specifico riferimento agli indici di edificabilità, alle altezze massime consentite e ai rapporti di copertura. Detta carenza potrebbe determinare, in fase attuativa, la realizzazione di interventi il cui impatto - sia in termini volumetrici che percettivi - risulterebbe potenzialmente incompatibile con i valori paesaggistici e storico-architettonici del contesto urbano consolidato, contraddicendo gli stessi principi di sostenibilità e tutela posti a fondamento del Piano.”*

Tra le carenze, vi è quella relativa all'omesso parere sull'impatto della previsione della nuova darsena turistica (qui riportato nel precedente punto 3.1.c.). Ma nella proposta di deliberazione viene anche omesso il fatto che alcune proposte sarebbero in variante agli strumenti urbanistici vigenti. Infatti la previsione di questa nuova darsena turistica -oltre ad interessare un ambito non di competenza della AdSP- è in variante al PRG, così come è in variante al P.U.A. Catania sud (anch'essa taciuta nella proposta di deliberazione sul Parere al PRP) la destinazione anche alberghiera del sito dell'ex Ente Fiera (vedi punto 3.2.2) anche alberghiera per le quantità edificatorie previste (fino a circa mc 860.000). Ciò, come detto, in palese variante al P.U.A. che prevede attività ricettive extra-alberghiere (dunque esclusi gli alberghi) per un volume massimo pari a circa 9.000 mc!. sia riguardo la funzione (zona balneare) che riguardo la quantità di edificazione (30% della superficie per una altezza massima pari a m 5).

I principali emendamenti contenuti nel parere favorevole espresso nella delibera n. 14 del 21/3/2025 (nessuno dei quali entra nel merito della ripercussione urbanistica sulle aree vicine, né del ruolo del porto catanese, né dell'utilizzo delle sue aree) sono di seguito illustrati.

EMENDAMENTO n. 1. Predisposto dall'Amministrazione. Si propone una diminuzione dei volumi edificabili nelle banchine. Seppur la riduzione é di circa due terzi, la volumetria possibile

resta comunque altissima (é pari a più di 1.400.000 mc!). L'emendamento non si preoccupa infatti:

- di verificare l'impatto sulla città delle funzioni proposte (anche alberghiera e commerciale! funzioni non certo tra quelle previste nell'art. 4 al comma 3 della L.N. 84/94 che sono le uniche ammesse come ribadito dall'art. 5 comma 1-quater);
- di chiedere una disciplina edilizia stringente (allegando in Piano di Dettaglio) almeno sul piano della locazione delle volumetrie e delle loro dimensioni, così da prefigurare ed avere le garanzie per un assetto ordinato;
- di chiedere che sia integrata la normativa per la quale il Comune possa avere voce in capitolo circa l'assetto volumetrico delle aree (da prevedere in sedi di Piano di Dettaglio);
- di chiedere la procedura per il passaggio di competenze per tutte le aree effettivamente esterne al porto che ancora formalmente rientrano nel perimetro portuale malgrado da più di cento anni sono a disposizione della città (tra esse cui la piazza Borsellino e l'area sotto il viadotto ferroviario);
- di verificare la realizzabilità delle proposte relative al dichiarato uso da parte della città di parte delle banchine turistiche: l'aver messo a gara per 25 anni ad uso Ro-Ro e per parcheggio di TIR le banchine n. 8 e n. 9 del molo Crispi -ovvero buona parte delle banchine destinate dal PRP al turismo nautico ed all'uso cittadino- è certamente contraddittorio rispetto alle previsioni del PRP e non consentirà certamente la fruizione pubblica;
- di verificare l'effettiva rispondenza al vero di un uso pubblico della nuova darsena per mega-yatch: la presenza di questo target di turismo, che presuppone un forte controllo degli accessi e una limitazione alle presenze, è del tutto in contraddizione infatti con la dichiarata completa accessibilità dell'area da parte dei cittadini.

EMENDAMENTO n.2. Si chiede che *l'AdSP realizzi a sue spese l'allargamento della via Cristoforo Colombo.*

In relazione a tutti gli emendamenti (tra i quali i successivi emendamenti n. 7, n. 10, n. 14 e n. 20) nei quali si richiedono interventi dell'AdSP fuori dal suo perimetro di competenza, anche nelle aree con funzione di interazione porto-città ed anche per "collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, va ricordato che l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale" (comma 1 quinquies art. 5 L.N. 84/94). Dunque è il comune, in qualità di ente competente su quel territorio) che deve realizzare le relative opere.

EMENDAMENTO n.3. Si chiede *che il tunnel per l'uscita sud dal porto sia realizzato dall'AdSP entro due anni dal ricevimento del finanziamento.*

EMENDAMENTO n.4. Tratta delle previsioni dei parcheggi senza fare alcuna proposta.

