



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Orientale**

PIANO REGOLATORE DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

art. 5 Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii.

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale

Avv. Andrea Annunziata

Responsabile Unico del Procedimento

Dott. Attilio Montalto – *Segretario Generale*

Progettisti interni

Ing. Riccardo Lentini – *Dirigente Area Grandi Infrastrutture e Pianificazione*
Pianif. Terr. Francesco Cacciaguerra – *Area Grandi Infrastrutture e Pianificazione*

Supporto Tecnico

 **IDEA URBANA Engineering S.r.l.**
Servizi integrati di Architettura e Ingegneria
@ amministrazione@idea-urbana.com
web www.idea-urbana.com
Arch. Alessandro Carollo – *Direttore Tecnico*

Spazio per visti e timbri

DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

Titolo Elaborato

Relazione Illustrativa

Riferimento Elaborato

DPSS_RG01

Versione: 3.0

Data: 10 dicembre 2020

Status: Finale

Scala: -

REVISIONI E APPROVAZIONI

Revisione	Data	Descrizione	Redatto	Visto	Approvato
1.0	31/05/2019	Versione preliminare del DPSS			
2.0	28/02/2020	Versione di valutazione per i Comuni			
3.0	10/12/2020	Versione adeguata ai pareri dei Comuni			



Status del documento

Piano:	Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo documento:	Documento di Pianificazione Strategica di Sistema
Ref. code:	DPSS_RG01
Autore versione:	IDEA URBANA Engineering S.r.l.
Versione:	3.0
Status:	Finale
Data:	10 dicembre 2020
Distribuzione:	Riservata
Numero di pagine:	107
Stazione Appaltante:	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Servizio:	<i>Servizio di supporto tecnico da rendere all'A.d.S.P. del Mare di Sicilia Orientale, sotto il coordinamento del Segretario Generale dell'Ente, per l'elaborazione dei Piani Regolatori Portuali del Porto di Augusta e del Porto di Catania ricompresi nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii. (CIG 748219891C)</i>
Aggiudicatario:	IDEA URBANA Engineering S.r.l.

Struttura interna per il Piano Regolatore di Sistema Portuale



Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Ente di Diritto Pubblico istituito ai sensi della L. 84/1994 e ss.mm.ii.

Porto Commerciale di Augusta, Contrada Punta Cugno, Palazzina ED/1 - 96011, Augusta (SR)

tel. +39 0931 971245

web www.adspmaresiciliaorientale.it

avv. Andrea Annunziata – *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale*

dott. Attilio Montalto – *Segretario Generale e Responsabile Unico del Procedimento*

ing. Riccardo Lentini – *Dirigente Area Grandi Infrastrutture e Pianificazione*

pianif. terr. Francesco Cacciaguerra – *Area Grandi Infrastrutture e Pianificazione*

Supporto Tecnico



IDEA URBANA Engineering S.r.l.

Servizi integrati di Architettura e Ingegneria

via Cortile Greco, 28 - 90011 Bagheria (PA)

tel. +39 091961223 / fax +39 0918162101

web www.idea-urbana.com

arch. Alessandro Carollo – *Direttore Tecnico*



Cronologia delle revisioni:

Versione	Status	Data	Autore	Note
0.1	Bozza	29/04/2019	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Struttura generale del DPSS
1.0	Bozza	31/05/2019	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Versione preliminare del DPSS
1.1	Bozza	27/06/2019	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Ipotesi di obiettivi e strategie di sistema
1.2	Bozza	22/07/2019	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Integrazione obiettivi e quadro conoscitivo
1.3	Bozza	13/08/2019	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Integrazione circoscrizione territoriale e sotto-ambiti
1.4	Bozza	31/12/2019	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Versione di valutazione per uso interno
2.0	Finale	28/02/2020	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Versione di valutazione per i Comuni
3.0	Finale	10/12/2020	IDEA URBANA Engineering S.r.l.	Versione di adeguata ai pareri dei Comuni



Indice

Introduzione	6
PARTE A – APROCCIO METODOLOGICO	8
1. Struttura e articolazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema.....	9
2. Inquadramento normativo e programmatico.....	13
3. Processo di condivisione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema	19
4. Criteri per la determinazione degli ambiti ricompresi nella circoscrizione territoriale dell’Autorità di Sistema Portuale.	21
4.1 Riferimenti normativi per la delimitazione delle Circoscrizioni Territoriali.....	24
4.2 Circoscrizioni riportate negli strumenti urbanistici vigenti dei porti di Augusta e Catania.....	25
4.3 Basi cartografiche di riferimento per la determinazione degli ambiti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali.....	30
4.4 Descrizione degli ambiti portuali della circoscrizione territoriale.....	34
PARTE B – QUADRO CONOSCITIVO STRUTTURALE.....	39
5. Inquadramento territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale	40
5.1 Il Sistema Portuale nelle reti europea e nazionale di trasporto	40
5.2 Il Sistema Nazionale della Portualità e della logistica.....	47
6. Analisi dell’offerta di trasporto connessa al sistema portuale	50
6.1 La dotazione infrastrutturale regionale.....	50
6.2 I porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.....	54
6.2.1 Porto di Augusta.....	54
6.2.2 Porto di Catania.....	57
7. Analisi della domanda di trasporto attuale e tendenziale.....	62
8. Interventi infrastrutturali programmati.....	67
PARTE C – QUADRO STRATEGICO DI SISTEMA.....	71
9. Sintesi di contesto del Sistema Portuale	72
9.1 Analisi SWOT.....	75
9.2 Matrice generale di risultato.....	83
10. Obiettivi e Strategie di Sistema Portuale	86
10.1 Analisi delle criticità di Sistema Portuale	86
10.2 Obiettivo generale di Sistema Portuale.....	88
10.3 Obiettivi Specifici e Strategie integrate di Sistema Portuale.....	92
11. Ambiti e Sotto-Ambiti di Sistema Portuale.....	98



Introduzione

Il presente **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema** ha lo scopo di rilanciare il processo di sviluppo dei piani regolatori dei porti di Augusta e Catania ricompresi nella circoscrizione territoriale dell'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/1994 e in attuazione alle recenti riforme della legislazione nazionale introdotte dal D.Lgs 169/2016 e dal D.Lgs 232/2017.

Il percorso di riforma portuale avviato nel 2015 dal **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** (PSNPL) ha infatti profondamente modificato il quadro della *governance portuale* nonché i processi di pianificazione definiti nell'originaria stesura della sopra citata Legge 84/1994.

In virtù del successivo D.Lgs. 169/2016, che recepisce gli indirizzi definiti dal PSNPL, nel 2017 è stata istituita l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** che è subentrata alle due precedenti *Autorità Portuali di Augusta e Catania*, accorpando l'amministrazione dei rispettivi porti in un unico Ente Pubblico e stabilendo la sua sede ad Augusta in quanto porto *Core* della *Rete Trans-Europea dei Trasporti* (TEN-T - *Trans-European Network of Transport*).

Inoltre, a seguito delle modifiche e integrazioni introdotte dal D.Lgs 232/2017, il processo di pianificazione portuale disciplinato dal sopra citato art. 5 della L. 84/1994 è stato totalmente riformulato sostituendo il precedente modello di *Piano Regolatore* dei singoli porti con il **Piano Regolatore di Sistema Portuale** (PRdSP), inteso come "*strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di Sistema Portuale*".

Secondo quanto previsto dal nuovo quadro normativo, il rilancio del processo di pianificazione integrata di ogni Autorità di Sistema Portuale dovrà dunque avvenire con un approccio sovralocale che tenga conto:

- delle strategie di sviluppo nazionali ed europee previste rispettivamente nel PSNPL e nella rete TEN-T disciplinata dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 e ss.mm.ii.
- delle modifiche alla Legge 84/1994 introdotte dal D.lgs. n. 169/2016 e dal D. Lgs 232/2017 in tema di "*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali*";
- della nuova *governance* locale degli scali definita a seguito dell'accorpamento delle precedenti *Autorità Portuali di Augusta e Catania* in un unico Ente rappresentato dall'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*;
- del sistema logistico circostante i porti di sistema, che comprendono le reti infrastrutturali di connessione retroportuale con i terminali intermodali, le aree produttive e i centri urbani;
- della reale domanda di trasporto e di servizi generata e attratta dal tessuto imprenditoriale locale;
- del contesto economico locale, nazionale e internazionale.

Rispetto al passato, quindi, il nuovo strumento urbanistico del PRdSP rientra nella cosiddetta "*pianificazione di area vasta*" in quanto supera i confini locali e urbani dei singoli nodi portuali, ampliando il proprio ambito territoriale di riferimento verso una visione di "*sistema portuale multi-scalo*" integrato e coerente con le strategie di sviluppo nazionali ed europee.



Dunque, alla luce del rinnovato quadro normativo e strategico della portualità nazionale, con il presente Documento l'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* intende riattivare il processo di pianificazione dei propri porti:

- aggiornando i vigenti Piani Regolatori Portuali di Augusta e Catania rispettivamente approvati nel 1963 e nel 1978¹;
- tenendo conto delle proposte di Piani Regolatori Portuali sviluppate nel 2004 e nel 2014 dalle precedenti Autorità Portuali di Catania e Augusta, verificando e integrando gli obiettivi in precedenza formulati;
- concertando e condividendo le priorità e le strategie di sistema con i soggetti istituzionali coinvolti dalla L. 84/1994 nel processo di approvazione del PRdSP, nonché con la *Marina Militare Italiana* per le aree condivise del porto di Augusta;
- costruendo le strategie di sviluppo in collaborazione con il tessuto produttivo locale e gli operatori della logistica e dei trasporti che usufruiscono della rete portuale e logistica della Sicilia Orientale;
- coordinando le proprie previsioni di piano con gli strumenti urbanistici vigenti².

Riguardo a quest'ultimo punto è infatti opportuno chiarire che il *Piano Regolatore di Sistema Portuale* non può imporre lo spostamento della domanda di trasporto del tessuto produttivo locale o dei collegamenti delle compagnie di navigazione, ma può porre le condizioni per lo sviluppo della logistica e della portualità compatibilmente con le reali esigenze di mercato e con la crescita economica del territorio circostante.

Ciò premesso, al fine di dare corso all'iter tecnico-amministrativo volto all'approvazione del *Piano Regolatore di Sistema Portuale* ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/1994, il presente *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* sviluppa nelle pagine che seguono il percorso logico che ha portato a definire i nuovi Obiettivi e Strategie di Sistema dei porti di Augusta e Catania.

¹ L'ultimo aggiornamento del PRP di Catania risale all'adeguamento tecnico-funzionale approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Voto n° 451 del 15/01/2003.

² Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. emendamento n. 4 del Comune di Catania riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



Parte A

APPROCCIO METODOLOGICO



1. Struttura e articolazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema

Per inquadrare meglio il processo di pianificazione all'interno del quale dovrà essere sviluppato il *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* nonché il percorso logico e tecnico-amministrativo che dovrà condurre alla definitiva approvazione del PRdSP, è necessario stabilire a priori la struttura nonché i contenuti di piano in funzione della recente riforma.

Ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 come modificato dal D.Lgs 232/2017, "il Piano Regolatore di Sistema Portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale".

Il medesimo articolo specifica inoltre che il PRdSP "si compone di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) e dei Piani Regolatori Portuali di ciascun porto".

In considerazione di quanto sopra, il processo di sviluppo, concertazione e approvazione del **Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** può essere quindi suddiviso in fasi operative scandite dalla redazione e approvazione dei seguenti documenti:

- Documento di Pianificazione Strategica di Sistema;
- Piano Regolatore Portuale del porto di Augusta;
- Piano Regolatore Portuale del porto di Catania.

Di questi, il presente DPSS avvia il processo di redazione e condivisione del *Piano Regolatore di Sistema Portuale* definendo gli obiettivi e le strategie che, previo parere dei Comuni territorialmente interessati e intesa con il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (MIT), saranno adottati per essere approfonditi in dettaglio nei successivi *Piani Regolatori Portuali* dei porti di Augusta e Catania.

Obiettivo finale del suddetto processo di pianificazione è quello di pervenire all'approvazione definitiva dell'intero *Piano Regolatore di Sistema Portuale* in conformità:

- alle "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" emanate dal *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* nel marzo del 2017;
- al percorso tecnico-amministrativo individuato nel predetto art. 5 della L. 84/94 modificato e integrato dal D.Lgs 232/2017.

Al riguardo è opportuno specificare che le Linee Guida del C.S.LL.PP. sono state emanate in funzione della versione dell'art. 5 della L. 84/94 modificata dal D.Lgs 169/2016, che allora non prevedeva la stesura del *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema*.

Successivamente alla pubblicazione delle suddette Linee Guida, il D.Lgs 232/2017 ha integralmente sostituito l'art. 5 della Legge 84/94 definendo un percorso tecnico-amministrativo differente da quello individuato nel D.Lgs 169/2016 e approfondito nelle medesime Linee Guida.

Dopo tale modifica, infatti, i commi 1-1-sexies dell'art. 5 modificato dal D.Lgs 232/2017 introducono il *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema*, prima assente e quindi non previsto dalle Linee Guida



del C.S.LL.PP.³, definendone i contenuti generali per la sua redazione.

Il DPSS diventa quindi il documento generale del *Piano Regolatore di Sistema Portuale*, la cui approvazione precede temporalmente la redazione dei successivi PRP dei singoli porti.

In particolare, il comma 1-bis dell'art. 5 specifica che *“Le Autorità di sistema portuale redigono un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.”*

Inoltre, sempre secondo il medesimo comma 1-bis, *“Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema:*

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale;*
- b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;*
- c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali”.*

L'applicazione delle Linee Guida viene invece richiamata per la successiva fase di redazione dei *Piani Regolatori Portuali*, come previsto dal comma 2 del medesimo art. 5 della L. 84/94.

In considerazione degli aggiornamenti sopra citati, a seguito delle indicazioni preliminari fornite dall'Ente e dagli organi preposti del *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, il presente *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* si compone di:

- una **Relazione Illustrativa**, che descrive gli obiettivi e le strategie di Sistema nonché i criteri adottati per la determinazione delle scelte e lo sviluppo del processo di pianificazione portuale;
- **Elaborati Grafici**, illustrativi dell'assetto territoriale del sistema portuale con i collegamenti di ultimo miglio e della perimetrazione delle aree e degli ambiti ricompresi nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale.

La presente **Relazione Illustrativa** del DPSS è stata quindi articolata nel modo seguente:

- **Parte A – Approccio Metodologico**
 1. Struttura e articolazione del DPSS;
 2. Inquadramento normativo e programmatico;
 3. Processo di sviluppo e condivisione del Documento;

³ Le *“Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuali”* del marzo 2017 riportano il *“Documento di Indirizzo della Pianificazione”* (DIP), invero non previsto dal D.Lgs 169/2016. Con il successivo D.Lgs 232/2017, in luogo del DIP verrà espressamente previsto all'interno dell'art. 5 il *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema*.



4. Criteri per la determinazione degli ambiti ricompresi nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale;
- **Parte B – Quadro Conoscitivo Strutturale:**
 5. Inquadramento territoriale del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* nell'ambito:
 - della *Rete Trans-Europea di Trasporto* (TEN-T);
 - della rete del *Sistema Nazionale Integrato di Trasporto* (SNIT);
 - del *Piano Strategico della Portualità e della Logistica* (PSNPL);
 6. Analisi dell'offerta di trasporto connessa al Sistema Portuale con focus su:
 - porto *Core* di Augusta e relativi collegamenti di ultimo miglio;
 - porto *Comprehensive* di Catania e relativi collegamenti di ultimo miglio;
 7. Analisi della domanda di trasporto;
 8. Interventi infrastrutturali programmati;
- **Parte C – Quadro Strategico di Sistema:**
 9. Sintesi di contesto del Sistema Portuale che include:
 - *Analisi SWOT*;
 - *Matrice generale di risultato*;
 10. Obiettivi e Strategie di Sistema Portuale, suddivisi in:
 - *Obiettivo Generale di Sistema Portuale*;
 - *Obiettivi Specifici di Sistema Portuale*;
 - *Strategie Integrate di Sistema Portuale*;
 11. Ambiti e Sotto-Ambiti di Sistema Portuale.

La **Parte A** è finalizzata a definire la metodologia adottata per la redazione del PRdSP nonché l'iter di condivisione e approvazione dei piani in conformità alla normativa e alla programmazione in atto.

La **Parte B** è finalizzata a riepilogare e sintetizzare le analisi di contesto effettuate dall'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* ed estese al territorio circostante a livello regionale, considerando i singoli nodi e reti nel quadro della rete TEN-T *Core* e *Comprehensive* e delle politiche e della programmazione in atto.

La **Parte C** infine sviluppa gli *Obiettivi* e le *Strategie di Sistema* propedeutiche alla redazione dei successivi *Piani Regolatori Portuali* dei singoli porti di Augusta e Catania, seguendo l'*Approccio del Quadro Logico* indicato nelle Linee Guida del C.SLL.PP. nonché gli orientamenti delle politiche europee e nazionali dei trasporti.

La suddetta articolazione della *Relazione Illustrativa* tiene conto dei contenuti previsti dall'art. 5 comma 1-bis della L. 84/94 e delle indicazioni fornite dalle Linee Guida del *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* emanate nel 2017 per la definizione dei contenuti del *Piano Regolatore di Sistema Portuale* articolati nel DPSS e nei PRP.



Gli **Elaborati Grafici** del *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* sono invece costituiti dalle seguenti tavole⁴:

- **EG1 - Inquadramento territoriale di area vasta**
 - DPSS_EG1.1 – *Sistema della mobilità e della logistica*
 - DPSS_EG1.2 – *Grafo della rete stradale e ferroviaria regionale*
 - DPSS_EG1.3 – *Accessibilità stradale dei terminali portuali*
- **EG2 - Collegamenti infrastrutturali del Sistema Portuale**
 - DPSS_EG2.1 – *Inquadramento territoriale dei porti di Augusta e Catania*
 - DPSS_EG2.2 – *Ambito portuale di Augusta - Connessioni alla rete di trasporto e logistica*
 - DPSS_EG2.3 – *Ambito portuale di Catania - Connessioni alla rete di trasporto e logistica*
- **EG3 - Limiti di circoscrizione e ambiti del Sistema Portuale**
 - DPSS_EG3.1 – *Ambiti dell'Autorità di Sistema Portuale – Assetto territoriale generale*
 - DPSS_EG3.2.1 – *Ambito portuale di Augusta – Limiti di circoscrizione e perimetri catastali*
 - DPSS_EG3.2.2 – *Ambito portuale di Augusta – Aree portuali e retroportuali*
 - DPSS_EG3.3.1 – *Ambito portuale di Catania - Limiti di circoscrizione e perimetri catastali*
 - DPSS_EG3.3.2 – *Ambito portuale di Catania - Aree portuali e retroportuali*
- **EG4 - Sotto-ambiti del Sistema Portuale**
 - DPSS_EG4.1.1 – *Ambito portuale di Augusta - Sotto-ambiti portuali e di interazione città-porto (inquadramento generale)*
 - DPSS_EG4.1.2 – *Ambito portuale di Augusta - Sotto-ambiti portuali e di interazione città-porto (dettaglio porto Xifonio)*
 - DPSS_EG4.1.3 – *Ambito portuale di Augusta - Sotto-ambiti portuali e di interazione città-porto (dettaglio rada Nord)*
 - DPSS_EG4.1.4 – *Ambito portuale di Augusta - Sotto-ambiti portuali e di interazione città-porto (dettaglio rada Centro)*
 - DPSS_EG4.1.5 – *Ambito portuale di Augusta - Sotto-ambiti portuali e di interazione città-porto (dettaglio rada Sud)*
 - DPSS_EG4.2.1 – *Ambito portuale di Catania - Sotto-ambiti portuali e di interazione città-porto (inquadramento generale)*
 - DPSS_EG4.2.2 – *Ambito portuale di Catania - Sotto-ambiti portuali e di interazione città-porto (dettaglio)*

⁴ Tavole integrate a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. Documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



2. Inquadramento normativo e programmatico

La nuova articolazione della pianificazione portuale definita dal D.Lgs 232/2017 e dalle *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale* si inserisce all'interno di un percorso di riforma avviato dal *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 Agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio ai sensi dell'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014.

Il PSNPL ha individuato gli indirizzi strategici e normativi da porre in essere negli anni successivi modificando l'intero sistema nazionale della portualità e della logistica, e richiedendo un maggiore coordinamento delle strategie dei singoli scali all'interno di una visione unica monitorata dal *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* e direttamente connessa alle politiche europee di sviluppo della rete TEN-T.

