Crociere, Malta e nuovo terminal: il Porto Grande verso il salto di qualità. “Al via 35mln di investimenti”

Per anni il Porto Grande di Siracusa è stato raccontato soprattutto attraverso le sue potenzialità inespresse, se volete incompiute. La stazione marittima rimasta sulla carta, il Molo Sant’Antonio in attesa di una riqualificazione, le banchine ed i piazzali bisognosi di manutenzione, il dibattito sul waterfront e la convivenza complicata con le aree militari.

Il commissario straordinario dell’AdSP della Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, a poche settimane dalla chiusura del mandato, si sofferma su numeri e azioni, nel corso di una lunga conversazione su FMITALIA (qui per vederla in integrale). “Per Siracusa abbiamo già investito, stiamo investendo e abbiamo impegnato quasi 35 milioni di euro”, spiega. La parte più consistente degli investimenti riguarda il Molo Sant’Antonio, destinato a diventare il nuovo cuore del porto turistico e crocieristico.

Il primo tassello della trasformazione in atto è la stazione marittima. Un’opera annunciata per oltre un decennio e mai concretizzata e che adesso entra nella fase esecutiva. La gara per il primo intervento è già stata aggiudicata, il contratto è in fase di stipula e i lavori prenderanno il via nel mese di settembre. I lavori, per circa 7-8 milioni di euro, interesseranno in questa fase il recupero degli spazi interni dell’edificio esistente sul Molo Sant’Antonio, destinato a diventare il terminal passeggeri del porto di Siracusa. “Finalmente si passa dalle parole ai fatti”, sintetizza il

commissario Di Sarcina.
L’obiettivo è rendere la struttura operativa già al termine di questo primo lotto, mentre parallelamente proseguirà il secondo step, quello dedicato all’immagine architettonica dell’edificio ed alla riqualificazione degli spazi esterni. L’Autorità Portuale ha già avviato un concorso internazionale di architettura, condiviso con Comune, Soprintendenza, Ordini professionali e Capitaneria di Porto, per ridisegnare l’intero “trapezio” del Molo Sant’Antonio.
Sono arrivate 39 proposte progettuali. La commissione, composta esclusivamente da rappresentanti del territorio e non dall’Autorità Portuale, ne ha selezionate cinque. Entro la fine di settembre verrà scelto il progetto vincitore che sarà trasformato in progetto esecutivo grazie ad altri 20 milioni di euro già finanziati. L’intera operazione richiederà circa quattro anni e porterà il totale di investimenti complessivi sul Molo Sant’Antonio a circa 27-28 milioni di euro.
Tra gli elementi richiesti figura anche una maggiore presenza di verde urbano, per mitigare le cosiddette “isole di calore” generate dalle grandi superfici pavimentate del porto. Non un parco, precisa Di Sarcina, ma un equilibrio tra funzionalità portuale e qualità urbana.
Operatori internazionali del settore hanno già manifestato interesse. Alcune delle principali compagnie di navigazione hanno già contattato l’Autorità Portuale per candidarsi alla gestione del futuro terminal, attività che, per legge, dovrà essere affidata a soggetti privati. Di Sarcina non fa mistero dei nomi: “Msc, Costa Crociere e Royal Caribbean”.
Nella visione della AdSP, a Siracusa dovrebbero arrivare in porto navi non più lunghe di 300 metri e non oltre due arrivi in contemporanea. L’obiettivo è evitare che migliaia di passeggeri scaricati nello stesso momento possano mettere in crisi la città e alimentare fenomeni di overtourism. Le navi più grandi rimarrebbero con scalo a Catania, senza alimentare concorrenza diretta tra i due porti.
Più prudente la valutazione di Francesco Di Sarcina sull’eventuale trasformazione di Siracusa in porto di imbarco