EMENDAMENTO n.5. Propone di *"considerare i limiti di altezza fissati con l'emendamento n. 1, inderogabili con esclusione degli edifici destinati a parcheggi pubblici e edifici di uso pubblico e di proprietà pubblica facenti parte del patrimonio indisponibile degli enti".*

Ovvero la quasi totalità degli edifici: questo emendamento sembra dunque porre un limite che in realtà cancella.

EMENDAMENTO n.6. *“Ove le attività esistenti all’interno dell’area portuale, al momento della data di approvazione della presente delibera, dovessero essere trasferite in altra area, dovranno essere garantite le medesime superfici e cubature, anche con riferimento agli specchi acquei attualmente occupati.”*

Sostanzialmente propone di garantire le posizioni acquisite dai vari operatori, ma queste, una volta scadute, dovranno comunque essere messe a bando.

EMENDAMENTO n.7. Prevede che sia prevista, oltre la nuova darsena turistica a nord, un’area balneabile (oltre la stazione). L’area non è, e non è previsto che lo sia, di competenza della AdSP, la quale dunque non potrà compiere in essa alcun intervento.

EMENDAMENTO n.8. *“Prima di effettuare alcun intervento e/o opera di ampliamento del Porto di Catania, è necessario che vengano previamente effettuate opere di naturalizzazione del Torrente Acquicella, nonché interventi e/o opere necessarie per limitare l’erosione del litorale costiero della Playa, così da garantire e preservare la balneazione.”*

Proposta priva di senso: a che pro fare la rinaturalizzazione ancora prima dell’eventuale spostamento del torrente?

EMENDAMENTO n.9. *“L’Autorità Portuale, entro e non oltre il 31.12.2025, dovrà prevedere a livello progettuale la realizzazione delle opere necessarie a favorire lo scolo ed il deflusso delle acque a mare provenienti da via Domenico Tempio e via Cristoforo Colombo, per tutte le evenienze in caso di forti piogge”.* Emendamento incongruo: le acque piovane provengono da vie cittadine; può l’AdSP assumersi la spesa relativa all’attraversamento delle acque provenienti da strade di non sua competenza? Sarebbe stato meglio chiedere un accordo tra enti per la soluzione del problema.

EMENDAMENTO n.10. *“L’Autorità Portuale dovrà progettare e realizzare ogni opera finalizzata ad implementare gli spazi e la viabilità della città verso il porto, con opere ed interventi nell’area compresa tra l’attuale cinta muraria del porto ed il nuovo confine che verrà realizzato con il nuovo Piano. In particolare, occorrerà realizzare opere ed infrastrutture finalizzate a riorganizzare il flusso veicolare, volte al contenimento di veicoli, bus, bici, pedoni, nonché parcheggi, aree a verde ed aree ludiche. Il progetto esecutivo dovrà previamente essere approvato dagli uffici competenti del Comune di Catania e la realizzazione sarà a carico della Autorità del Sistema Portuale”.* Nella sostanza, se le scelte del PRP creano problemi urbanistici nell’area intorno al porto, è il PRP che li deve individuare e risolvere. Si appalta il futuro della città ad un ente esterno, che non ha né competenze né interessi per affrontare i problemi enormi che questo progetto creerebbe.

EMENDAMENTO n.11. Si chiede che non possano essere realizzati centro commerciali.

EMENDAMENTO n.12. *“All’interno della stazione turistica portuale sia riservato uno spazio di almeno 100 metri quadrati per la realizzazione di un Info Point gestito dal Comune di Catania”.*

EMENDAMENTO n.13. Manca nella delibera.

EMENDAMENTO n.14. *“L’Autorità Portuale dovrà progettare e realizzare il bypass stradale tra il porto e il raccordo autostradale, secondo lo schema progettuale allegato all’accordo procedimentale sottoscritto in data 12.11.2024, nonché progettare e realizzare l’ambientalizzazione dell’area soprastante ed attigua al bypass di cui al punto 1, per favorire sia il flusso viario urbano che il collegamento città – playa e viceversa in sicurezza. L’esecuzione del sottopasso non dovrà generare interferenze con il Torrente Acquicella.”*

EMENDAMENTO n.15. Chiede che le scelte del PRP siano modificate laddove interferiscono con l’area della foce dell’Acquicella *“dove non sarà possibile realizzare alcuno spostamento e/o trasformazione del corso e della Foce del Fiume.”* Ma perché non chiedere esplicitamente che non sia realizzata la darsena commerciale a sud?