In particolare, per quanto riguarda la pianificazione portuale e il riordino delle Autorità preposte, il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* ha previsto all'interno dell'Azione 9 (*"Avvio di un processo di monitoraggio, pianificazione e promozione della portualità e della logistica italiana"*), le seguenti attività:

- Attività 9.4 - *"Revisione ed **armonizzazione** delle norme sulla **programmazione dei porti** e delle **perimetrazioni dell'AdSP**";*
- Attività 9.6 - *"**Definizione delle norme quadro per la predisposizione dei Piani regolatori e dei POT**, in linea con le procedure internazionali di formulazione di progetti di intervento con metodologie di tipo **Logical Framework Approach (LFA)**; in linea con queste norme è prevista l'emanazione di apposite **linee guida per la redazione dei piani regolatori e dei POT**. Tramite le metodologie LFA, e l'uso di adeguati strumenti quantitativi, deve essere verificato il raggiungimento degli obiettivi generali del Piano Nazionale, e di quelli specifici del Sistema Portuale titolare del Piano regolatore o del POT".*

In seguito all'approvazione del PSNPL, il D.Lgs. 169/2016 ha quindi avviato la razionalizzazione e riorganizzazione delle 24 *Autorità Portuali* costituite dal 1994 al 2002, prevedendo la loro sostituzione con 15 nuove *Autorità di Sistema Portuale (AdSP)*⁵ direttamente connesse alla rete trans-europea TEN-T definita dal Regolamento (UE) n. 1315/2013⁶.

In forza a tale Decreto è stata quindi istituita per l'area in questione l'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*, che nel 2017 è subentrata all'*Autorità Portuale di Augusta* e all'*Autorità Portuale di Catania* includendone i rispettivi porti.

Il medesimo D.Lgs. 169/2016 inoltre ha stabilito una nuova *governance* portuale nazionale introducendo l'art. 11-ter della Legge 84/94, che istituisce presso il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* la

⁵ Successivamente al D.Lgs 169/2016 che individuava inizialmente 15 Autorità, l'art. 22-bis del Decreto-Legge 23 ottobre 2018 n. 119, convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2018 n. 136, ha ulteriormente integrato l'art. 6 della L. 84/94 istituendo un'ulteriore *Autorità di Sistema Portuale dello Stretto*.

⁶ Ai sensi dell'art. 6 comma 3 della L. 84/94 modificata dal D.Lgs 169/2016, "*Sede della Autorità di Sistema Portuale è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, ricadente nella stessa Autorità di sistema portuale*".



Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Tale organo collegiale, di cui fa parte anche l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, ha *“il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, [...] operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole Autorità di sistema portuale”*.

In tal modo il legislatore ha subordinato la pianificazione urbanistica dei singoli sistemi portuali ad una regia nazionale unica che verifichi gli obiettivi e le strategie dei singoli porti all'interno di un quadro coerente di sviluppo nazionale ed europeo.

La riforma attuata dal predetto D.Lgs. 169/2016 e dal successivo D.Lgs 237/2017 ha infine modificato e integrato la Legge n. 84 del 1994, riformulando gradualmente l'impianto gestionale e programmatico della portualità nazionale e introducendo e/o aggiornando i seguenti strumenti urbanistici e di pianificazione portuale:

- il **Piano Regolatore di Sistema Portuale** (PRdSP) previsto dall'art. 5 della L. 84/94, che definisce l'assetto e lo sviluppo complessivo dei porti del Sistema in una strategia unica di lungo termine, da redigere in conformità alle linee guida predisposte dal *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* nel marzo 2017⁷;
- il **Rapporto Ambientale** ex D.Lgs 152/2006 a corredo del PRdSP, previsto dal comma 3 dell'art. 5 della L. 84/94;
- il **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale** (DEASP), previsto dall'art. 4-bis della L. 84/94, da redigere in conformità alle linee guida adottate dal *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* nel dicembre 2018⁸;
- il **Piano Operativo Triennale** (POT) confermato dalla L. 84/94 che, oltre a contenere le proposte di interventi e opere di grande infrastrutturazione ai sensi dell'art. 5 co. 10, adesso include anche *“le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche”* dell'intero sistema portuale.

Tale rinnovato quadro degli strumenti pianificatori e urbanistici previsti dalla riforma portuale rimanda espressamente agli indirizzi politici e normativi in materia di trasporti stabiliti a livello europeo e nazionale prevedendo, ai sensi del comma 1-bis dell'art. 5 della L. 84/94, che il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema debba essere “coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica”.

Al riguardo, in coordinamento con le politiche dell'Unione Europea, l'art. 6 della L. 84/94 stabilisce le sedi

⁷ Come si vedrà nel paragrafo successivo, invero tali Linee Guida sono state emanate successivamente al D.Lgs 169/2016 che apporta le prime modifiche alla Legge 84/94, ma precedentemente al D.Lgs 232/2017 che invece ha sostituito integralmente l'art. 5 della predetta legge riferito riformando per intero il processo di pianificazione portuale.

⁸ In attuazione dell'articolo 4bis della legge 28 gennaio 1994, le *“Linee Guida per i Documenti Energetico Ambientali dei Sistemi Portuali”* (DEASP) sono state adottate con Decreto n. 408 del 17 dicembre 2018 del direttore generale per il clima e l'energia del *Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare*, di concerto con il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*.



principali delle Autorità di Sistema nei porti appartenenti alla rete centrale della **Trans-European Network of Transport (Core TEN-T)** individuati nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013⁹.

In tal modo lo sviluppo della rete portuale e logistica nazionale, facendo diretto riferimento alla rete centrale TEN-T, si rende automaticamente coerente con le politiche di trasporto dell'Unione Europea nonché con gli obiettivi tematici individuati dai *Fondi di Sviluppo e Investimento Europei* (cfr. in particolare Regolamenti UE 1301/2013 e ss.) e posti in essere dai relativi programmi.

A livello di programmazione nazionale, invece, il predetto art. 5 della L. 84/94 si ricollega alla recente evoluzione della normativa dei Contratti Pubblici riformulata dal D.Lgs 50/2016 e ss.mm.ii. che ha definito una nuova disciplina per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari basata sui seguenti strumenti di pianificazione¹⁰:

- il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** (PGTL), espressamente citato dall'art. 5 della L. 84/94, che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo delle infrastrutture di trasporto del Paese;
- i **Documenti Pluriennali di Pianificazione** (DPP), di cui all'art. 2 co. 1 del D.Lgs 228/2011, che contengono l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL.

Per l'individuazione dei suddetti interventi prioritari, tra cui ricadono anche le *“opere di grande infrastrutturazione”* definite nei PRdSP¹¹, è dunque prevista l'ammissione a finanziamento dei soli investimenti pubblici che rispondono espressamente ad obiettivi di sviluppo condivisi e conformi a prestabiliti criteri di fattibilità tecnico-economica e di valutazione *ex-ante* ed *ex-post*¹².

Nelle more dell'adozione del nuovo PGTL, ad oggi non ancora avvenuta, l'art. 201 co. 7 del D.Lgs 50/2016 prevede inoltre che il primo DPP contenga le linee strategiche e gli indirizzi per il settore dei trasporti e delle infrastrutture, nonché un elenco degli interventi ad essi coerente.

A tale riguardo, il Codice dei Contratti nei medesimi articoli stabilisce altresì che annualmente il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* predisponga una dettagliata relazione sullo stato di avanzamento degli interventi inclusi nel DPP da allegare al *Documento di Economia e Finanza* (DEF).

A partire dal 2016, quindi, l'Allegato MIT al DEF è stato considerato come un aggiornamento dell'avanzamento della riforma della programmazione nazionale delle infrastrutture, in cui sono state anticipate le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni al 2030 da inserire nel *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*. Non a caso, l'orizzonte temporale al 2030 si ricollega alle tempistiche previste dal predetto Regolamento (UE) n. 1315/2013 per il completamento della rete europea centrale della TEN-T.

⁹ Fanno eccezione le sole Autorità di Sistema Portuale che non comprendono porti rientranti nella rete centrale della TEN-T.

¹⁰ Cfr. artt. 200-203 del D.Lgs 50/2016, come modificato dal D.Lgs 56/2017.

¹¹ Cfr. art. 5 co. 2 della L. 84/94 e ss.mm.ii.

¹² Cfr. artt. 3-8 del D.Lgs 228/2011 e successive *“Linee guida per la valutazione di investimenti in opere pubbliche nei settori del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti”* adottate con D.M. 300 del 16/07/2017.



Considerato quanto sopra ne deriva che, nell'attesa dell'adozione del *PGTL* richiamato espressamente dall'art. 5 della L. 84/94, i contenuti e gli obiettivi del *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* dovranno essere coerenti con gli indirizzi strategici nazionali riportati negli Allegati DEF predisposti dal *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* a partire dal 2016.

Pertanto, alla luce del combinato disposto dell'art. 5 comma 1-bis della L. 84/94 e della programmazione al momento vigente, il *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* deve essere coerente con:

- il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* adottato con D.P.C.M. del 06/08/2016;
- gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, definiti in particolare nel Regolamento (UE) 1315/2013 e ss.mm.ii.;
- gli indirizzi strategici forniti dagli Allegati al DEF del *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, nelle more dell'adozione del *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* di cui all'art. 201 del D.Lgs 50/2016 e ss.mm.ii.

Dal quadro normativo e programmatico fin qui delineato, si evince dunque una dimensione di area vasta del *Piano Regolatore di Sistema Portuale* che supera i confini demaniali e urbani dei singoli porti e si riaggancia a un livello di programmazione nazionale sovraordinato rispetto ai piani dei Comuni in cui ricadono i singoli porti dell'AdSP.

Pertanto, in una programmazione di medio-lungo termine è opportuno che le strategie, gli interventi e l'assetto delle "opere di grande infrastrutturazione" proposti nel PRdSP siano coordinati all'interno di una strategia unica, concordata con i partenariati istituzionali a livello locale e nazionale.

La metodologia di redazione del *Piano Regolatore di Sistema Portuale*, soprattutto nella prima fase di redazione del *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema*, ha quindi tenuto conto dei documenti programmatici e di indirizzo della politica nazionale per i trasporti e la logistica riepilogati a titolo esemplificativo e non esaustivo nella seguente tabella.

Principali documenti programmatici e di indirizzo della politica nazionale per i trasporti e la logistica	
Documento programmatico e/o di indirizzo	Atti e normative connesse
<i>Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica</i>	Approvazione DPCM 26/8/2015; D.Lgs 169/16 e D.Lgs 232/2017; DM 18/11/2016 (Risorsa Mare)
<i>Nuovo Codice degli Appalti</i> (con particolare riferimento alle norme per la programmazione e progettazione)	D.Lgs 50/2016 e ss.mm.ii. con particolare riferimento a: - art. 201 (strumenti di pianificazione e programmazione) - art. 202 (Finanziamento e riprogrammazione delle risorse per infrastrutture prioritarie)
<i>Nuovo fondo per le infrastrutture prioritarie e per la progettazione</i>	Legge di stabilità L. 208/2015 (G.U. 30/12/2015) L. 232/2016 (G.U. 21/12/2016) L. 205/2017 (G.U. 29/12/2017)
<i>Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche</i>	D.Lgs 228/2011 art. 8 D.M. n. 300 del 16/06/2017
<i>Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica</i>	Allegato DEF 2016
<i>Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali</i>	Allegato DEF 2017
<i>Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica</i>	Allegato DEF 2018
<i>Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia</i>	Allegato DEF 2019



Oltre ai suddetti documenti collegati alle politiche nazionali, il *Piano Regolatore di Sistema Portuale* ha considerato anche i programmi e regolamenti connessi alle politiche europee di coesione in tema di trasporti, ed in particolare:

- *Accordo di Partenariato 2014-2020 tra Italia e Commissione Europea*;
- *Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020*;
- *Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020*
- Direttiva 94/2014/UE relativo allo sviluppo di un'infrastruttura europea per carburanti alternativi (incluso GNL ed elettricità);
- Regolamento (UE) n. 1315/2015 relativo al nuovo assetto della rete *Core e Comprehensive* delle *Trans-European Network of Transport (TEN-T)*, modificato dal Regolamento Delegato (UE) n. 849/2017.

In merito a quest'ultimo punto, in particolare, il *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* dovrà tenere conto delle interazioni e connessioni del porto *Core* di Augusta con la rete TEN-T, a cui si ricollegano a loro volta:

- l'**Area Logistica Integrata della Sicilia Sud-Orientale**, istituita dal *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* in attuazione del *PON Infrastrutture e Reti 2014-2020* e in forza all'Accordo di Adesione sottoscritto il 27/07/2016;
- la **Zona Economica Speciale della Sicilia Orientale** di futura istituzione su proposta della Regione Siciliana al *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*.

Al riguardo si segnala infatti che, come previsto nell'Accordo di Partenariato 2014-2020 stipulato tra l'Italia e la Commissione Europea nonché nello stesso PSNPL e nel *PON Infrastrutture e Reti 2014-2020*, gli interventi relativi ai *sistemi portuali e interportuali* delle regioni meridionali dovranno essere articolati in Aree Logistiche Integrate (ALI) e finalizzati a migliorare la competitività del territorio.

In ciascuna delle cinque Aree Logistiche Integrate, già descritte nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, il programma di investimenti mira a realizzare *infrastrutture portuali, retroporti e interporti, piattaforme logistiche*, con le relative connessioni ai corridoi multimodali della *Rete europea di trasporto*.

Per quanto riguarda invece le suddette Zone Economiche Speciali (ZES), istituite con D.L. 91/2017¹³ e disciplinate con DPCM n. 12 del 25/01/2018 (ratifica dei criteri di istituzione), esse comprendono *un'area portuale, collegata alla rete TEN-T* e le aree ad essa economicamente collegate con agevolazioni fiscali e semplificazioni amministrative per le aziende insediate.

Non ultimo, in particolar modo per la seconda fase del servizio relativa alla redazione dei *Piani Regolatori Portuali*, bisognerà considerare la pianificazione urbanistica e dei trasporti in atto a livello regionale e locale con specifico riferimento ai seguenti strumenti di pianificazione urbanistica e dei trasporti:

¹³Decreto-Legge 20 giugno 2017, n. 91 recante "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno", convertito con modificazioni dalla L. 3 agosto 2017, n. 123.



- *Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità* della Regione Siciliana approvato nel 2017.
- *Piani Territoriali Provinciali* delle ex Province Regionali di Catania e Siracusa (ora *Città Metropolitana di Catania* e *Libero Consorzio Comunale di Siracusa* ai sensi della L.R. 15/2015 e ss.mm.ii.);
- *Piani Urbani della Mobilità* dei territori comunali e sovracomunali interessati dai PRP;
- *Piani Regolatori Generali* dei Comuni di Catania, Augusta, Melilli e Priolo Gargallo;
- *Piani Urbani del Traffico* dei territori comunali interessati dai PRP



3. Processo di condivisione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema

Come già specificato all'inizio del Documento, il processo di sviluppo, concertazione e approvazione del *Piano Regolatore di Sistema Portuale* può essere suddiviso in due **fasi operative** scandite dalla redazione e approvazione dei seguenti documenti:

- il **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema** (DPSS), comprensivo di tutti i porti ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'*Autorità di Sistema Portuale*;
- i **Piani Regolatori Portuali** (PRP) di ciascun porto ricompreso nella circoscrizione territoriale dell'*Autorità di Sistema Portuale*.

Tali fasi vanno contestualizzate all'interno di un più lungo **processo di pianificazione portuale**, concertato con diversi attori locali e soggetto a tempistiche che sono dettate dalle procedure tecnico-amministrative stabilite dal combinato disposto della L. 84/94, della L. 241/1990 e del D.Lgs 152/2006.

Nella sua articolazione generale, infatti, il processo di redazione e approvazione del *Piano Regolatore di Sistema Portuale* coinvolge i seguenti organismi e attori nazionali e locali nel processo di adozione e approvazione individuato dall'art. 5 della L.84/94:

- **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale**, attraverso gli uffici del *Segretariato Generale*, n.q. di soggetto responsabile della redazione della pianificazione portuale (art. 5, commi 1-bis e 1-sexies, e art. 10);
- **Comuni di Catania, Augusta, Priolo Gargallo e Melilli**, per la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città, il rilascio del parere preventivo sul D.P.S.S. e l'acquisizione dell'intesa sui *Piani Regolatori Portuali* per le aree di propria competenza (art. 5, commi 1-ter, 1-quater e 2 quater);
- **Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale**, per l'adozione del D.P.S.S. e dei *Piani Regolatori Portuali* (art. 5, commi 1-quater e 2-quater);
- **Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale** per le eventuali osservazioni sul D.P.S.S. da comunicare al *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (art. 5, commi 1-quater e 1-quinques)
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, per l'acquisizione dell'intesa relativa al D.P.S.S. e i pareri sui *Piani Regolatori Portuali* (art. 5, commi 1-quater, 1-quinques e 2-quater)
- **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, per il rilascio dei pareri di competenza sui *Piani Regolatori Portuali* (art. 5, comma 2-quater);
- **Regione Siciliana**, per l'acquisizione dei pareri e delle intese sul D.P.S.S. e sui *Piani Regolatori Portuali* in sede di Conferenze di Servizi e per l'approvazione finale dei *Piani Regolatori Portuali* a seguito della conclusione della procedura VAS (art. 5, commi 1-quinques, 2-quater e 2-quinques).

Oltre agli Enti e Organismi sopra elencati, si ritiene altresì essenziale coinvolgere la **Marina Militare** per la condivisione e integrazione delle strategie di sviluppo del porto di Augusta nell'ambito di obiettivi condivisi.

Andrebbero infine considerati anche i soggetti istituzionali competenti per le parallele procedure di



Valutazione Ambientale Strategica da porre in essere per ogni Piano Regolatore Portuale ai sensi del D.Lgs 152/2006.

Il gruppo di progettisti dell'Autorità di Sistema Portuale con il supporto della Società incaricata, IDEA URBANA Engineering S.r.l., ha concordato le varie fasi e relative azioni del processo di sviluppo e condivisione del *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* in coerenza con il percorso individuato dal D.Lgs 232/2017, che si riepilogano nella seguente tabella.

Processo di sviluppo e condivisione del <i>Documento di Pianificazione Strategica di Sistema</i>	
Fase	Azioni
Preparazione del PRdSP	<ul style="list-style-type: none">- acquisizione delle indicazioni preliminari sulle politiche e le strategie di sviluppo- definizione dell'elenco di Enti e soggetti istituzionali da coinvolgere nel processo di piano- invio delle comunicazioni dell'AdSP verso Enti terzi- incontri tecnici preliminari (nodi SITR e uffici tecnici)- condivisione preliminare della struttura del documento con CSLLPP- acquisizione delle basi cartografiche comuni- acquisizione dati statistici e programmi/piani/progetti
Versione preliminare DPSS	<ul style="list-style-type: none">- trasmissione dell'ordinativo da parte del RUP- predisposizione della versione preliminare del <i>DPSS</i>
Verifica preliminare	<ul style="list-style-type: none">- verifica da parte del RUP e osservazioni preliminari dell'AdSP- eventuali integrazioni e correzioni del DPSS e perfezionamento della bozza preliminare
Pareri dei Comuni	<ul style="list-style-type: none">- presentazione preliminare del DPSS ai principali soggetti istituzionali- acquisizione dei pareri ex art. 5, co. 1-quater, lett. a L. 84/94 da parte dei Comuni di Catania, Augusta, Melilli e Priolo Gargallo che si esprimono "entro e non oltre 45 gg dal ricevimento dell'atto"
Adozione Comitato di Gestione	<ul style="list-style-type: none">- integrazione del DPSS a seguito del recepimento dei pareri da parte dei Comuni- verifica interna tra AdSP e Società ed eventuali ulteriori integrazioni- adozione del DPSS da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP ai sensi dell'art. 5, co. 1-quater, lett. b, L. 84/94
Intesa MIT-Regione Siciliana	<ul style="list-style-type: none">- integrazione del DPSS a seguito del recepimento di eventuali indicazioni da parte del Comitato di Gestione- verifica interna tra AdSP e Società ed eventuali ulteriori integrazioni- presentazione definitiva del DPSS ai principali soggetti istituzionali- Conferenza di Servizi per Intesa MIT-Regione Siciliana ai sensi dell'art. 5, co. 2-quater, lett. a, e co. 2-quinques L. 84/94
Approvazione DPSS	<ul style="list-style-type: none">- Predisposizione versione finale del DPSS in funzione delle intese- Approvazione del DPSS da parte della Regione Siciliana ai sensi dell'art. 5, co. 1-quater, lett. b, L. 84/94



4. Criteri per la determinazione degli ambiti ricompresi nella circoscrizione territoriale dell’Autorità di Sistema Portuale.

Come già specificato nelle precedenti pagine, il *Piano Regolatore di Sistema Portuale* regola ai sensi dell’art. 5 co. 1 della L. 84/94 la “pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di Sistema Portuale”.