e sbarco delle crociere. “Un vero home port richiede infrastrutture oggi assenti, prima fra tutte un aeroporto internazionale nelle immediate vicinanze. Siracusa potrà certamente effettuare operazioni di imbarco e sbarco, ma diventare base principale delle compagnie appare, almeno per ora, più complesso”, sintetizza il commissario della AdSP della Sicilia Orientale.
Tra le prospettive future torna anche il collegamento marittimo con Malta. Di Sarcina conferma l’esistenza di interlocuzioni con operatori maltesi, pur ancora in fase preliminare. L’idea è quella di un collegamento “leggero”, con traffici contenuti, evitando un intenso flusso di mezzi pesanti che rischierebbe di congestionare la viabilità cittadina. Un servizio limitato, secondo il commissario, sarebbe invece pienamente compatibile con la realtà urbana di Siracusa.
Tra gli interventi più attesi figura il cold ironing. Grazie a un finanziamento regionale di 18 milioni di euro, sono già iniziati i lavori che consentiranno alle navi ormeggiate di spegnere i motori e alimentarsi direttamente collegandosi alla rete elettrica, riducendo drasticamente emissioni atmosferiche e rumore all’interno del Porto Grande.
Molto più complesso il capitolo waterfront. Per Di Sarcina il concetto stesso di waterfront a Siracusa non può essere limitato a un singolo tratto costiero, perché l’intera città vive in stretta relazione con il mare. Il problema, però, è rappresentato dalla frammentazione delle competenze tra aree militari, siti archeologici, proprietà private e vicende ancora aperte sotto il profilo fallimentare. Una situazione che rende difficile immaginare una progettazione unitaria.
Per l’area di via Elorina, esiste un dialogo con la Difesa. Secondo il commissario Di Sarcina servirebbe però una vera “task force” istituzionale locale, capace di portare il confronto direttamente a Roma coinvolgendo parlamentari e rappresentanti del territorio. “Parlarne solo a livello locale è inutile”, osserva. Quindi sindaco, deputazione politica e associazioni tutte insieme a Roma, per parlare con la Difesa.

Questo il suggerimento del commissario della AdSP.
Non manca una risposta alle recenti critiche avanzate dall'associazione Leipik sulle condizioni del Porto Grande. Di Sarcina liquida le contestazioni parlando di "azioni politiche mascherate" e accusando i contestatori di non conoscere realmente lo stato dei progetti già finanziati e programmati. Secondo il commissario, chi governa ha la responsabilità di realizzare le opere, mentre altri si limiterebbero ad alimentare polemiche.
Visto da Siracusa, uno dei temi più delicati rimane quello dei rapporti con Catania. Di Sarcina respinge la lettura di una competizione permanente tra i due porti. Anzi, sostiene che il sistema a quattro porti – Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo – rappresenti un modello complementare in cui ciascun scalo svolge una funzione diversa: Catania come porta dei traghetti e parte del traffico crocieristico, Augusta per merci, container ed energia, Siracusa per turismo e crociere di dimensioni compatibili con il territorio, Pozzallo per i collegamenti veloci. "Molti crocieristi che sbarcano a Catania visitano comunque Siracusa, generando benefici economici anche per il territorio aretuseo", rassicura Di Sarcina.
Guardando oltre Siracusa, da segnalare l'adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Augusta, atteso da 57 anni e ora avviato verso l'approvazione definitiva entro la fine dell'anno. Per Siracusa il percorso urbanistico richiederà invece tempi più lunghi: il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) è già pronto, ma potrà essere esaminato soltanto dal futuro Comitato di Gestione, decaduto con la fine del mandato commissariale.
Ed è proprio il futuro a rimanere uno degli interrogativi aperti. Il mandato da commissario, dopo quello da presidente, è ormai in scadenza. Non mancano gli attestati di stima per l'operato di Francesco Di Sarcina, di cui i sindaci di Siracusa ed Augusta, insieme ad alcuni parlamentari del campo largo, hanno chiesto espressamente la riconferma. "Sono come il latte, scado a fine mese", scherza lui. Poi aggiunge con realismo di non sapere se arriverà una riconferma, pur

assicurando che chiunque gli succederà troverà una macchina amministrativa già avviata, con cantieri finanziati e opere programmate che nel corso dei prossimi mesi diventeranno realizzazioni concrete.