EMENDAMENTO n.16. *“Il Piano Regolatore Portuale dovrà tutelare le lave e l’ecosistema marino presenti nella parte nord del Porto, evitando, con la realizzazione di una ulteriore nuova darsena, di toccare/incidere sulla scogliera di Larmisi, sopravvissuta ai lavori delle ferrovie. Prima di qual si voglia intervento, è necessario che venga e seguito uno studio approfondito in modo ridurre il danno ambientale sull’ habitat a coralligeno e che il porto turistico si sviluppi soltanto lungo la parte già cementificata, riducendo l’area prevista in questa proposta”.*

Nella sostanza qui si propone una piccola riduzione del nuovo porto turistico: allorquando si chiede di non toccare la parte dell’Armisi *“sopravvissuta ai lavori delle ferrovie”* (che è meno del 10% del porto proposto), e *“che il porto turistico si sviluppi soltanto lungo la parte già cementificata, riducendo l’area prevista in questa proposta”*, si conferma la scelta e non si tiene conto che se la scogliera fuori terra è nascosta dal muro di contenimento della platea dei binari, è ancor più vero che l’ecosistema marino da salvaguardare è quello garantito dalla parte di scogliera che sta sotto il livello del mare.

EMENDAMENTO n.17 *“Le aree inibite alla edificabilità ed in generale le aree non edificabili in prossimità della viabilità dovranno essere organizzate con verde urbano avente funzione di ombreggiamento e di compensazione ecologica, mediante l’utilizzo di essenze vegetali idonee a tali funzioni. Dette aree potranno essere attrezzate per garantire la pedonabilità, anche attraverso la realizzazione di percorsi ciclabili al fine di ottimizzare una passeggiata continua lungo i bordi del confine del piano regolatore del porto, migliorando altresì la fruibilità degli spazi e l’integrazione tra l’area portuale ed il contesto urbano circostante”.*

EMENDAMENTO n.18 *“Realizzare la darsena turistica entro e non oltre l’area ad oggi urbanizzata, delimitata da un muro di cemento, salvaguardando la Scogliera D’Armisi.”*  
Vale quanto detto sull’emendamento n. 16.

EMENDAMENTO n.19. Manca nella delibera.

EMENDAMENTO n.20. *“L’Autorità Portuale dovrà progettare e realizzare, all’interno del Porto di Catania, una pista ciclabile e/o ciclopedonabile, che favorisca ai ciclisti e/o ai pedoni, la percorrenza, in ossequio alle norme che regolamentano la sicurezza all’interno dell’area di competenza dell’Autorità Portuale. Il progetto esecutivo dovrà previamente essere*

*approvato dagli uffici competenti del Comune di Catania e la realizzazione sarà a carico dell'Autorità del Sistema Portuale."*

Ottimo auspicio (come gli emendamenti n. 2, n. 7, n. 10 e n. 14))

## 6. CONCLUSIONI

IL quadro che abbiamo tracciato non lascia spazio a dubbi. Si contesta fortemente il PRP sia sul piano della legittimità che su quello dei contenuti in quanto esso è:

- Basato su un DPSS superato e inadeguato.
- Contenente errori di pianificazione e previsioni non giustificate.
- Fonte di impatti ambientali gravi e sottovalutati.
- Privo di un quadro normativo e attuativo coerente e trasparente.

Per tanto chiediamo che sia sospesa l'approvazione del PRP fino alla revisione del DPSS e alla ridefinizione da un lato delle competenze territoriali e dall'altro delle reali necessità del porto in relazione all'ambito attuale dell'intero Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

Riguardo la nuova stesura del PRP, esso:

- dovrà limitare o eliminare il traffico Ro-Ro spostandolo nel più adatto di Augusta;
- non dovrà comunque contenere l'ampliamento a nord, lungo la scogliera dell'Armisi, dove è prevista una nuova darsena turistica, né l'ampliamento a sud, nell'area della foce dell'Acquicella, dove è prevista una ulteriore nuova darsena commerciale;
- non dovrà inoltre prevedere una edificazione che superi i 500.000 mc, escludendo le attività relative alla ricettività turistico-alberghiera e le attività commerciali di media e grande struttura di vendita;
- l'edificazione consentita dovrà essere subordinata alla redazione di un unico Piano di Dettaglio (che può anche essere redatto in uno col PRP) da sottoporre anche al parere del Consiglio Comunale.

***Come qualcuno ha detto, commentando il PRP, basterebbe il dieci per cento di questo progetto per creare un disastro irreversibile alla città. Facciamo in modo che questo non accada. Dipende da noi.***

***Teniamo accesa la luce sul mare, sul porto, sulla foce dell'Acquicella, sulla Scogliera d'Armisi. Difendiamo il nostro mare che è la nostra stessa identità, per noi e le prossime generazioni.***

**Il Comitato per la difesa e la fruizione della scogliera d'Armisi di Catania**