Con riferimento a tali circoscrizioni, il *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* “individua e perimetra”¹⁴:

- le “**aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali**” che includono le zone “*destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie*”¹⁵;
- le “**aree di interazione porto-città**” la cui pianificazione, in seguito all’approvazione del DPSS, “è stabilita dai Comuni, previo parere della competente Autorità di Sistema Portuale”¹⁶;
- i “**collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario**”;
- gli “**attraversamenti del centro urbano**”.

In considerazione di quanto sopra, dunque, prima di avviare le analisi di contesto e la successiva definizione degli obiettivi e strategie di Sistema è necessario perimetrare in maniera univoca i confini di circoscrizione portuale sulla base delle verifiche incrociate tra i piani regolatori vigenti e le aree demaniali riportate nelle cartografie attuali, valutando anche l’eventuale opportunità di rettificare i limiti territoriali in essi riportati in conformità a quanto previsto dal PSNPL e dalla L. 84/94.

A tal fine il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* ha emanato appositi indirizzi operativi per la definizione degli ambiti di competenza delle Autorità di Sistema Portuale mediante la Circolare n. 08/2019 del 26/02/2019 della *Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne* (in seguito *DG Porti*)¹⁷.

In particolare, la suddetta circolare chiarisce che il Legislatore, con il D.Lgs 169/2016, “ha superato la previsione di rilascio di apposito Decreto Ministeriale per l’individuazione puntuale delle nuove circoscrizioni territoriali delle Autorità di Sistema Portuale, individuandole come elenco di “Porti” indicati nell’*Allegato A* del medesimo decreto.

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”.

¹⁴ Cfr. art. 5, comma 1-bis, lett. b) della L. 84/94 modificata dal D.Lgs 232/2017.

¹⁵ Cfr. art. 5, comma 1-sexies della L. 84/94 modificata dal D.Lgs 232/2017.

¹⁶ Cfr. art. 5, comma 1-ter della L. 84/94 modificata dal D.Lgs 232/2017.

¹⁷ Cfr. Circolare 08/2019 del 26/02/2019, avente ad oggetto “D.Lgs 4 agosto 2016, n. 169 – Indirizzo operativo per la definizione degli ambiti di competenza e per l’aggiornamento del SID – il Portale del Mare”.



In virtù di tale circolare, con Delibera di Comitato di Gestione n. 10 del 19/09/2019 l'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* ha avviato il procedimento per la definizione degli ambiti di competenza e per l'aggiornamento della Circostrizione Territoriale nel *Sistema Informativo del Demanio Marittimo*.

A seguito di successivo Comitato di Gestione del 18/12/2019, l'Ente ha pertanto inoltrato al *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* per le conseguenti procedure di rito, due separati studi per:

- la determinazione degli ambiti di competenza entro gli attuali limiti di circoscrizione;
- l'estensione dei limiti territoriali di circoscrizione.

I suddetti studi approvati in sede di comitato di gestione portuale perimetrano le aree di competenza dell'Autorità di Sistema e sono volti a:

- definire in maniera esatta gli attuali limiti della **circoscrizione territoriale** dell'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* ai sensi dell'art. 6 della Legge 84/1994 nonché in attuazione alle recenti riforme della legislazione nazionale introdotte dal D.Lgs 169/2016 e dal D.Lgs 232/2017;
- individuare geograficamente e univocamente i **confini catastali e demaniali** dell'Autorità di Sistema Portuale, per il loro inserimento e aggiornamento nel *Sistema Informativo del Demanio Marittimo* (S.I.D.) ai sensi della Circolare n. 08/2019 del 26/02/2019;
- perimetrare gli **ambiti di competenza**¹⁸ nei singoli porti di Augusta e Catania entro gli attuali limiti di circoscrizione territoriale, al fine di perimetrarne internamente i sotto-ambiti e le aree nel *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/1994;
- avviare la procedura di cui all'art. 6 comma 15 della L. 84/94, come modificata dal D.Lgs 169/2016, al fine di estendere gli attuali limiti territoriali di circoscrizione dell'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* per entrambi gli ambiti di Augusta e Catania.

Tale perimetrazione, riportata negli allegati elaborati grafici del presente documento, 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.

L'approvazione della sopra citata determinazione degli ambiti di competenza entro gli attuali limiti di circoscrizione dell'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* è stata comunicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 25/06/2020¹⁹.

Per quanto riguarda invece la proposta aggiuntiva di rettifica e di estensione dei limiti di circoscrizione, che si riporta anche nel presente documento, essa si è resa necessaria:

- a seguito dell'accorpamento dei porti di Augusta e Catania in un'unica Autorità di Sistema Portuale, con conseguente adeguamento degli obiettivi strategici dei due scali;
- per l'allineamento dei confini di circoscrizione alle previsioni dei piani regolatori vigenti e alle indicazioni fornite dalle Autorità Marittime competenti.

¹⁸ Come riportato nelle "*Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuali*" emanate dal *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* nel marzo 2017, si definiscono "ambiti" i perimetri entro i quali vigono le previsioni del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

¹⁹ Integrazione aggiunta a seguito della nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.



Dal punto di vista metodologico e procedurale, quindi, per identificare i limiti territoriali dell'Autorità di Sistema Portuale e delimitarne le aree interne alla circoscrizione è stato necessario determinare a priori:

1. i **referimenti normativi** che definiscono i limiti di circoscrizione e ne regolamentano le funzioni;
2. gli **strumenti urbanistici** riferiti ai porti di Augusta e Catania precedentemente approvati e ad oggi vigenti;
3. le **basi cartografiche** da adottare per la redazione degli elaborati grafici del DPSS e dei PRP;
4. le **motivazioni e necessità di estensione dei confini** di circoscrizione di entrambi i porti²⁰.

²⁰Integrazione aggiunta a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



4.1 Riferimenti normativi per la delimitazione delle Circoscrizioni Territoriali

In merito al primo punto, l'art. 20 co. 5 della L. 84/94 aggiornata precisa che alle AdSP “è trasferita l'amministrazione dei beni del demanio marittimo²¹ compresi nella circoscrizione territoriale come individuata ai sensi dell'articolo 6.”

Ciò posto, ai sensi del combinato disposto dei sopra citati artt. 6 e 20, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è subentrata alle precedenti Autorità Portuale di Augusta e Autorità Portuale di Catania “nella proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti e in tutti i rapporti in corso”, acquisendone pertanto le rispettive circoscrizioni territoriali.

I limiti territoriali della precedente **AP di Augusta** sono stati individuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. del 5 settembre 2001, in cui si stabilisce che “La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Augusta è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei indicati nel piano regolatore portuale²² e compresi nel tratto di costa che va dal punto identificato dalle coordinate geografiche aventi latitudine 37° 13' 04 N e longitudine 15° 13' 54 E al punto identificato dalle coordinate geografiche aventi latitudine 37° 09' 57 N e longitudine 15° 12' 23 E”.

I limiti territoriali della precedente **AP di Catania** sono invece stati individuati inizialmente con D.M. del 6 aprile 1994 e successivamente estesi con D.M. 25 gennaio 2000, i quali stabiliscono che “La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Catania è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che va dalla radice del molo di Levante” e “fino al punto, individuato con le coordinate Lat. 37° 29' 01 N e Long. 015° 05' 05 nel quale, secondo le previsioni del vigente piano regolatore del porto²³ è prevista la localizzazione della radice della mantellata a protezione del molo sud del bacino porto turistico”.

Al riguardo è inoltre opportuno precisare che, ai fini di un'eventuale rideterminazione delle circoscrizioni territoriali nell'ambito del DPSS, ai sensi dell'art. 6 comma 15 della L. 84/94 i limiti territoriali di ciascuna delle istituite Autorità di Sistema Portuale possono essere comunque modificati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del *Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*.

²¹ Per la definizione in dettaglio del *Demanio Marittimo* e dei beni ivi compresi si rimanda al Titolo II, Capo I del R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della Navigazione).

²² Trattasi del P.R.P. di Augusta redatto nel 1963 e a tutt'oggi vigente, che negli anni successivi è stato oggetto di varianti e adeguamenti tecnico-funzionali.

²³ Trattasi del P.R.P. di Catania redatto nel 1978 e a tutt'oggi vigente, che negli anni successivi è stato oggetto di varianti e adeguamenti tecnico-funzionali.



4.2 Circostrizioni riportate negli strumenti urbanistici vigenti dei porti di Augusta e Catania

Il Piano Regolatore Portuale vigente per il **porto di Augusta** fa ancora riferimento al progetto redatto a suo tempo dall'Ufficio del genio civile opere marittime di Palermo risalente al 1963 che negli anni successivi è stato oggetto di varianti e adeguamenti tecnico-funzionali approvati dal C.S.LL.PP. con voto n. 421 del 17/08/1980 e voto n. 251 del 28/05/1986, relativi principalmente all'area del porto commerciale.

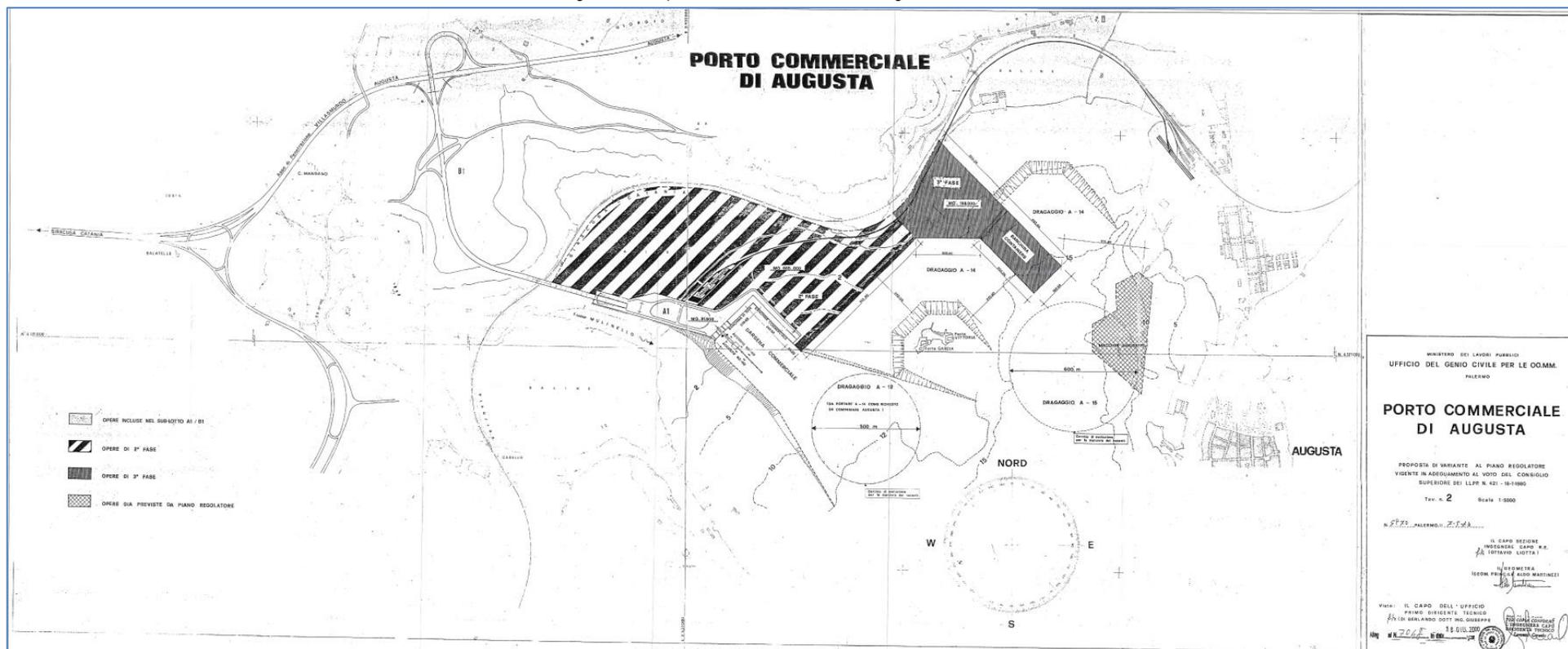
Dal confronto tra il Piano Regolatore Portuale vigente con il sopra citato il D.M. del 5 settembre 2001 si evince che la circoscrizione territoriale di Augusta comprende l'intera rada estendendosi dalla radice della "Diga Settentrionale" fino alla radice del "Pontile Polimeri Europa".

Il Piano Regolatore Portuale vigente per il **porto di Catania** fa invece riferimento al Piano approvato con D.M. n.594 del 16/02/1978 che ha subito modifiche negli anni successivi fino all'ultimo aggiornamento avvenuto con l'adeguamento tecnico-funzionale approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Voto n° 451 del 15/01/2003.

Dal confronto tra il Piano Regolatore Portuale vigente con i sopra citati D.M. del 6 aprile 1994 e D.M. 25 gennaio 2000, ne deriva che la circoscrizione territoriale di Catania ricomprende il tratto di costa dalla radice del Molo di Levante fino alla parte Nord del litorale della Playa, dove l'attuale PRP prevede la realizzazione di un porto peschereccio con valenza anche turistica, adiacente all'attuale Darsena Traghetti.



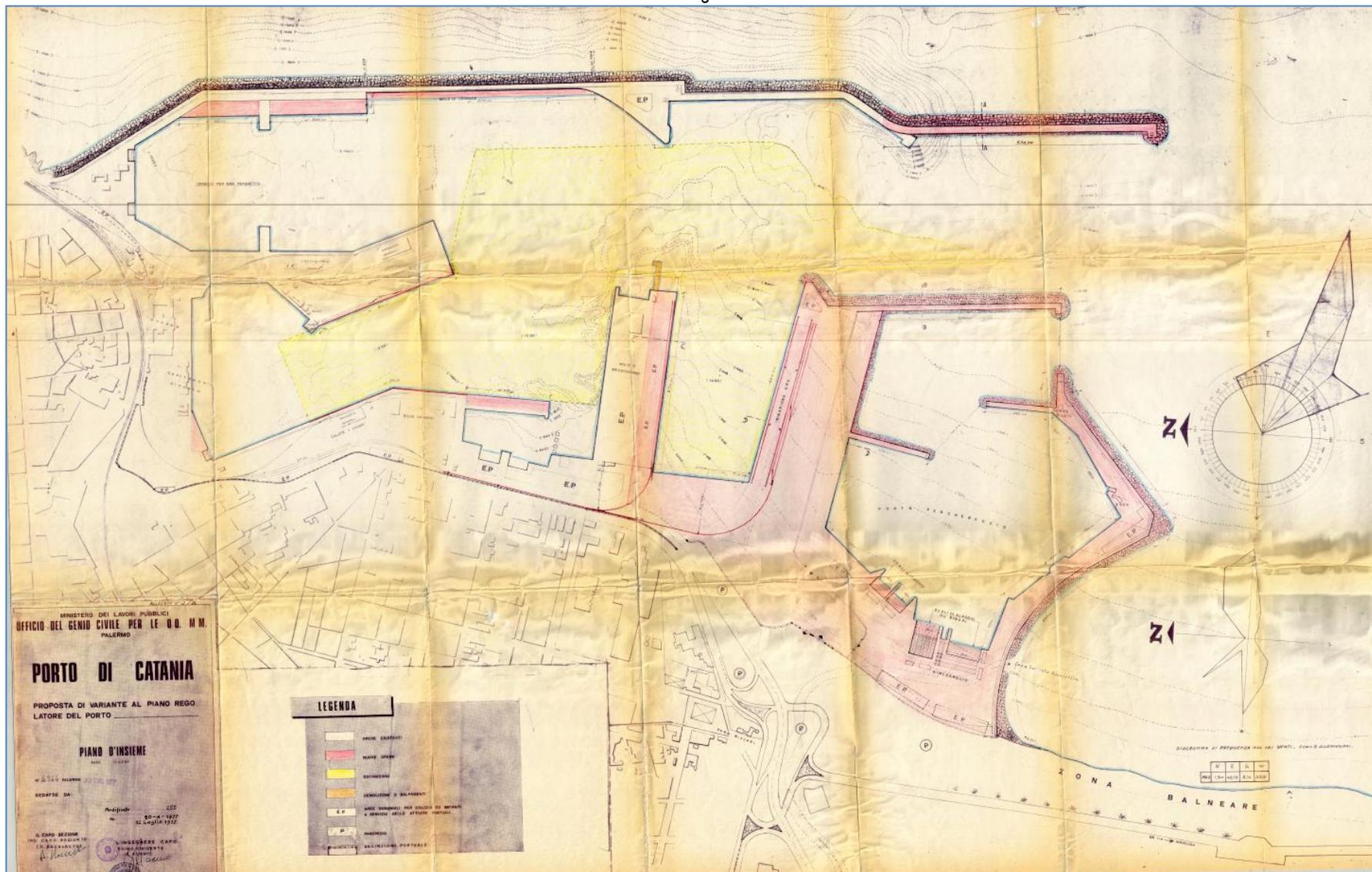
Porto di Augusta – Proposta di variante al Piano Regolatore Portuale del 1986



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale



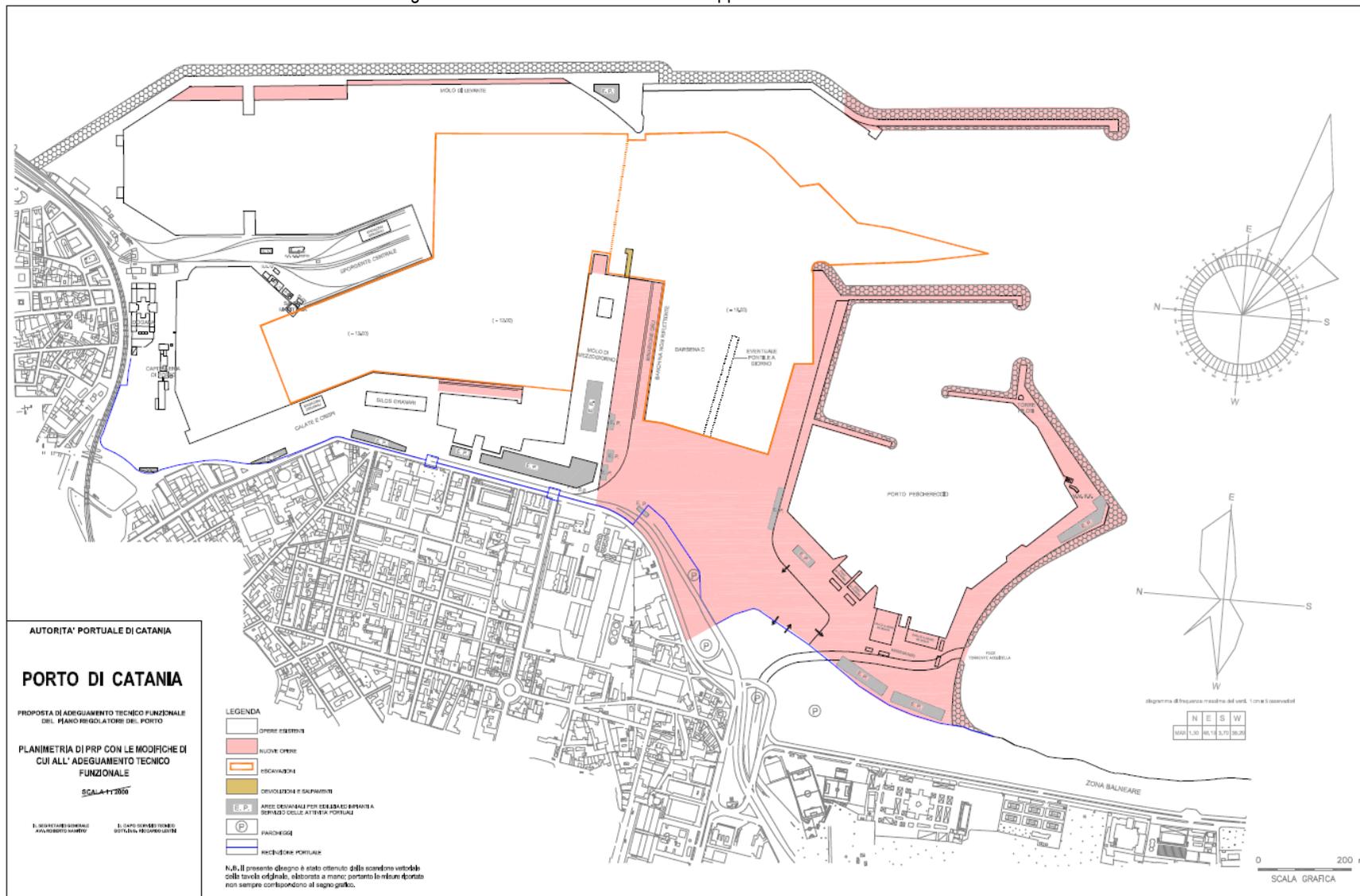
Porto di Catania – Piano Regolatore Portuale del 1978



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale



Porto di Catania – Adeguamento Tecnico-Funzionale al PRP approvato dal C.S.LL.PP. con voto n. 451 del 15/01/2003



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale



4.3 Basi cartografiche di riferimento per la determinazione degli ambiti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali

Le Linee Guida emanate dal C.S.LL.PP. nel 2017 indicano espressamente che le tavole di piano hanno valore normativo e che devono essere sviluppate su cartografia georeferenziata²⁴ per la definizione esatta delle coordinate delle singole aree e opere portuali.

Considerati i differenti periodi in cui sono stati redatti i Piani Regolatori Portuali di Augusta e Catania, nonché il livello di aggiornamento e di dettaglio topografico delle planimetrie disponibili, è necessario ricostruire una base cartografica in formato digitale, per la perimetrazione esatta delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nelle predette circoscrizioni territoriali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale.

Con lo scopo di agevolare le verifiche tecniche degli uffici preposti alla sua approvazione, la cartografia del DPSS deve utilizzare basi cartografiche ufficiali sviluppate in periodi coevi per entrambi i porti e con sistemi di coordinate di riferimento comuni alle cartografie utilizzate dagli altri Enti che dovranno esprimersi durante il processo di approvazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

Dalle verifiche effettuate risulta che attualmente, nonostante i recenti aggiornamenti normativi nazionali successivi alla Direttiva 2007/2/CE, la maggior parte delle cartografie disponibili per le aree di Augusta e Catania sono state sviluppate con Sistema di Coordinate di Riferimento (SCR) "Monte Mario Fuso Est".

A tal fine, gli elaborati grafici del DPSS sono stati sviluppati in funzione delle seguenti basi cartografiche e basi dati:

- Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SCR: Gauss-Boaga) a scala 1:2.000.
- Database topografico catastale dell'Agenzia delle Entrate (SCR: Gauss-Boaga) a scala 1:2.000²⁵;
- Carta Tecnica Regionale volo 2007-2008 (SCR: Gauss-Boaga) a scala 1:10.000²⁶;
- Carta Tecnica Regionale volo 2012-2013 (SCR: ETRS89) a scala 1:10.000²⁷;
- Carte nautiche dell'Istituto Idrografico della Marina Militare (SCR: ED50) antecedenti al 2000 e a scale diverse.

Dai primi confronti tra le cartografie al momento disponibili emergono alcune incongruenze tra le circoscrizioni territoriali riportate nei Piani Regolatori Vigenti e i confini demaniali riportati nel Sistema Informativo del Demanio Marittimo, in particolar modo per il porto di Augusta.

A seguito della verifica delle corrispondenze e delle eventuali incongruenze tra i Piani Regolatori Portuali vigenti e le basi cartografiche ufficiali è stata predisposta una nuova proposta di circoscrizione territoriale dei singoli porti sviluppata e georiferita secondo i sistemi di coordinate prima citati.

Ciò consentirà di determinare in maniera univoca le circoscrizioni territoriali nonché, per i successivi *Piani*

²⁴ Cfr. C.S.LL.PP., "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale", marzo 2017, pp. 59-60.

²⁵ Al riguardo si ricorda che il Sistema Informativo Demanio marittimo è stato sviluppato sulla stessa base cartografica.

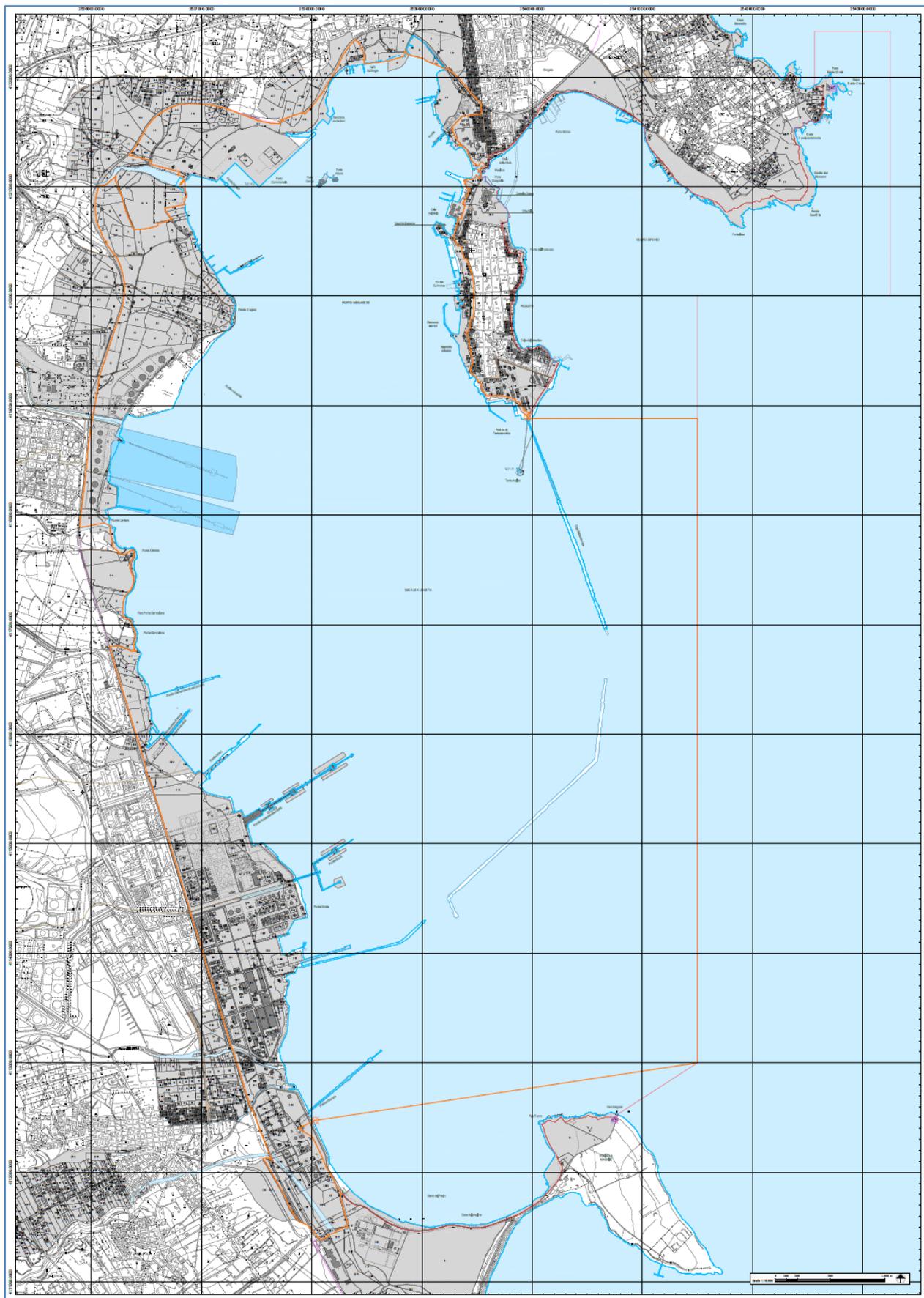
²⁶ Ultima base cartografica sviluppata dalla Regione Siciliana con sistema di coordinate Gauss-Boaga.

²⁷ Ultima base cartografica disponibile sviluppata dalla Regione Siciliana.



Regolatori Portuali, di suddividere ulteriormente al suo interno le “aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali” e le “aree di interazione porto-città” a seguito della definizione degli obiettivi.

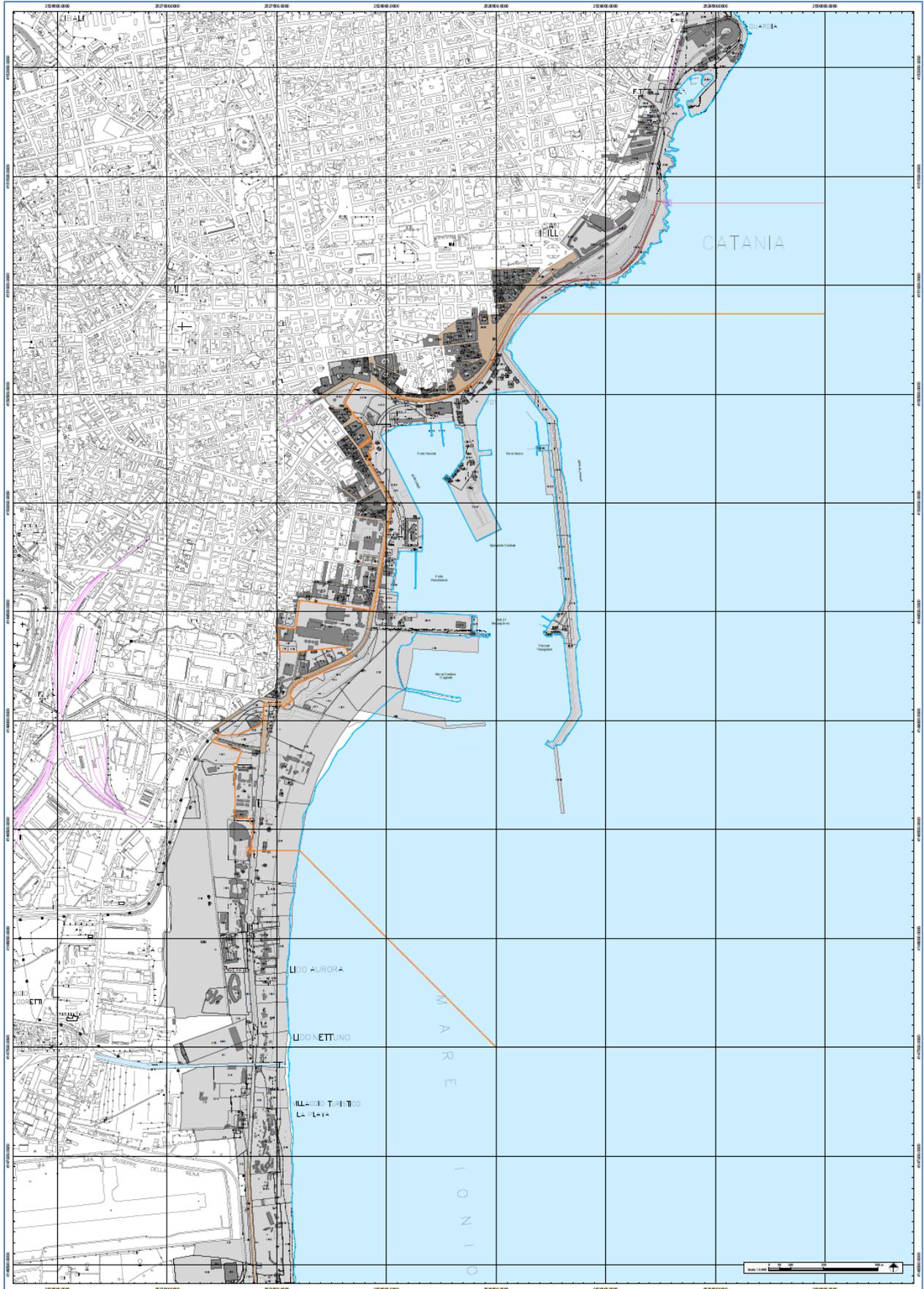
Ambito portuale di Augusta – Limiti attuali di circoscrizione e proposta di estensione



Fonte: Nostre elaborazioni



Ambito portuale di Catania – Limiti attuali di circoscrizione e proposta di estensione



Fonte: Nostre elaborazioni



4.4 Descrizione degli ambiti portuali della circoscrizione territoriale²⁸

Nel presente paragrafo si riporta la descrizione degli ambiti portuali di Augusta e Catania facenti parte della circoscrizione territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

Oltre alla descrizione generale degli ambiti, di seguito si riportano anche gli elementi di approfondimento sui presupposti per l'ampliamento delle circoscrizioni di competenza dell'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*, che con nota prot. 9265 del 03/09/2020 sono stati trasmessi al Dicastero e alle Autorità Marittime competenti rispettivamente per il porto di Augusta e il porto di Catania.

Porto di Augusta

A seguito della riforma portuale posta in essere in virtù del D.Lgs. 169/2016, dell'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* ha ripreso il processo di revisione della circoscrizione territoriale precedentemente avviato congiuntamente dalla ex Autorità Portuale di Augusta e dalla Capitaneria di Porto di Augusta, riconducendolo all'interno del percorso di modifica dei limiti territoriali, così come previsto all'art. 6 comma 15 della Legge n. 84/94.

A tal fine sono state eseguite le predette verifiche tra i documenti di pianificazione portuale vigenti e le cartografie disponibili, con lo scopo di riscontrare le note della Capitaneria di Porto di Augusta, prot. 17901 del 09/10/2015 e prot. 18112 del 13/10/2015 relative alla rideterminazione dei confini del porto megarese e Xifonio.

La proposta di estensione dei limiti territoriali riferita all'ambito di Augusta tiene conto:

1. del D.M. del 5 settembre 2001 relativo ai limiti di circoscrizione della ex Autorità Portuale di Augusta nel quale si legge testualmente *“che i limiti della circoscrizione territoriale possono essere definiti, per quanto possibile, con riferimento alle aree demaniali marittime interessate dagli strumenti di pianificazione portuale e con riferimento alle prospettive di sviluppo delle attività portuali”*;
2. delle previsioni del piano regolatore portuale vigente relative allo sviluppo di attività portuali anche nelle aree retroportuali interne a Ovest della rada di Augusta e oltre gli attuali limiti di circoscrizione definiti dal predetto Decreto ministeriale;

Premesso quanto sopra, con riferimento alla nota della Capitaneria di Porto di Augusta prot. n. 17901 del 09/10/2015, si condivide la tesi secondo la quale *“la circoscrizione dell'Autorità Portuale coincide con l'ambito territoriale del porto di Augusta; quest'ultimo è un sistema rada-porto che ricomprende il porto Megarese, il porto Xifonio ed il seno di Priolo, delimitato ad Est dalla congiungente che va dal faro della penisola Magnisi a capo Santa Croce”*.

La proposta di estensione di che trattasi si incardina infatti su una previsione di sviluppo del territorio portuale in questione, nel settore peschereccio, turistico e da diporto, come previsto dall'art. 4 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., che potrebbe essere posta in essere nel medio e lungo termine.

²⁸ Integrazione aggiunta a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



In particolare il Porto Xifonio, posto a Nord della Baia di Augusta, che costituisce l'oggetto principale della proposta di estensione dell'ambito di Augusta, per la sua conformazione naturale rappresenta per vocazione naturale lo spazio adeguato per sviluppare il turismo da diporto, la pesca e tutte le attività ad esse connesse, quale alternativa possibile allo sviluppo locale della Sicilia Orientale. Il Porto Xifonio potrebbe, nel lungo periodo, assumere anche la funzione di avamposto per la sosta temporanea di navi da crociera.

Al riguardo si rappresenta infatti che alcune compagnie di navigazione del settore crocieristico hanno già utilizzato gli spazi della rada di Augusta per la sosta invernale ed è auspicabile che le stesse e/o altre compagnie possano utilizzare, in futuro, lo scalo portuale di Augusta.

Le funzioni peschereccia, turistica e da diporto potrebbero dunque trovare sviluppo proprio sul versante Est della rada di Augusta in corrispondenza del Porto Xifonio.

A tale proposito è opportuno evidenziare che storicamente Augusta è stata una città economicamente molto legata alla pesca, alla economia del mare ed alle attività ad essa connesse fino agli anni '50, periodo in cui è stato avviato un importante e radicale processo di industrializzazione, fondato sulla raffinazione del greggio, mediante la realizzazione di impianti industriali, lungo il versante ovest della rada di Augusta.

Lo sviluppo dell'industria ha causato il progressivo e repentino depauperamento della manodopera e delle risorse nelle attività tradizionali locali tra cui anche l'indotto connesso alla pesca.

In una prospettiva di sviluppo, è necessario considerare i dati statistici dei traffici commerciali legati alla raffinazione del petrolio nel Porto di Augusta che, ad oggi sono ancora prevalenti sull'intera movimentazione di merci in porto, ma che riportano negli ultimi due decenni una riduzione graduale dei volumi di traffico di idrocarburi.

Pertanto, l'economia portuale di Augusta potrà, nel medio e lungo termine, affrontare importanti cambiamenti ed evoluzioni di cui bisogna tenere conto già oggi al fine di porre le basi per uno sviluppo alternativo del territorio megarese e siracusano.

Si osserva, inoltre, che la rada di Augusta è geograficamente posizionata favorevolmente rispetto alle principali mete turistiche della Sicilia Orientale, ovvero dalla rada di Augusta si possono facilmente raggiungere, via mare, i luoghi ad alta vocazione turistica ormai riconosciuti a livello internazionale quali Siracusa, Marzamemi e Portopalo a Sud, Catania, Taormina e Messina a Nord.

Non si può non considerare, altresì, che lo stesso territorio di Augusta è ricco di testimonianze storiche di rilievo internazionale e che pertanto costituiscono esse stesse una risorsa durevole su cui poter pianificare lo sviluppo del territorio, anche portuale.

Da ultimo, le Zone Economiche Speciali, di recente istituzione anche su territorio siciliano, costituiscono un ulteriore presupposto per favorire lo sviluppo delle attività produttive.

Queste ultime, potranno crescere solo disponendo di spazi portuali e retroportuali adeguatamente attrezzati e funzionali alle esigenze del mercato, anche nell'ottica dello sviluppo territoriale di area vasta che riguarda la Sicilia Sud Orientale ricomprendendo, ognuno con le proprie vocazioni funzionali, i porti di Santa Panagia,



Siracusa, Pozzallo e Marina di Melilli²⁹.

Ciò posto, in una prospettiva di pianificazione del territorio della Sicilia Orientale per i prossimi 30 anni, nell'ambito della redazione del *Piano Regolatore di Sistema Portuale*, a partire dalle vocazioni proprie del territorio portuale appartenenti alla rada di Augusta, è auspicabile:

1. sul **versante Ovest** la prosecuzione della funzione industriale e di una sua conversione verso modelli di sviluppo sostenibili e contestuale potenziamento e sviluppo della funzione cantieristica e commerciale, e realizzazione di una piattaforma logistica integrata (dal porto Megarese fino al seno del Priolo);
2. sul **versante Est** lo sviluppo della funzione peschereccia, turistica e da diporto (dal porto Xifonio fino a Capo Santa Croce).

Dette previsioni, potranno avere attuazione dopo avere definito ed ultimato il processo di formazioni ed approvazione del piano regolatore di sistema portuale già avviato da questa AdSP, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii..

Ciò posto, la nuova circoscrizione territoriale è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle aree retroportuali, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che si estende tra:

- la particella catastale in cui ricade il faro di capo Santa Croce, identificata con n. 164 nel foglio di mappa n. 60 sviluppo Z del Comune di Augusta;
- le particelle catastali afferenti al faro della penisola Magnisi, identificate con n. 48 e A del foglio di mappa n. 83 sviluppo X sezione B del Comune di Priolo Gargallo.

Il nuovo ambito portuale di Augusta, con le estensioni condivise in sede di Comitato di Gestione del 18/12/2019, comprende dunque l'intero sistema rada-porto che include:

- il porto Megarese, ossia l'intera rada delimitata dalle dighe settentrionale e meridionale con le aree retroportuali che funzionalmente ne costituiscono parte integrante;
- il porto Xifonio, che si estende a Est dell'isola della città di Augusta fino a capo Santa Croce;
- il seno di Priolo, fino al faro della penisola di Magnisi.

Porto di Catania

La proposta di estensione della circoscrizione territoriale relativa all'ambito portuale di Catania è principalmente volta a:

- definire in maniera univoca il limite territoriale posto a Nord dello scalo etneo;
- consentire la pianificazione di opere portuali finalizzate allo sviluppo della funzione urbana e di

²⁹Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 1 del Comune di Melilli riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



trasporto passeggeri e crocieristico.

La nuova circoscrizione territoriale proposta è dunque costituita dalle aree demaniali marittime, dalle aree retroportuali, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che si estende tra:

1. il confine settentrionale della particella catastale posta a Nord del Molo di Levante e, identificata con n. 32207 nel foglio di mappa n. 69 allegato P sviluppo Z sezione A del Comune di Catania;
2. le particelle catastali in cui ricade la radice della mantellata del molo Sud del porto turistico previsto dal PRP vigente, identificate con n. 1707 e n. 1891 nel foglio di mappa catastale n. 39 allegato G sviluppo Z sezione A e con del Comune di Catania.

Il nuovo ambito portuale di Catania comprende dunque:

- a. il porto di Catania, ossia l'intero scalo delimitato dal molo di Levante e dal molo di sottoflutto della nuova darsena traghetti, con le aree retroportuali che funzionalmente ne costituiscono parte integrante e le aree industriali oltre via Domenico Tempio;
- b. la parte Nord della spiaggia denominata playa di Catania, fino al limite meridionale sopra indicato in cui ricade la radice della mantellata del molo Sud del porto peschereccio previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente;
- c. la costa a Nord del molo di Levante adiacente ai binari fino all'altezza della stazione ferroviaria di Catania Centrale.

Come condiviso in sede di Comitato di Gestione del 18/19/2019, anche per quanto concerne il porto di Catania la modifica proposta inerisce principalmente le aree a Nord dello scalo e, in particolare, quelle del tratto di costa in corrispondenza della stazione ferroviaria di Catania Centrale.

Quest'ultima sorge su un promontorio sito a circa 15/20 m. sul livello del mare, che costituisce una piccola ansa limitrofa allo specchio acqueo del porto nuovo, delimitato dalla diga foranea. La condizione scoscesa della costa, costituita da una falesia di natura lavica, e la presenza di taluni fasci di binari (alcuni della rete di R.F.I., altri della locale Ferrovia Circumetnea), hanno di fatto reso questo tratto di costa difficilmente fruibile per usi balneari e/o dedicati al tempo libero.

Inoltre, il progetto di interrimento dei binari della Stazione Centrale, in corso di predisposizione da parte di R.F.I., prevede la rimodulazione della quota di posizionamento degli impianti esistenti, con un nuovo assetto delle potenziali connessioni.

Va, altresì, considerato che il Porto di Catania, seppur figurati fra i primi cinque scali italiani per la movimentazione del traffico Ro-Ro, con oltre 350.000 veicoli movimentati annualmente, è fra i più piccoli in termini di superficie utilizzabile.

È, pertanto, sin troppo frequente la necessità di intervenire per disciplinare la commistione di traffici che si viene a creare per la sovrapposizione di funzioni Ro-Ro con quelle crocieristiche, che, seppur si possano considerare "contigue" dal punto di vista dell'ordinamento delle "famiglie di funzioni", hanno, comunque, necessità di spazi dedicati per consentirne uno sviluppo in sicurezza.



Pertanto le ipotesi di ampliamento, finalizzate a individuare nuovi spazi per rimodulare l'assetto complessivo del porto, sono state prioritariamente indirizzate all'area Nord che, per i motivi sopra descritti, a differenza di quella a sud, non è fruibile per usi diversi.

La sua annessione al sedime portuale potrebbe invece consentire la creazione di quel polmone di spazio utile alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a dislocare le attività urbane, di trasporto passeggeri e crocieristiche, di cui l'assetto odierno del porto ha infinitamente bisogno.

Quindi, se da un lato la proposta di ampliamento della circoscrizione del porto di Catania, prevista dall'annessione della particella catastale indicata negli elaborati trasmessi, non determina per la città alcuno scompenso all'odierna fruizione del sistema "mare", dall'altro l'eventuale impercorribilità di tale soluzione avrebbe notevoli ripercussioni sulla potenzialità di programmare uno sviluppo sicuro e coordinato delle attività portuali.



Parte B

QUADRO CONOSCITIVO STRUTTURALE



5. Inquadramento territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

5.1 Il Sistema Portuale nelle reti europea e nazionale di trasporto

L'Unione Europea, attraverso la Strategia Europa 2020³⁰ e il Libro Bianco dei Trasporti della Commissione Europea³¹, persegue gli obiettivi specifici di consentire la mobilità senza ostacoli delle persone e delle merci e di permettere l'accessibilità a tutte le regioni europee, contribuendo alla crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale di sviluppo e coesione territoriale.

Tali obiettivi sono perseguiti dall'Unione Europea attraverso la progressiva riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi Membri, il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità, il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti, e la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.

Con il Regolamento (UE) 1315/2013³² il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione Europea hanno stabilito gli orientamenti per lo sviluppo di una Rete Trans-Europea dei Trasporti (*Trans-European Network of Transport – TEN-T*) comprendente “una struttura a doppio strato” di infrastrutture lineari e puntuali considerate “rilevanti” a livello comunitario e suddivise in:

- *Infrastrutture di trasporto ferroviario;*
- *Infrastrutture di trasporto per vie navigabili interne;*
- *Infrastrutture di trasporto stradale;*
- **Infrastrutture di trasporto marittimo e autostrade del mare;**
- *Infrastrutture di trasporto aereo;*
- *Infrastrutture di trasporto multimodale;*
- *Nodi urbani della rete centrale* che comprendono più infrastrutture puntuali della rete TEN-T.

La rete TEN-T, è finanziata dalla Commissione Europea principalmente attraverso lo strumento del “Meccanismo per collegare l'Europa” (*Connecting Europe Facility – CEF*) stabilito dal Regolamento (UE) 1316/2013³³, ed è articolata secondo un duplice livello composto da:

- una **Rete Globale** (“*Comprehensive Network*”), da completare **entro il 2050**;
- una **Rete Centrale** (“*Core Network*”), costituita dalle componenti di massima importanza strategica per la politica di trasporto trans-europea, da completare **entro il 2030** e connessa attraverso 9 **Corridoi multimodali principali** (“*Core Network Corridors*”).

³⁰ Cfr. Commissione Europea, “Comunicazione (COM(2010) 2020 final) – Europa 2020: Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva”, Bruxelles 3 marzo 2010.

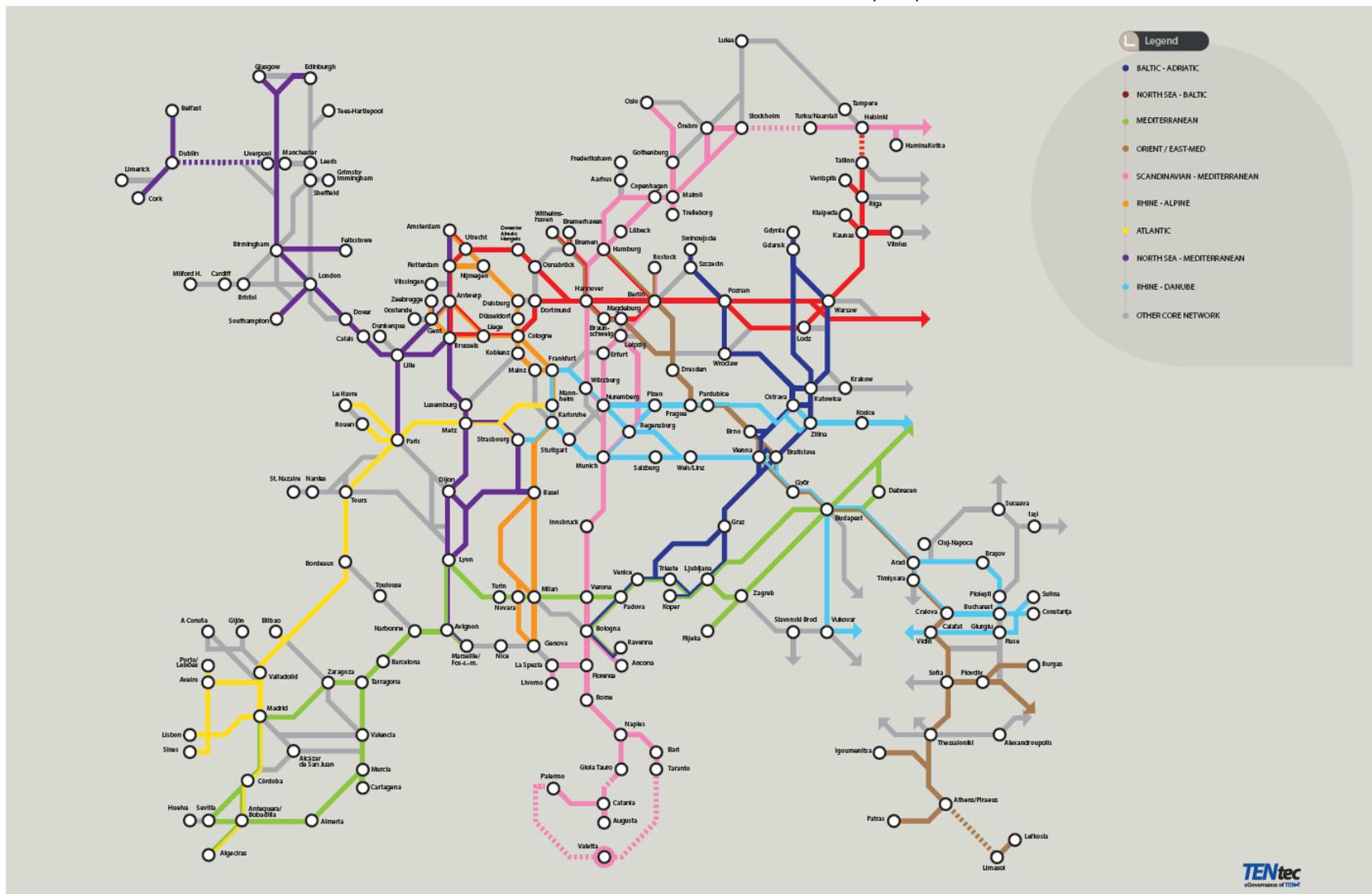
³¹ Cfr. Commissione Europea, “Comunicazione (COM(2011) 144 final) – Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, Bruxelles 28 marzo 2011.

³² Cfr. Regolamento (UE) 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 “sugli Orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE”.

³³ Cfr. Regolamento (UE) 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 “che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010”.



TEN-T Core Network con Nodi e Corridoi Multimodali principali



Fonte: Commissione Europea, 2013 e 2018



Nella configurazione della TEN-T definita dal Regolamento (UE) 1315/2013 la Sicilia rappresenta assieme a Malta il terminale territoriale del **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** e costituisce una delle aree logistiche per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale.

All'interno dell'area di influenza diretta del *Sistema Portuale del mare di Sicilia Orientale* sono ricompresi i seguenti nodi e infrastrutture della rete TEN-T *Core* e *Comprehensive*:

- Infrastrutture e nodi della **rete Core TEN-T** presente nel territorio regionale:
 1. nodo urbano di Palermo;
 2. **porto di Augusta**;
 3. porti di Palermo e Termini Imerese (considerati come unico nodo portuale dalla TEN-T);
 4. aeroporto di Palermo - Punta Raisi;
 5. autostrada A18 Messina-Catania-Siracusa;
 6. autostrada A19 Palermo-Catania;
 7. linea ferroviaria Messina-Catania-Siracusa;
 8. linea ferroviaria Palermo-Catania (con modifica del tracciato Catenanuova-Ogliastro);

- Infrastrutture e nodi della rete **Comprehensive TEN-T** presente nel territorio regionale:
 1. **porto di Catania**³⁴;
 2. porti di Messina e Milazzo;
 3. porto di Siracusa;
 4. porto di Gela;
 5. porto di Trapani;
 6. aeroporto di Trapani Birgi;
 7. aeroporto di Catania Fontanarossa;
 8. aeroporto di Pantelleria;
 9. aeroporto di Lampedusa;
 10. interporto di Catania-Bicocca;
 11. autostrada A18 Siracusa-Gela (in parte da realizzare);
 12. autostrada A20 Palermo-Messina;
 13. autostrada A29 Palermo-Trapani-Mazara del Vallo;
 14. strada statale 115 tratto Mazara del Vallo-Agrigento-Gela;
 15. strada statale 640 Caltanissetta-Agrigento;
 16. linea ferroviaria Palermo-Messina;
 17. linea ferroviaria Palermo-Trapani.

Dal punto di vista territoriale, l'area di influenza diretta del *Sistema Portuale del mare di Sicilia Orientale* coincide con l'Area Logistica Integrata che comprende interamente le province di Messina, Catania, Siracusa, Ragusa ed Enna, nonché la parte meridionale della provincia di Caltanissetta.

³⁴ Inizialmente non inclusa nella TEN-T dal Regolamento (UE) 1315/2013, è stata successivamente inserita con il Regolamento delegato (UE) 2017/849 della Commissione del 7 dicembre 2016.



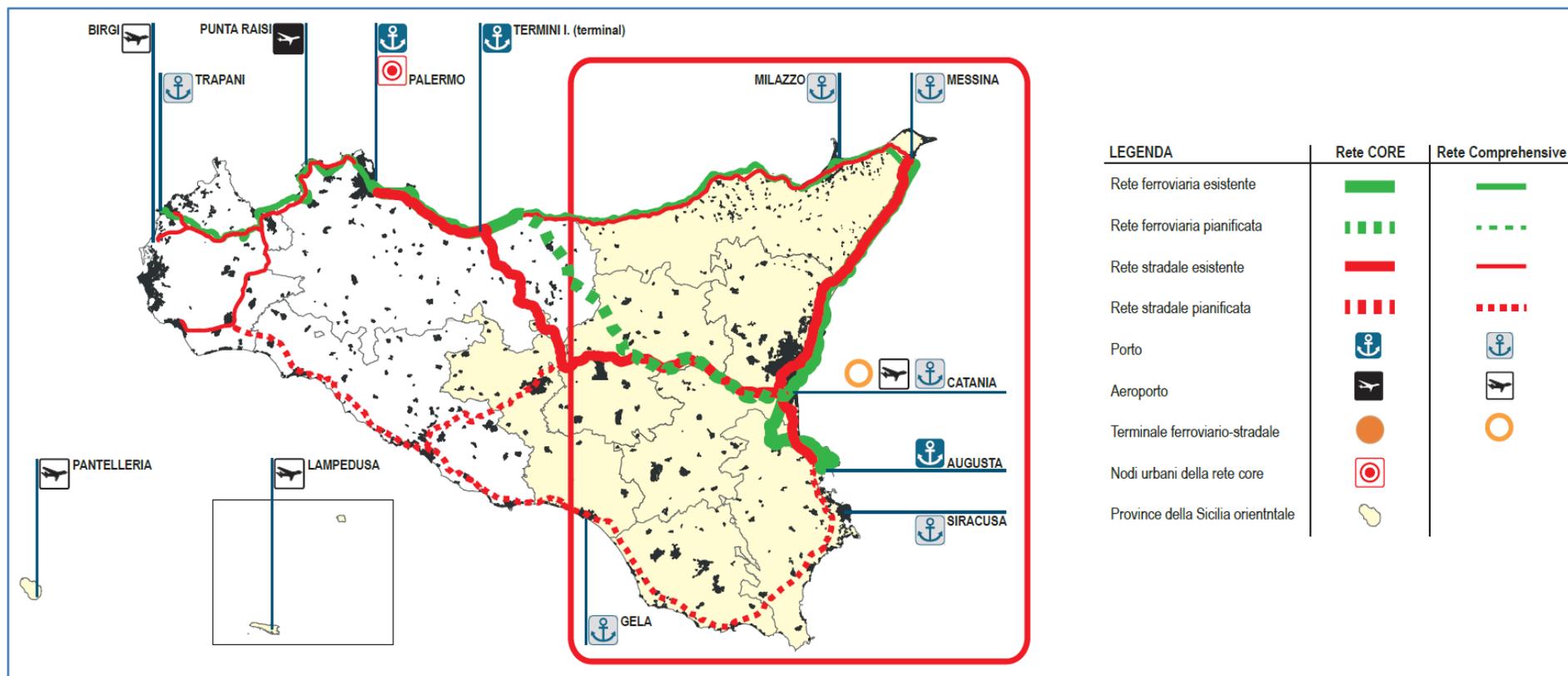
Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T



Fonte: Commissione Europea, 2013 e 2018



Reti e nodi della TEN-T nel territorio siciliano ed area di influenza del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale



Principali reti e nodi del quadrante orientale della Sicilia

Rete TEN-T	Nodi	Porti	Aeroporti	RRT	Strade	Ferrovie
TEN-T Core	-	Augusta	-	-	A18 Messina-Catania-Siracusa A19 Catania-Palermo	Messina-Catania-Siracusa Catania-Palermo
TEN-T Comprehensive	-	Catania Messina Milazzo Siracusa Gela	Catania	Catania-Bicocca	A18 Siracusa-Gela A20-Messina Palermo	Siracusa-Gela Messina-Palermo

Fonte: Nostre elaborazioni

Ricollegandosi direttamente agli orientamenti dell'Unione Europea, il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* a partire dall'Allegato DEF 2017 ha sviluppato un'analisi dei fabbisogni nazionali con riferimento all'anno 2030, orizzonte temporale che coincide con le tempistiche previste dalle strategie dell'UE per il completamento della rete TEN-T Core³⁵.

Tale lavoro di analisi ha portato alla ridefinizione del *Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti* (SNIT), già introdotto dal *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* approvato nel 2001, sulla base di analisi aggiornate della domanda e dell'offerta di trasporto e delle nuove infrastrutture realizzate dal 2001 ad oggi.

In coerenza con la classificazione della rete *Core* e *Comprehensive* della TEN-T definita dal Regolamento (UE) 1315/2013, lo SNIT si compone di un sistema di infrastrutture lineari e puntuali definite di 1° livello e un sistema di 2° livello, costituito da:

- ferrovie;
- strade e autostrade;
- sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane;
- **porti e interporti;**
- aeroporti;
- ciclovie.

La rete nazionale dello SNIT rappresenta quindi un sistema integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale, che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di offerta di trasporto delle persone e delle merci. Il nuovo *Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti* è stato quindi ridefinito sulla base del precedente SNIT sviluppato nell'ambito del PGTL del 2001, mediante criteri specifici sintetizzati nella seguente tabella.

Criteri per l'individuazione del nuovo SNIT definiti nell'allegato MIT al DEF 2017		
Modalità	SNIT 1° livello	SNIT 2° livello
Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti.	Tutte le restanti tratte ferroviarie
Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TENT (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale.
Città metropolitane	14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014.	-
Porti	15 Autorità di Sistema Portuale , che includono i 57 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016 ³⁶ .	-
Aeroporti	16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core.	Restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti.

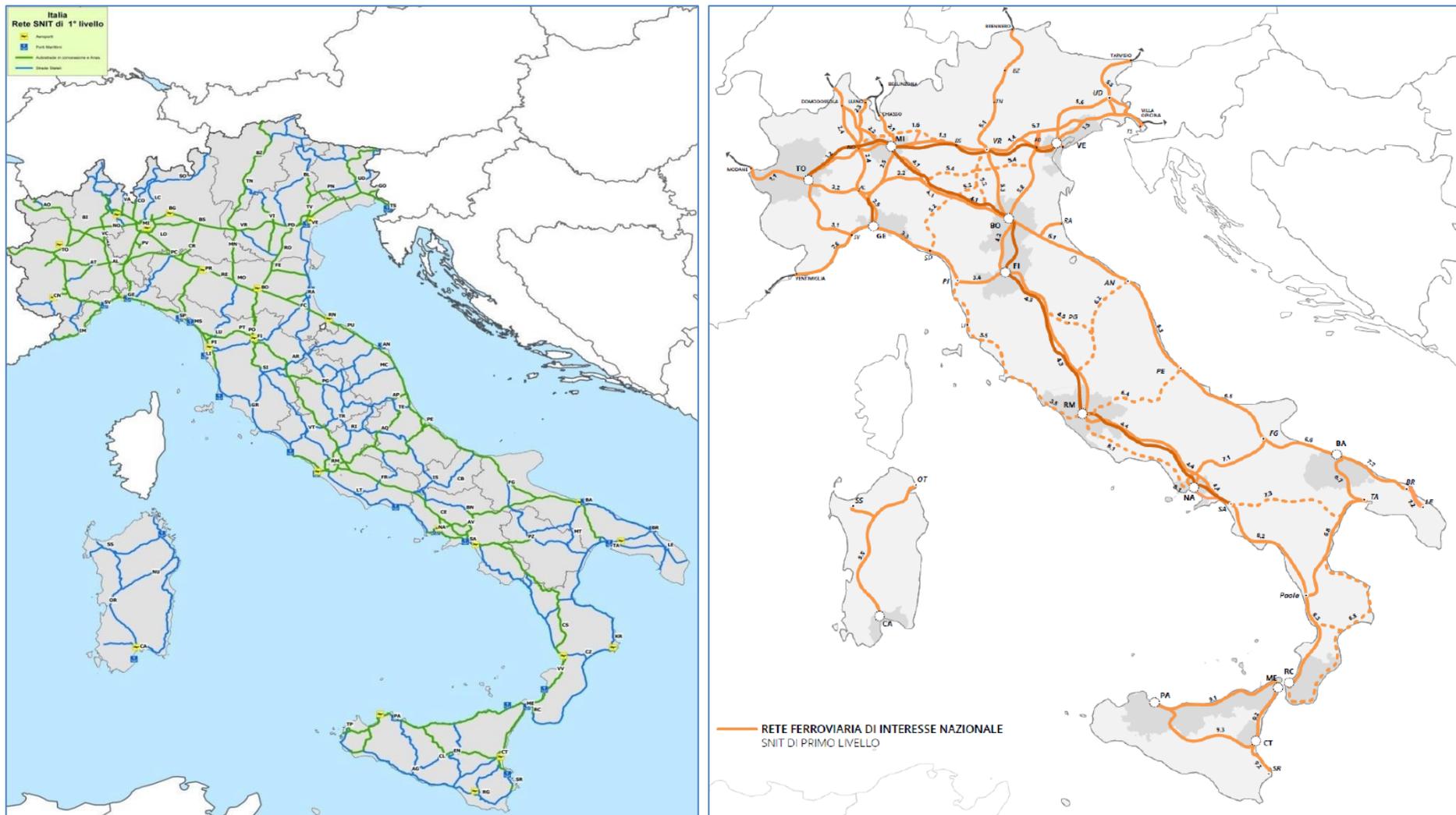
Fonte: Elaborazioni su Allegati MIT ai DEF 2017-18

³⁵ Cfr. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *“Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”*, Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, deliberato dal Consiglio dei Ministri l'11 aprile 2017.

³⁶ Integrazione aggiunta a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



Reti stradale e ferroviaria SNIT di primo livello



Fonte: Allegato MIT al DEF 2017

5.2 Il Sistema Nazionale della Portualità e della logistica

Il sistema portuale nazionale, oggetto della recente riforma attuata con il D.Lgs 169/2016, sostanzialmente si allinea agli orientamenti europei e nazionali delineati nelle TEN-T e SNIT.

Esso trae origine dal *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* (PSNPL), approvato dal Consiglio dei Ministri nell'agosto 2015 in virtù dell'art. 29 del D.L. 133 del 2014, la cui strategia si articola in 10 Obiettivi resi operativi da altrettante Azioni Strategiche corrispondenti.

Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – Obiettivi e Azioni		
Num.	Obiettivi Strategici	Azioni Strategiche
1	Semplificazione e snellimento	Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi
2	Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi	Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori
3	Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri	Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra
4	Integrazione del sistema logistico	Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche
5	Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri
6	Innovazione	Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana
7	Sostenibilità	Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale nei porti
8	Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie	Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali
9	Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale	Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare
10	Attuazione della governance del Sistema Mare	Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della portualità italiana

Fonte: Elaborazione su dati MIT, *Piano Strategico della Portualità e della Logistica*, 2015

In particolare, il PSNPL ha previsto la costituzione di un nuovo sistema di *governance* volto a razionalizzare e riorganizzare le precedenti 24 *Autorità Portuali* costituite fino al 2016, sostituendole con 15 nuove *Autorità di Sistema Portuale* che complessivamente raggruppano 57 porti di rilevanza nazionale e assegnando ai porti *Core* della rete TEN-T le sedi di coordinamento delle nuove Autorità.

Tra i vari obiettivi strategici, il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* ha inoltre indicato la necessità di un coordinamento nazionale e unitario per riavviare il “*processo di monitoraggio, pianificazione e promozione della portualità e della logistica italiana*”.

Tale obiettivo del PSNPL, come approfondito in premessa al DPSS, viene perseguito anche attraverso una “*revisione ed armonizzazione delle norme sulla programmazione dei porti*” che ha comportato una sostanziale riforma dei previgenti strumenti di pianificazione portuale, ampliando l'ambito territoriale in un'ottica di “*sistema portuale multi-scalo*” integrato e coerente con le strategie di sviluppo nazionali ed europee.

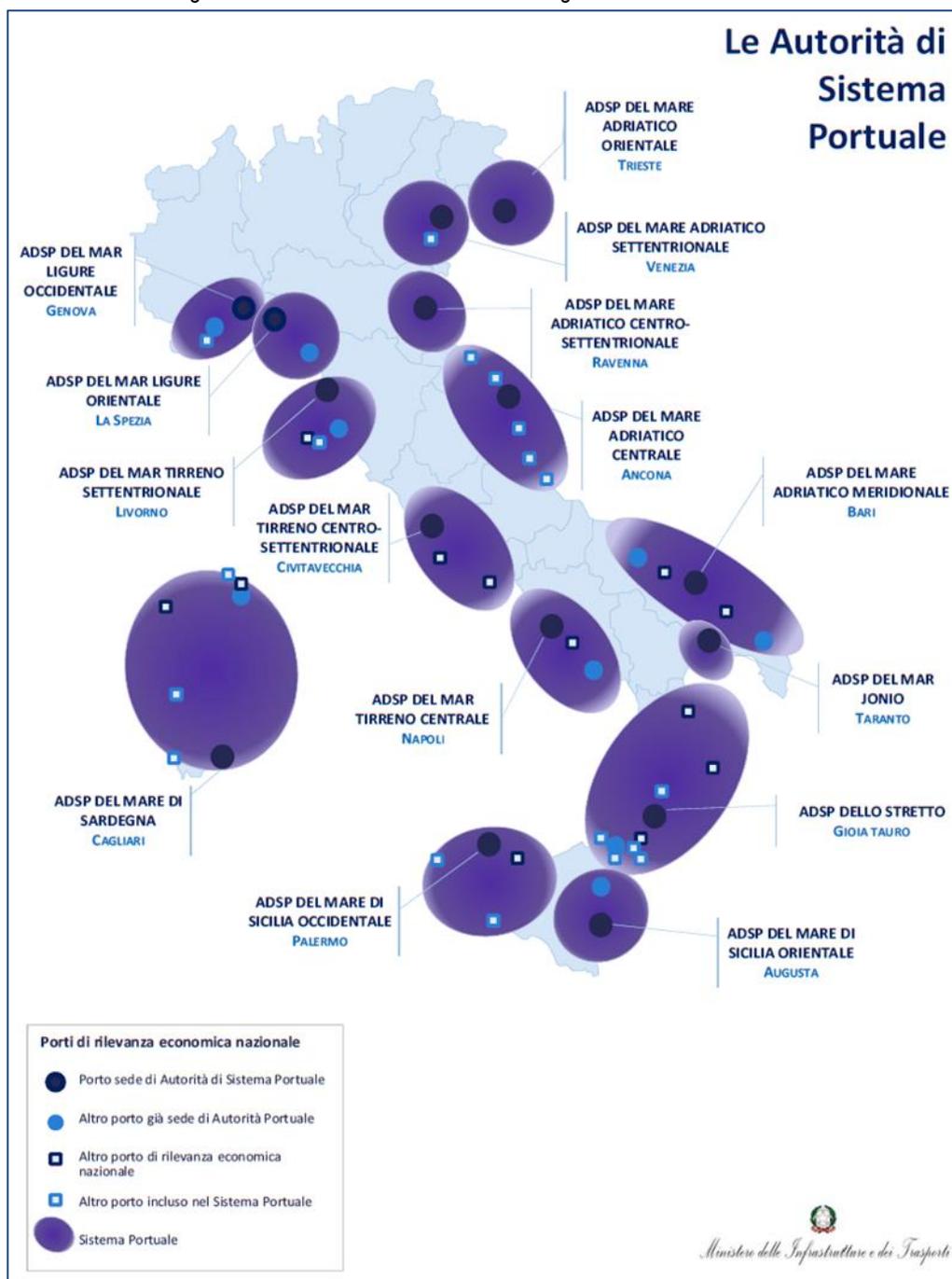
Nell'ambito di tale riforma, la Sicilia è interessata dall'istituzione di tre cluster portuali:

- il *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*;
- il *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale*;



- il *Sistema Portuale dello Stretto*³⁷.

Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – Autorità di Sistema Portuale



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2016

Nello specifico caso dei porti oggetto del presente *Piano Regolatore di Sistema Portuale*, a seguito dell’entrata in vigore del D.lgs. n. 169 del 4 agosto 2016, concernente la “*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali*”, nel 2017 è stata istituita l’**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** che è subentrata alle due precedenti *Autorità*

³⁷ L’*Autorità di Sistema Portuale dello Stretto* è stata istituita successivamente al D.Lgs 169/2016, ai sensi dell’art. 22-bis del Decreto-Legge 23 ottobre 2018 n. 119, convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2018 n. 136.



Portuali di Augusta e Catania accorpando la gestione dei rispettivi porti in un unico Ente di Diritto Pubblico.

Il PSNPL prevede inoltre la *“Istituzione delle **Aree Logistiche Integrate** nelle Regioni in ritardo di sviluppo, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e di soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di co-finanziamento sui fondi strutturali, per i quali le **Autorità di Sistema Portuale** saranno il soggetto promotore capofila.”*

In conformità a tali indirizzi, il *PON Infrastrutture e Reti 2014-2020* ha quindi definito cinque ALI, tra cui l'**Area Logistica Integrata del Quadrante della Sicilia Sud Orientale**, includendovi i nodi e le infrastrutture della *Rete Trans-Europea di Trasporto TEN-T* compresi nel predetto territorio.

Aree Logistiche Integrate individuate dal *PON Infrastrutture e Reti 2014-2020*



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017

Per l’attuazione degli interventi nelle suddette Aree Logistiche Integrate, il *PON Infrastrutture e Reti* ha stabilito inoltre che *“Il ruolo di soggetto promotore di progettualità è riconosciuto alle Autorità [di Sistema] Portuali esistenti, garantendo così l’avvio - in ciascuna ALI individuata dal Programma - delle operazioni.”*

Pertanto, così come riportato nel medesimo PON, *“Al fine di operare, in una logica di sistema, all’integrazione delle infrastrutture e alla loro interoperabilità, in seguito all’approvazione dei dispositivi attuativi del PSNPL, tale ruolo [di soggetto promotore] sarà riconosciuto a ciascuna Autorità di Sistema Portuale per la candidatura di un piano integrato di interventi per l’ALI di riferimento, [...], il cui meccanismo di governance sarà declinato attraverso Accordi di Programma Quadro rafforzato o Accordi di Rete”.*



6. Analisi dell'offerta di trasporto connessa al sistema portuale

6.1 La dotazione infrastrutturale regionale

La Sicilia presenta un sistema regionale di trasporto fortemente vincolato dalle condizioni orografiche ed ambientali congenite del territorio insulare, e al contempo caratterizzato da criticità e ritardi nello sviluppo delle reti e nodi per la mobilità rispetto ai livelli medi italiani.

Analogamente ad altre regioni del Mezzogiorno, l'assetto infrastrutturale dell'Isola è caratterizzato dallo sviluppo prevalente delle principali reti ferroviarie e stradali lungo le due dorsali costiere tirrenica e ionica, a cui si connettono alcuni nodi portuali ed aeroportuali di interesse nazionale localizzati principalmente nelle province di Palermo e Catania.

Alle due dorsali costiere sopra citate si aggiunge una terza dorsale interna che collega i due principali capoluoghi dell'Isola attraversando i territori centrali delle province di Caltanissetta ed Enna.

Il maggiore sviluppo delle reti di trasporto in tali ambiti territoriali è dovuto alla forte concentrazione urbana nelle coste settentrionali e orientali della Sicilia e in particolar modo nelle aree metropolitane di Palermo, Catania e Messina, che dal secondo dopoguerra hanno subito una rapida espansione urbana e una crescente pressione antropica, con conseguente aumento della domanda di trasporto attratta e generata nei maggiori nodi urbani.

Per comprendere meglio il livello di offerta locale di trasporto e la sua evoluzione rispetto al livello nazionale, durante le analisi sviluppate nell'ambito delle Aree Logistiche Integrate³⁸ sono stati messi a confronto secondo parametri comuni i valori provinciali e regionali attribuiti alla Sicilia rispetto al resto d'Italia sulla base dei dati forniti dall'Istituto Tagliacarne³⁹. Dalle elaborazioni si è evinto come la Sicilia registri indici di dotazione infrastrutturale connessi all'accessibilità territoriale superiori a quelli del Mezzogiorno, ma che comunque risultano inferiori alle percentuali nazionali.

Sull'indice globale di offerta di trasporto risultano incidere negativamente soprattutto le criticità sulla rete ferroviaria che presenta valori regionali pari al 59,4% rispetto alla media nazionale, addirittura inferiori rispetto al 2000.

Gli indicatori della rete stradale registrano invece un miglioramento generale principalmente nella Sicilia occidentale (ad eccezione di Agrigento) e nelle province di Messina ed Enna che, seppure comunque inferiori rispetto al dato nazionale, presentano un livello di infrastrutturazione maggiore rispetto al Mezzogiorno.

Invece il dato relativo alle infrastrutture aeroportuali, anch'esso leggermente in aumento e di gran lunga superiore alla media delle regioni del Sud Italia, è fondamentalmente fornito dalle tre sole province di Palermo, Trapani e Catania che nel 2012 registravano terminali aeroportuali operativi (l'aeroporto di Comiso

³⁸ Cfr. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Area Logistica Integrata della Sicilia Occidentale. Documento di Sviluppo e di Proposte*, 2017.

³⁹ Cfr. Istituto Tagliacarne, *La dotazione di infrastrutture nelle province italiane*. Il set di indicatori relativo alle infrastrutture per la mobilità è elaborato periodicamente dal 1996 sulla base di dati ISTAT e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



non è stato oggetto di rilevazione da parte dell'istituto nell'anno considerato).

L'unico indice regionale superiore alla media nazionale, anche se in forte decremento, risulta essere quello relativo ai porti per l'offerta presente nelle province di Palermo, Trapani, Siracusa e Messina.

Indicatori di dotazione infrastrutturale nelle province siciliane (valore indice: Italia=100) - Anni 2000 e 2012											
Aree territoriali		Rete stradale		Ferrovie		Porti ⁴⁰ (e bacini di utenza)		Aeroporti ⁴¹ (e bacini di utenza)		Totale dotazione infrastrutturale	
		2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012
Province	Catania	67,4	66,1	61,6	44,6	227,5	56,4	110,6	143,8	108,7	96,5
	Enna	103,0	115,9	66,5	68,8	81,1	0,0	27,3	0,0	51,7	43,3
	Messina	142,0	154,9	107,0	106,3	196,9	151,4	85,8	0,0	106,2	99,1
	Ragusa	64,6	43,3	28,7	18,7	98,0	74,4	12,6	0,0	58,6	56,3
	Siracusa	65,1	56,0	73,5	65,8	368,3	306,8	17,3	0,0	93,4	89,5
	Palermo	82,7	89,3	56,8	64,5	86,9	102,0	135,4	178,2	89,1	101,8
	Agrigento	73,2	55,8	65,5	53,8	116,9	57,6	41,6	53,0	59,8	55,7
	Caltanissetta	77,2	85,3	77,1	79,8	151,8	79,1	21,8	0,0	63,9	59,0
	Trapani	104,5	133,7	32,9	20,0	286,4	281,2	137,3	191,7	95,7	102,4
Regione	Sicilia	87,4	90,1	64,7	59,4	174,9	118,5	81,7	86,5	86,2	84,9
Italia	Sud e Isole	91,8	88,2	84,7	76,3	109,2	95,9	60,5	62,5	78,1	79,8
	Centro	102,1	96,3	126,1	120,4	89,5	131,2	150,6	159,8	118,9	121,1
	Nord-Est	104,0	111,2	105,6	118,5	133,6	135,5	72,0	81,3	105,2	106,8
	Nord-Ovest	107,7	111,2	97,2	102,6	65,6	49,1	143,4	122,7	114,0	107,4

Fonte: Elaborazione MIT su dati Istituto Tagliacarne, La dotazione di infrastrutture nelle province italiane

Ad ogni modo, è opportuno segnalare che gli indicatori sopra riportati forniscono un dato quantitativo che in generale non tiene conto della vetustà e dei livelli di servizio delle infrastrutture stradali e ferroviarie o delle *facilities* e delle principali caratteristiche che incidono sulla capacità portuale (per es. superficie dei piazzali, profondità dei fondali e lunghezza degli accosti), fotografando quindi un sistema della mobilità regionale con un grado di efficienza e accessibilità che in alcuni casi può risultare inferiore rispetto a quello rilevato dai medesimi indicatori.

Se inoltre si confronta l'evoluzione dell'offerta di trasporto negli anni interessati dai cicli di programmazione europea 2000-2006 e 2007-2013, nell'arco temporale compreso tra il 2000 e il 2012 (ultimo dato annuale disponibile) si rileva una controtendenza della Sicilia rispetto alle altre regioni del Sud Italia.

Infatti, se lo storico gap fra il Mezzogiorno e il Centro-Nord risulta lievemente attenuato, il divario complessivo tra i livelli di infrastrutturazione della Sicilia e il resto del Paese è invece addirittura aumentato⁴².

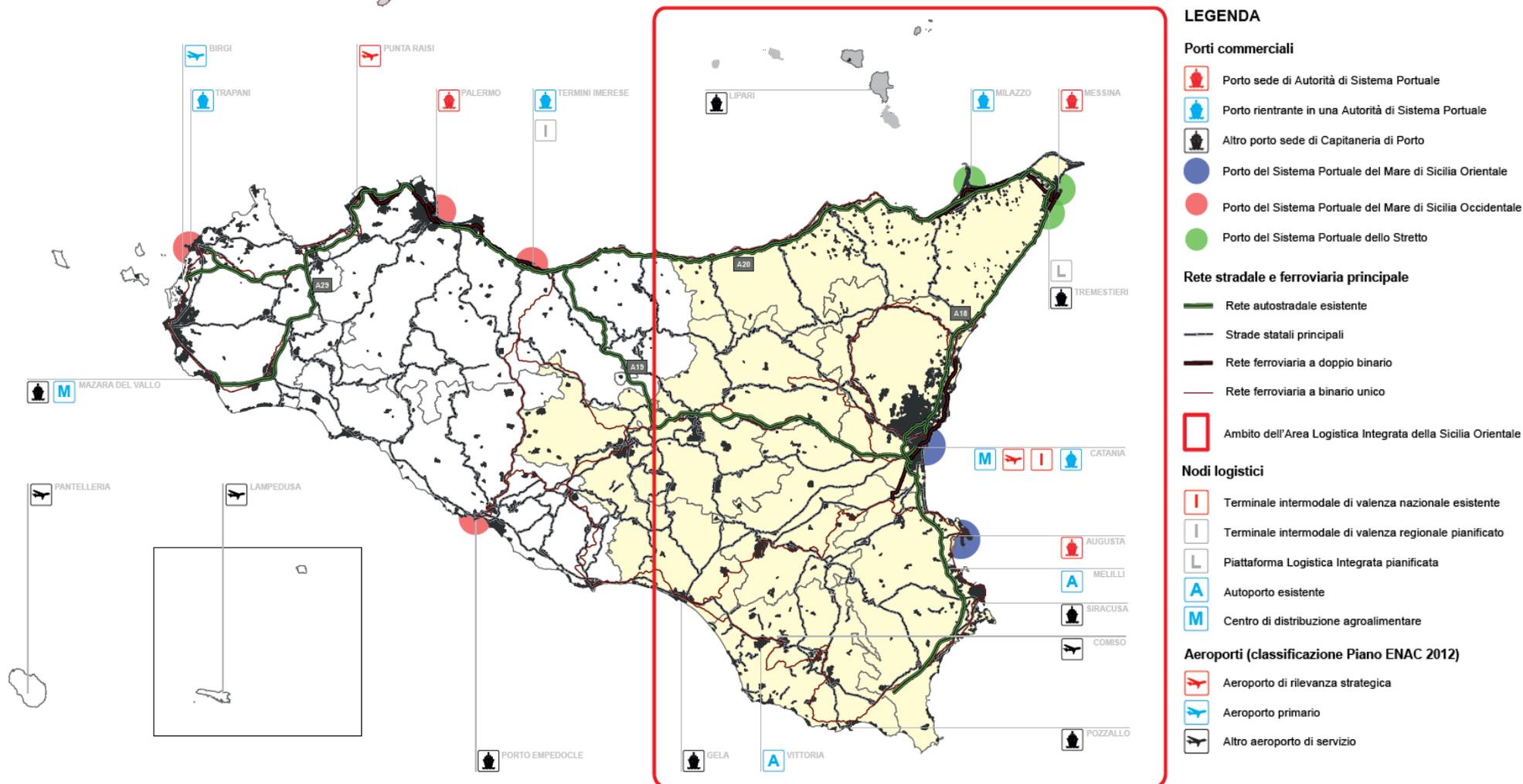
⁴⁰ Per le infrastrutture puntuali (porti e aeroporti) gli indicatori riferiti all'anno 2000, oltre a riportare la localizzazione e la dotazione dello specifico nodo, sono stati elaborati tenendo conto anche del livello di accessibilità dei territori provinciali ai singoli nodi e dei bacini di utenza serviti dagli stessi. Per tale motivo vengono attribuiti valori numerici anche a Province come per esempio Enna, che è sprovvista di aeroporti e di porti e il cui territorio è esclusivamente interno senza accessi al mare.

⁴¹ Idem.

⁴² Per correttezza bisogna tenere conto del differente metodo di calcolo tra i due anni considerati. In particolare per le infrastrutture portuali e aeroportuali, l'indicatore del 2012 applica un criterio più restrittivo che esclude dal conteggio le province non dotate di aeroporti e/o porti operativi nel proprio territorio.



Principali reti e nodi del sistema regionale di trasporto della Sicilia



Fonte: Nostre elaborazioni



Dalle indagini condotte, soltanto Palermo e Trapani risultano essere le uniche province che registrano un indice complessivo superiore alla media nazionale e al contempo un incremento della dotazione infrastrutturale nel periodo considerato.

Si rileva invece un decremento speculare per le province di Catania e Messina che nel 2000 presentavano indici complessivi superiori alla media nazionale per poi scendere al di sotto di essa nel 2012.

Di fatto, i dati confermano la netta differenza di livello di infrastrutturazione tra le province della costa tirrenica e ionica a maggiore densità di popolazione (Palermo, Trapani, Messina, Catania e Siracusa), che presentano indici equivalenti ai valori medi nazionali, e le province centro-meridionali (Agrigento, Caltanissetta, Enna e Ragusa) con valori addirittura pari alla metà del dato nazionale.

Questo sostanziale scopenso nell'offerta di trasporto tra la costa e l'entroterra comporta un basso livello di accessibilità verso le aree interne della regione, con soluzioni di continuità nel collegamento tra il sistema di mobilità regionale complessivo e le altre reti nazionali ed estere, e di conseguenza una concentrazione della domanda di trasporto attorno alle principali aree urbanizzate della costa tirrenica e ionica.

Infatti, se si considerano i dati sul pendolarismo rilevati nell'ultimo Censimento ISTAT⁴³, a livello regionale i volumi prevalenti di traffico confluiscono soprattutto lungo le direttrici autostradali e nei tratti stradali prossimi alle aree maggiormente urbanizzate della costa.

Inoltre la maggior parte dei traffici viene generata e attratta nelle province di Palermo e Catania che rispettivamente polarizzano la domanda di trasporto nei versanti occidentale e orientale dell'Isola.

⁴³ Cfr. 15° Censimento della popolazione e delle abitazioni 2011 – Indagini sul pendolarismo.



6.2 I porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

A seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. n. 169 del 4 agosto 2016, concernente la “*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali*”, nel 2017 è stata istituita l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** che è subentrata alle due precedenti *Autorità Portuali di Augusta* e *Catania* accorpando la gestione dei rispettivi porti in un unico Ente di Diritto Pubblico.

Nelle pagine che seguono, viene sintetizzata la descrizione dei singoli porti del Sistema con le rispettive ubicazioni, attuali funzioni e collegamenti di ultimo miglio alle reti viarie e ferroviarie.

6.2.1 Porto di Augusta

Nato inizialmente come porto militare, lo scalo di Augusta è inserito dal Regolamento (UE) 1315/2013 come nodo *Core* della rete TEN-T, ed ai sensi dell'art. 4 della L. 84/94 è classificabile contestualmente come:

- porto militare di I categoria, finalizzato alla difesa militare e alla difesa dello Stato;
- porto militare di II categoria, 1^a classe “*porto di rilevanza economica internazionale*”.

Il porto ricade in posizione geografica lat. 37° 12' N e long. 15° 13' E tra i territori comunali di Augusta, Melilli e Priolo Gargallo della provincia di Siracusa nella omonima rada di Augusta, che a sua volta si divide in rada esterna e rada interna (o porto megarese).

La baia di Augusta, estendendosi per 8 Km da Nord a Sud e per 4 Km da Ovest a Est, rappresenta il più grande porto naturale del basso Mediterraneo all'interno del quale hanno sede:

- l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale**;
- il **Comando Marittimo Sicilia** della Marina Militare Italiana, interno alla città di Augusta, sotto la cui giurisdizione ricadono anche le Direzioni Marittime di Palermo, Catania e Reggio Calabria;
- l'**Arsenale Militare Marittimo di Augusta**, anch'esso interno alla città di Augusta, che è uno stabilimento industriale del settore cantieristico inserito nell'area tecnico-industriale della Difesa che si occupa della manutenzione, riparazione e modifica della navi della Marina Militare;
- il **principale porto petrolifero della Sicilia e del Sud Italia** per movimentazione di idrocarburi, sviluppato a partire dagli anni '50 e posto principalmente nella costa Est e Sud della baia nei territori di Melilli e Priolo Gargallo;
- il **porto commerciale**, esterno alla città megarese e sito in zona punta Cugno, destinato alla movimentazione di rinfuse solide e merci varie (in particolare Ro-Ro);
- il **porto urbano** nell'isola di Augusta, composto dalla *Darsena Vecchia*, la *Nuova Darsena Servizi* e il *Pontile S. Andrea*, con funzioni anche pescherecce.

All'interno del porto si trovano inoltre cantieri navali, di riparazione, rimessaggio e rifornimento, in parte dotati di attracchi e attrezzature ad uso turistico/diportistico.

Nell'ambito della rete TEN-T, il porto *Core* si colloca come terminale della diramazione del Corridoio n. 5



Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki-La Valletta) che si diparte da Catania verso Siracusa, ponendosi in posizione baricentrica tra i due porti *Comprehensive* di Catania e Siracusa.

Per quanto riguarda i **collegamenti di ultimo miglio**, il porto commerciale di Augusta rispetto agli altri principali scali dell'Isola è posizionato all'esterno del tessuto urbano consolidato, consentendo quindi un maggiore livello di accessibilità stradale.

Infatti, attraverso una bretella di collegamento tra il varco portuale e la SS 193, a doppia carreggiata con 2 corsie per senso di marcia, il porto commerciale è direttamente collegato alla rete stradale primaria dell'Isola e alle principali infrastrutture logistiche del Sud-Est siciliano, ed in particolare:

- al sistema autostradale ed alla rete stradale extra-urbana, attraverso l'autostrada A18 *Messina-Catania-Siracusa-Gela* appartenente alla rete *Core* TEN-T, il cui svincolo dista 5 km dal porto commerciale;
- all'Autoporto di Melilli, di recente attivazione, che dista 13 Km dal varco del porto commerciale ed è collegato tramite la medesima autostrada A18 in prossimità dello svincolo di Melilli e Priolo Nord;
- al Raccordo Ferroviario di Priolo-Melilli, attraversato dalla linea ferroviaria Catania-Siracusa appartenente alla rete TEN-T *Core*;
- all'aeroporto *Core* di Fontanarossa, che dista 38 km dal varco portuale percorrendo la predetta autostrada A18;
- al porto *Comprehensive* di Catania, con una distanza di 41 Km tra i varchi portuali percorrendo la predetta autostrada A18;
- al terminale idrocarburi di Santa Panagia, appratente al porto *Comprehensive* di Siracusa, che dista 24 km dal varco portuale percorrendo la predetta autostrada A18 o la SS114. A tale riguardo la percorrenza stradale tra il pontile di S. Panagia e il porto industriale di Augusta collocato a Sud della rada è addirittura di soli 15 Km;
- al porto commerciale di Pozzallo, unico scalo nazionale che effettua collegamenti quotidiani Ro-Pax e HSC con Malta, che dista 77 Km percorrendo la A18 fino a Rosolini e la SP46 tra Ispica e Pozzallo.

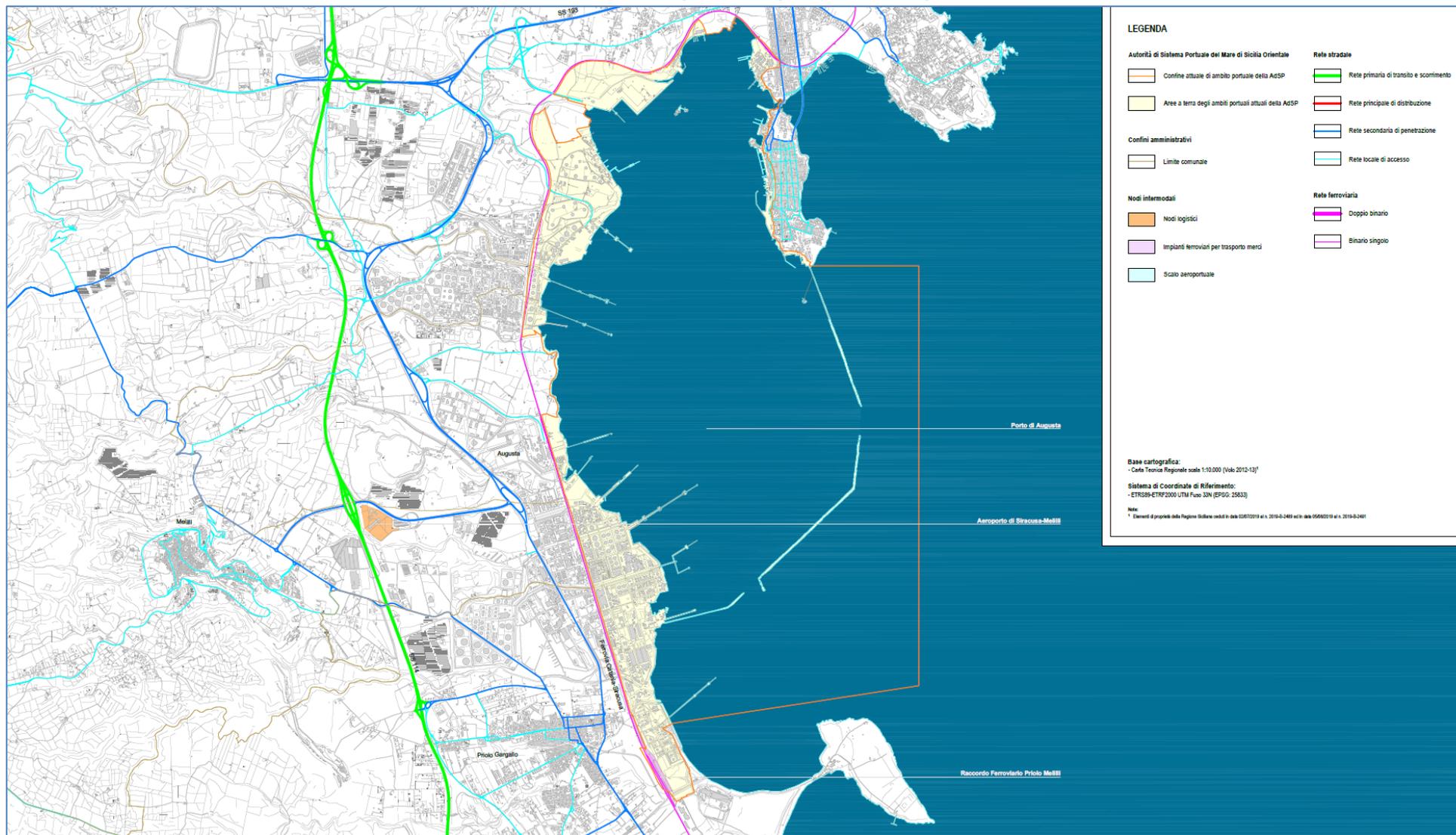
Non sono presenti invece raccordi ferroviari di ultimo miglio al momento, ma è in avanzato livello di programmazione il progetto di collegamento tra il porto commerciale e la linea ferroviaria *Core*.

Per quanto riguarda i traffici via mare, il porto di Augusta è situato tra le due aree delle *Autostrade del Mare* del Mediterraneo occidentale e orientale a poche ore di navigazione dai porti *Transshipment* di Masaxlokk e Gioia Tauro, entrambi appartenenti alla rete *Core* TEN-T.

Al porto megarese si accede via mare attraverso due imboccature ad Est e a Sud della baia interna, dei quali il principale ha una larghezza di 366 metri per una profondità di 13 m s.l.m.m., che interrompono i circa 6,5 km complessivi di diga foranea a protezione della rada, garantendo il passaggio e la manovra di navi di maggiori dimensioni. I pontili raggiungono complessivamente 6,8 km di lunghezza ed il porto dispone di 43 accosti disposti su 1.160 m di banchine.



Ambito portuale di Augusta – Collegamenti di ultimo miglio



Fonte: Nostre elaborazioni



La superficie a terra del porto ha un'estensione di circa 1,5 milioni di mq di aree demaniali marittime, in parte ancora in corso di definizione, che insistono nei comprensori dei comuni di Augusta, Melilli e Priolo Gargallo.

Lo specchio acqueo dell'intera rada è di circa 22,8 milioni di mq, con profondità medie dei fondali di 14-18 m s.l.m.m. che nei punti di maggiore profondità raggiungono i 22 m.

Il porto commerciale, posto nella costa Nord della rada tra il centro urbano e l'autostrada, presenta un'area piazzali di oltre 300.000 mq e una lunghezza complessiva di banchine di 1.200 m, con profondità media dei fondali di 12-14 m s.l.m.m.

Al suo interno si trova il piazzale Ro-Ro, dotato di una gestione automatizzata degli accessi e di una stazione marittima con servizi passeggeri, è caratterizzato da una capacità di stoccaggio e sosta contemporanea di 220 autotreni con capacità Imbarco/Sbarco superiore a 1000 Tonnellate.

Il porto di Augusta movimentata ogni anno complessivamente fino a 33 milioni di tonnellate di merci, costituite prevalentemente da rifuse liquide. Il restante traffico merci, con una movimentazione annua media di circa 1,5 milioni di tonnellate, è rappresentata soprattutto da rinfuse solide registrate come fertilizzanti, cemento, ferro, legname, marmo, basalto e carbon-fossile.

La Rada di Augusta ed i terreni limitrofi sono stati riconosciuti come Sito di Interesse Nazionale, e dal 2008 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha pianificato interventi di bonifica definiti da un Protocollo di Intesa firmato da tutti i soggetti interessati.

6.2.2 Porto di Catania

Il porto di Catania, inserito nella rete *Comprehensive* della TEN-T, è lo scalo della seconda città della Sicilia ed agli atti risulta classificato come infrastruttura portuale di II categoria, 1^a classe equivalente a "porto di rilevanza economica nazionale" ai sensi del T.U. 16 luglio 1884 n. 2518⁴⁴.

Nel quadro europeo della mobilità delineato dalla rete TEN-T, lo scalo è anch'esso situato tra le due aree delle *Autostrade del Mare* del Mediterraneo occidentale e orientale ed è collocato in prossimità del Corridoio n. 5 *Scandinavo-Mediterraneo* (Helsinki-La Valletta).

Lungo tale direttrice, il nodo di Catania si colloca come crocevia delle autostrade A18 *Messina-Catania-Siracusa-Gela* e A19 *Palermo-Catania* e le linee ferroviarie ad esse parallele, tutte appartenenti alla rete *Core* della TEN-T.

Per quanto riguarda i **collegamenti di ultimo miglio**, rispetto agli altri scali principali dell'Isola il porto di Catania, pur essendo inglobato totalmente all'interno del tessuto urbano presenta migliori livelli di accessibilità. Tramite la SP 70, denominata *Asse dei Servizi*, il porto è direttamente connesso alle principali direttrici di traffico metropolitano e regionale ed in particolare:

- al sistema autostradale ed alla rete stradale extra-urbana, attraverso le autostrade A18 *Messina-*

⁴⁴ Cfr. *Proposta di variante al vigente Piano Regolatore del Porto di Catania* valutata "meritevole di approvazione" dal C.S.LL.PP. nell'adunanza n. 255 del 20/04/1977.



Catania-Siracusa-Gela e *A19 Palermo-Catania* e la tangenziale Ovest della città, che si incrociano a 5 km dal porto.

- all'*Aeroporto internazionale di Fontanarossa* che, attraverso l'Asse dei Servizi, dista meno di 3 km dal varco portuale;
- alla rete metropolitana gestita dalla *Ferrovia Circumetnea* (FCE) attraverso una stazione interna all'area demaniale del porto e in prossimità della radice dello sporgente centrale;
- al sistema ferroviario nazionale, grazie al raccordo ferroviario che si diparte direttamente dalla *Stazione di Catania*, distante 500 m dalla radice del molo di Levante, connettendosi successivamente al *Raccordo Ferroviario di Acquicella*;
- all'*Interporto* e allo *Scalo Ferroviario di Catania-Bicocca* per lo scambio intermodale strada-ferro dei traffici merci nazionali, nonché all'area industriale Sud di Catania.

A livello territoriale, pertanto, il porto etneo si inserisce all'interno di una rete di rango regionale di cui Catania è il nodo in cui convergono e divergono i principali flussi di traffico passeggeri e merci.

La posizione baricentrica occupata dal porto di Catania nel sistema urbanistico locale implica quindi interazioni territoriali che influenzano lo spazio urbano circostante⁴⁵.

Nella successiva fase di pianificazione portuale sarà quindi necessario tenere conto non solo dell'aggiornamento degli strumenti urbanistici in atto presso l'Amministrazione Comunale, ma anche degli effetti della programmazione delle altre infrastrutture di trasporto di rango sovra-locale che interagiscono con l'ambito portuale.

Ad ogni modo, ai fini della successiva pianificazione di dettaglio, nei recenti anni la SAC - Società Aeroporto Catania SpA ha avviato l'aggiornamento delle proprie strategie di sviluppo mediante la redazione di apposito Masterplan dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.

Sempre in ambito trasportistico sono indubbiamente interessanti le azioni avviate da parte dei due operatori ferroviari presenti all'interno del sistema metropolitano catanese: Rete Ferroviaria Italiana RFI e Ferrovia Circumetnea FCE.

La linea ferrata realizzata nel XIX secolo ha costituito una insormontabile barriera tra città e mare da piazza Europa a Bicocca, passando per Catania centrale, Acquicella e Fontanarossa.

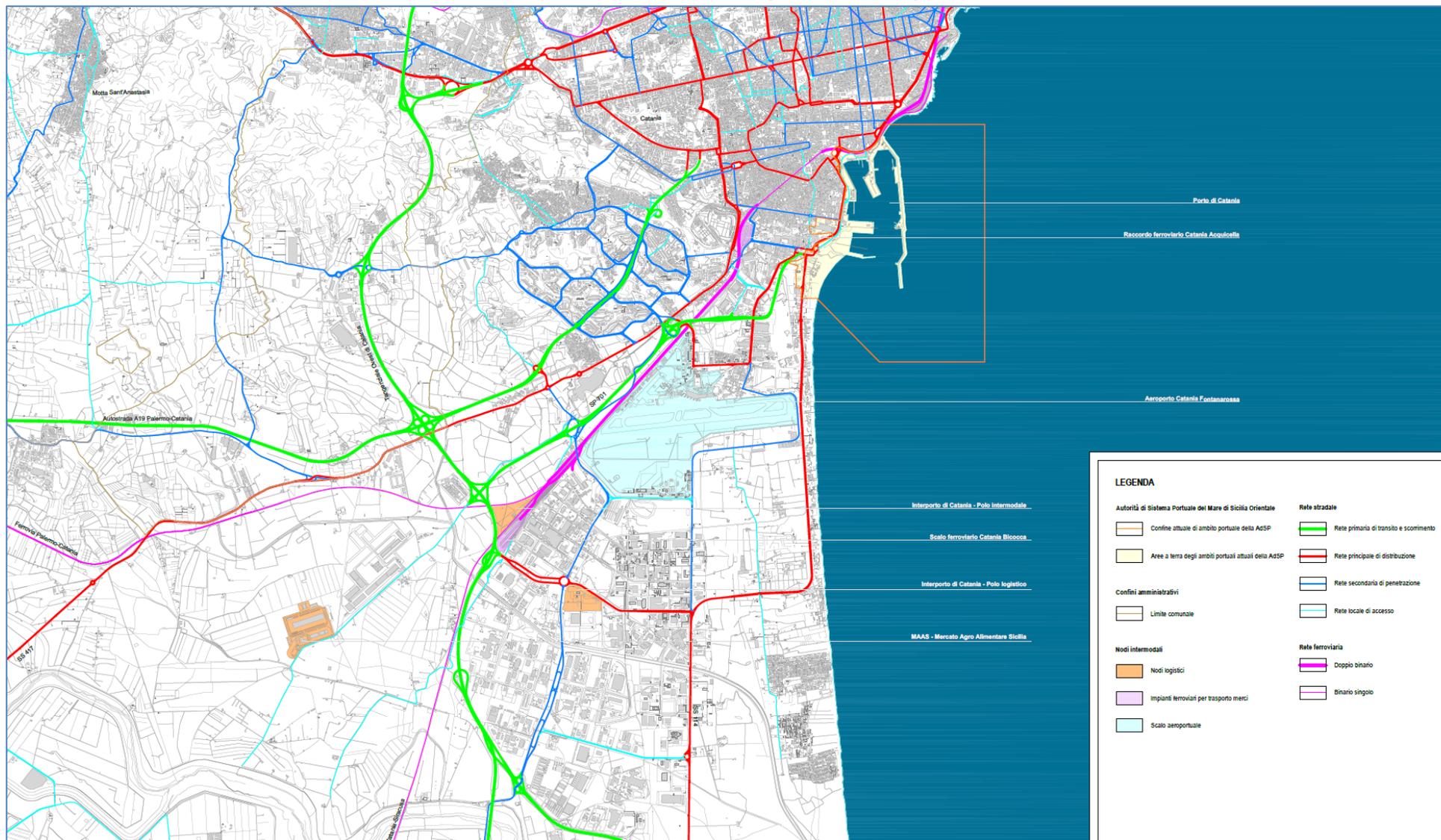
Già dalla fine del XX secolo è stata presa in considerazione l'ipotesi di interrare i binari ferroviari e della stazione per liberare aree di pregio architettonico e urbano che potranno essere riqualificate ed eventualmente riconvertite a nuovi usi.

Tali aree costituiscono una fascia tra porto e città. Già finanziata nel 2001, la realizzazione del passante ferroviario di Catania non è ancora realizzata a sud della stazione centrale. I programmi di RFI prevedono una maggiore integrazione con il porto, l'aeroporto, la rete metropolitana catanese.

⁴⁵Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 1 del Comune di Catania riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



Ambito portuale di Catania – Collegamenti di ultimo miglio



Fonte: Nostre elaborazioni



I programmi e gli interventi di FCE relativamente alla rete metropolitana cittadina attiva dal 1999 prevedono l'estensione della tratta da piazza Stesicoro all'aeroporto.

Entrando invece più nel dettaglio dello specifico ambito portuale di Catania e dell'accesso diretto al porto, al momento la cinta doganale è attraversabile attraverso due varchi abitualmente utilizzati:

1. **varco Dusmet** a Nord, prevalentemente destinato al traffico leggero e veicolare privato da e per la città;
2. **varco dell'Asse dei Servizi** a Sud in cui confluisce il traffico pesante Ro-Ro diretto o proveniente da e verso i territori interni e la rete viaria extraurbana ed autostradale di collegamento regionale.

I due accessi all'area operativa portuale delimitata dalla cinta doganale, entrambi presidiati, si pongono in tale contesto come "gate" volti a separare i flussi dei veicoli privati da un lato e dei mezzi pesanti dall'altro per il traffico di ingresso e di uscita del porto.

L'accesso urbano al porto, posto a Nord della cinta doganale al fianco dell'edificio della Vecchia Dogana, è dedicato ai veicoli privati e ai mezzi leggeri di servizio degli addetti alle attività portuali. Il varco Nord presenta per i passeggeri che sbarcano la principale porta di accesso verso la città.

Invece il varco Sud della cinta doganale, alla radice del Molo di Mezzogiorno, è connesso alla viabilità urbana ed extraurbana attraverso una lunga bretella a doppia carreggiata che conduce direttamente alla Rotonda Playa e da questa al sistema autostradale siciliano mediante l'asse dei servizi. In tale accesso confluiscono i veicoli pesanti che vengono poi imbarcati nelle navi Ro-Ro.

Quest'ultima entrata è caratterizzata da un lungo viale di accesso, che si sviluppa per circa 530 m a partire dalla Rotonda Playa, parallelamente alla recente cinta doganale che delimita la Nuova Darsena Traghetti.

La localizzazione del varco di accesso lungo tale percorso crea un'adeguata corsia di accumulo dei mezzi pesanti in entrata, mentre in uscita esso si presenta più ristretto con minori spazi per il deflusso veicolare.

Lo scalo etneo è destinato prevalentemente alla funzione commerciale ma presenta anche attività nei settori crocieristico, cantieristico, industriale, della pesca e del diporto.

La superficie complessiva a terra della circoscrizione territoriale attualmente di competenza dell'Autorità Portuale è di circa 860.000 mq.

All'interno di essa l'area operativa delimitata dalla cinta doganale a servizio delle funzioni commerciali portuali presenta una superficie di circa 440.000 mq.

Parte delle restanti aree demaniali esterne alla cinta doganale, ossia quelle attraversate dal sedime della strada provinciale denominata V.le Kennedy, accolgono ad oggi impianti turistico-balneari con annessi spazi di parcheggio ed impianti sportivi.

L'area operativa del porto è sostanzialmente costituita da due bacini portuali separati da uno sporgente (detto *Centrale*), a cui si aggiunge un terzo bacino di recente realizzazione:

- il *Porto Vecchio* a Ponente, compreso tra il Molo di Mezzogiorno, il Molo Crispi, la banchina della Capitaneria ed il lato ovest dello Sporgente Centrale;



- il *Porto Nuovo* a Levante, compreso tra il lato Est dello Sporgente Centrale ed il Molo di sopraflutto;
- la nuova *Darsena Traghetti*, posto a Sud del Molo di Mezzogiorno e in prossimità della rotonda del Faro Biscari dove confluisce il traffico Ro-Ro che attualmente è ripartito tra le varie banchine del porto vecchio e del porto nuovo.

Con la realizzazione di quest'ultima opera marittima, lo sviluppo lineare complessivo delle banchine portuali arriva a circa 7.350 metri, di cui 3.750 metri sono attualmente utilizzati come accosti per operazioni portuali commerciali, escludendo cioè le banchine di servizio, quelle utilizzate per nautica da diporto e la pesca.

Lo specchio acqueo, con superficie di circa 890.000 mq, è protetto da Nord verso Sud dal molo di sopraflutto (c.d. "di Levante"), lungo m 1.950 e realizzato in fasi successive a partire dai primi dell'Ottocento.

Il sottoflutto, precedentemente costituito dal Molo di Mezzogiorno, è adesso composto dal Molo Sud della nuova Darsena e sviluppato per circa 500 m da Ovest verso Est.

La larghezza dell'imboccatura attuale, definita dai moli di sopraflutto e sottoflutto, misurata al livello del mare tra il prolungamento della diga foranea e la testata del Molo Sud della Darsena, è di circa 280 metri.

L'entrata in funzione della nuova Darsena Traghetti ha incrementato le superfici di movimentazione stoccaggio merci di circa 120.000 mq, i piazzali e le aree destinate ai traghetti e al trasporto Ro-Ro prevalentemente non accompagnato.

Le aree destinate al traffico passeggeri pari a circa 30.000 mq, ad eccezione della Stazione Marittima, non hanno destinazioni d'uso esclusive e condividono gli spazi assegnati al trasporto merci nello Sporgente Centrale.

Le aree di sosta destinate ai rotabili in attesa di imbarco, oltre che nella Nuova Darsena, sono collocate anche in prossimità del Molo Crispi e dello Sporgente Centrale.

Nel 2018 il traffico rotabili ha rappresentato l'88% della movimentazione complessiva del porto di Catania, per un totale di 7.623.470 tonnellate su 8.617.406 complessive, raddoppiando praticamente i valori nell'arco di un decennio.

Tale aumento del traffico merci negli ultimi anni ha comportato la necessità di regolamentare ulteriormente gli imbarchi dei rotabili all'interno degli spazi ridotti del porto.

In considerazione di quanto sopra, appare pertanto strategico lo sviluppo integrato in atto del sistema porto-interporto volto a diminuire la pressione commerciale del traffico container e Ro-Ro sul porto.

In uno scenario di integrazione delle due infrastrutture l'interporto assolverebbe la funzione di "dry port" per lo scalo etneo, consentendo di spostare la movimentazione delle merci sul primo, consentendo al porto di disimpegnare aree a favore del traffico crocieristico e passeggeri⁴⁶.

⁴⁶Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. emendamento n. 2 del Comune di Catania riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

7. Analisi della domanda di trasporto attuale e tendenziale

Dai dati pubblicati nell'ultimo Allegato MIT al DEF 2019⁴⁷, risulta che l'insieme delle Autorità di Sistema Portuale italiane ha complessivamente movimentato nel 2017 circa 502 milioni di tonnellate, con un tasso di crescita nel triennio 2015-2017 pari al 5,1% trainato principalmente dal settore Ro-Ro (+19,3% nel 2017 rispetto al 2015).

Confrontando i dati disaggregati delle 15 Autorità di Sistema Portuale, l'AdSP del *Mare di Sicilia Orientale* con 36,10 milioni di tonnellate movimentate nel 2017 risulta essere al 7° posto a livello nazionale nonché la terza Autorità del Sud Italia, dietro le AdSP del *Mare Tirreno Meridionale e dello Stretto*⁴⁸ e del *Mare Tirreno Centrale*.

Traffico merci per tipo di carico nelle Autorità di Sistema Portuale – Anno 2017 (milioni di tonnellate)						
Autorità di Sistema Portuale	Rinfuse Solide	Rinfuse Liquide	Container	Ro-Ro	Altre merci	Totale tonn.
<i>Mar Ligure Occidentale</i>	5,84	21,84	26,02	13,09	1,26	68,05
<i>Mar Ligure Orientale</i>	1,61	1,09	14,43	0,48	0,65	18,26
<i>Mar Tirreno Settentrionale</i>	2,03	8,89	8,03	20,41	1,71	41,07
<i>Mar Tirreno Centro Settentrionale</i>	5,60	5,21	0,89	4,93	0,06	16,69
<i>Mar Tirreno Centrale</i>	6,33	5,07	11,17	13,81	1,02	37,40
<i>Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto</i>	0,93	20,92	31,18	6,67	0,00	59,70
<i>Mar Ionio</i>	11,35	4,59	0,00	0,00	5,71	21,65
<i>Mare Adriatico Meridionale</i>	6,22	3,05	1,34	5,98	0,33	16,92
<i>Mare Adriatico Centrale</i>	0,58	4,64	1,11	4,69	0,00	11,02
<i>Mare Adriatico Centro Settentrionale</i>	11,41	4,55	2,46	1,76	6,34	26,51
<i>Mare Adriatico Settentrionale</i>	7,39	8,79	5,68	1,52	2,93	26,30
<i>Mare Adriatico Orientale</i>	5,10	43,75	6,97	9,12	1,65	66,59
<i>Mare di Sicilia Occidentale</i>	0,19	0,35	0,16	6,28	0,00	6,98
<i>Mare di Sicilia Orientale</i>	1,61	26,24	0,49	7,76	0,00	36,10
<i>Mare di Sardegna</i>	4,30	28,78	5,17	10,58	0,01	48,84

Fonte: Allegato MIT al DEF 2019

La quota prevalente di traffico merci per l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale è costituita dalle rinfuse liquide (26,24 milioni di tonnellate) quasi tutte movimentate nel porto di Augusta.

A seguire il traffico Ro-Ro, con 7,76 milioni di tonnellate annue concentrate quasi esclusivamente su Catania, è il secondo settore prevalente del Sistema Portuale.

Risultano invece minoritarie le quote di traffico merci movimentate come rinfuse solide (1,61 milioni di tonnellate) e come contenitori (meno di mezzo milione di tonnellate).

Riguardo al settore container, è comunque interessante rilevare un costante aumento che nel 2019 ha

⁴⁷ Cfr. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia", Allegato al Documento di Economia e Finanza 2019, Roma 2019.

⁴⁸ Il dato riferito al 2017 tiene conto ancora della configurazione del D.Lgs 169/2016 e quindi precedente al D.L. 119/2018 con cui tale Autorità di Sistema Portuale è stata divisa in due (*AdSP dello Stretto* con sede a Messina e *AdSP del Mare Tirreno Meridionale e dello Ionio* con sede a Gioia Tauro).



portato a raggiungere contestualmente le 583.430 tonnellate (+18,6% rispetto al 2017 e +62,3% rispetto al 2014) e 63.179 TEU (+26,1% rispetto al 2017 e addirittura +90,5% rispetto al 2014).

A livello nazionale, rispetto alle previsioni contenute nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* del 2015, il settore Ro-Ro risulta avere già raggiunto nel 2016 la stima di traffico nazionale prevista per il 2020.

Secondo i dati riferiti nell'Allegato al DEF, i traffici **Ro-Ro** hanno registrato tassi di crescita maggiori rispetto agli altri settori di traffico, con un aumento complessivo in tutte le macro-aree italiane pari al 27,2% tra il 2014 e il 2017. Si registra invece un incremento di poco inferiore alla media nazionale (+20,3%) nelle Autorità di Sistema Portuale del Sud e delle Isole.

Il dato disaggregato per Autorità di Sistema Portuale e per porto evidenzia in alcuni contesti una competizione tra porti vicini, che tuttavia al momento sembra aver prodotto un effetto positivo di aumento complessivo dei traffici.

Tale aspetto è particolarmente evidente nel contesto regionale siciliano, dove le tre Autorità di Sistema con porti ricadenti nell'Isola presentano valori di movimentazione simili.

Nel contesto nazionale, l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale si posiziona al 6° posto per traffico Ro-Ro, superando i porti della Sicilia Occidentale e gli scali dello Stretto.

A tale riguardo, analizzando i dati in un arco temporale più esteso, emerge sempre più il ruolo del Ro-Ro non accompagnato nella filiera logistica regionale e nazionale che passa da 183.154 unità rotabili nel 2014 a 277.444 unità nel 2019 (+51,5% nei 6 anni considerati).

Anche in termini di tonnellate complessive riferite all'intero traffico combinato strada-mare, la percentuale di crescita tra il 2014 e il 2019 è pari a +23,3%.

Tale evoluzione della domanda di trasporto nel settore delle autostrade del mare, apre quindi un più ampio scenario di sviluppo connesso alla logistica portuale integrata con il tessuto produttivo locale.

Anche i traffici di **rinfuse liquide** hanno registrato negli ultimi anni una moderata crescita, dopo la stagnazione verificatasi tra il 2015 ed il 2016, nonostante l'Allegato al DEF rilevi come tali movimentazioni siano ancora lontane dai valori pre-crisi.

In ogni caso la crescita di tale settore è trainato principalmente dai porti del Sud Italia e Isole (complessivamente +19,3% nel quadriennio 2014-2017 rispetto al +10,1% del dato nazionale).

Inoltre, nonostante il forte decremento di trasporto idrocarburi via mare rispetto al precedente decennio, in tale settore l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale risulta avere ancora un ruolo prevalente nel mercato nazionale, posizionandosi al 3° posto a livello nazionale e al 1° posto tra i sistemi portuali del Mezzogiorno.

Il settore delle **rinfuse solide** mostra invece nel 2017 i primi segni di ripresa nei porti italiani, dopo il trend negativo che ha caratterizzato il periodo 2013-2016, anche se per il Sud e le Isole si registra una variazione negativa nel periodo 2014-2017 con un decremento pari a -9,5%.

Infine, il segmento **container** risulta essere in linea a livello nazionale con le previsioni di domanda del PSNPL, che indicano al 2020 un traffico complessivo (*gateway + transshipment*) compreso tra 11.2 e 12.5



MTEU/anno.

In tale settore di traffico, i porti di Augusta e Catania risultano marginali rispetto agli altri scali nazionali. In particolare, il mercato dei traffici containerizzati è principalmente ripartito tra i due cluster Nord Tirrenico e Nord Adriatico, che insieme raccolgono quasi il 60% dei traffici complessivi, e i terminal transshipment di Gioia Tauro e Cagliari, dove confluisce circa il 27% del traffico nazionale.

La movimentazione container nazionale è caratterizzata prevalentemente da traffico *gateway* per proseguire su ferro e su gomma nei principali mercati nazionali del Centro-Nord Italia.

Risulta invece in crisi l'andamento dei porti *transshipment* concentrati nel Sud e in Sardegna, in cui per la perifericità dei sistemi rispetto ai mercati centrali e la carenza di infrastrutture terrestri di ultimo miglio, le attività di movimentazione container si limitano prevalentemente al trasbordo.

Inoltre i porti della sponda Sud del Mediterraneo e di altri Stati Membri dell'Unione relativamente vicini agli scali meridionali contendono sempre più negli ultimi anni le quote di mercato di tale settore di traffico fino agli ultimi anni detenute da porti italiani.

La situazione sopra descritta ha di fatto escluso la Sicilia dai traffici *transshipment* che invece si sono sviluppati in altri porti e aree vicine a partire dagli anni '90 del precedente secolo.

In tale contesto di marginalità territoriale, infatti, se si esclude il traffico di idrocarburi collegato ai poli petrolchimici della Sicilia orientale (che, come già specificato, registra una costante diminuzione già da prima della crisi economica iniziata nel 2008), le origini e le destinazioni delle merci transitate nell'Isola sono quasi del tutto limitate alla navigazione da cabotaggio e confluite prevalentemente nel Ro-Ro.

A conferma di ciò, si rileva che l'incidenza dell'import-export regionale al netto delle rinfuse liquide ha un peso ridotto rispetto alla media italiana.

Considerato il contesto sopra descritto, in assenza di una logistica e un tessuto produttivo locali organizzati, appare quindi tardivo e inefficace intraprendere oggi un rilancio logistico-portuale nell'Isola basato esclusivamente sul *transshipment* in navigazione internazionale.

Una strategia basata esclusivamente sul *transshipment*, infatti, entrerebbe in diretta concorrenza con i vicini porti di Gioia Tauro in Calabria e di Marsaxlokk a Malta già avviati e operativi da decenni.

Se poi si considera il più ampio contesto del Mediterraneo, un'eventuale politica di sviluppo esclusivo del settore container non terrebbe conto della preesistente frammentazione di diversi *hub transshipment* europei che negli ultimi anni ha subito la forte concorrenza dei porti extra-UE della sponda Sud come *Port Said* e *Tanger Med*.

È infatti da tenere conto, al riguardo, la forte competitività dei porti della sponda Sud del Mediterraneo che offrono costi inferiori alla media europea per la movimentazione e il trasbordo dei container.

Diverso è invece lo scenario di sviluppo se si considera invece il potenziamento del comparto **feeder**, nel breve termine, e della creazione di servizi e infrastrutture **gateway** integrate con il tessuto produttivo locale, in sinergia con lo sviluppo del Ro-Ro nell'ambito delle **Autostrade del Mare** e con un orizzonte temporale di



lungo termine⁴⁹.

In considerazione di ciò, gli attuali investimenti di bonifica ed adeguamento degli accosti per l'attracco delle navi container sono inseriti in un'ottica integrata con le altre infrastrutture logistiche, tra cui l'Interporto di Catania-Bicocca e l'Autoporto di Melilli⁵⁰, che consente di porre le condizioni per:

- trasferire in una prima fase le quote di contenitori da Catania ad Augusta;
- potenziare lo scalo di Augusta come porto gateway nel medio-lungo termine per lo sviluppo di una logistica e un indotto industriale locali.

Emerge invece a livello regionale una costante crescita della domanda di trasporto in ambito nazionale nonostante la crisi trainata soprattutto dallo *Short Sea Shipping* e dal Ro-Ro.

Tale aumento dei traffici registrati in Sicilia, e in particolar modo nello scalo di Catania, è connesso al forte sviluppo delle *Autostrade del Mare* e delle filiere produttive di eccellenza e maggiore valore aggiunto che, per mancanza di un'offerta logistica e infrastrutturale adeguata, presentano notevoli margini di crescita ancora inespressi. Tale posizione geografica ha infatti consolidato nei porti di Catania, Messina e Palermo la maggiore presenza di collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax rispetto a tutti gli altri scali dell'Isola che effettuano servizi di linea nell'ambito delle *Autostrade del Mare*.

Se consideriamo il solo *Sistema Portuale del mare di Sicilia Orientale*, tale offerta di trasporto marittimo è presente esclusivamente nel porto di Catania ed è caratterizzata da Ro-Ro non accompagnato con velocità commerciali dei collegamenti marittimi inferiori rispetto alle linee attive nei porti siciliani della costa tirrenica.

Dalle prime indagini effettuate nell'ambito della precedente analisi dell'offerta di trasporto, tale tipologia di traffico merci presente nel porto di Catania risulterebbe essere più orientata al trasferimento di merci non necessariamente deperibili e che, a fronte del maggior tempo di navigazione, sono trasferite da navi con maggiore capacità di carico in termini di metri lineari.

Tuttavia è da rilevare come la crescita dei traffici Ro-Ro è comunque vincolata nel tempo dalla ridotta disponibilità di aree portuali per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci e dal perdurare della crisi economica.

Per quanto riguarda invece il **traffico passeggeri**, invece, l'AdSP del Mare di Sicilia orientale risulta avere quote minoritarie rispetto agli altri sistemi portuali, posizionandosi addirittura al 12° posto tra le 15 censite con appena 203.715 unità complessivamente transitate nel 2017 nel solo porto di Catania.

Ad ogni modo, la quota maggiore di trasporto passeggeri è caratterizzata da Ro-Pax con 136.480 unità registrate nel 2017, e seguita dal settore crociere con 67.235 unità transitate nello stesso anno.

È comunque interessante evidenziare al riguardo il rilancio del settore crocieristico nello scalo Etneo, che nel 2019 ha raggiunto i 208.343 passeggeri, con un aumento del +310% rispetto al solo anno 2017 (67.235 unità registrate).

⁴⁹ Integrazione aggiunta a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁵⁰ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 1 del Comune di Melilli riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



La crescita del settore passeggeri evidenzia un forte potenziale turistico che al momento è vincolato dalle ridotte superfici esclusivamente dedicate a tale settore.

Traffico passeggeri nelle Autorità di Sistema Portuale – Anno 2017 (unità)				
Autorità di Sistema Portuale	Locali	Traghetti	Crociere	Totale pax
<i>Mar Ligure Occidentale</i>	-	2.444.687	1.779.631	4.224.318
<i>Mar Ligure Orientale</i>	-	-	472.764	472.764
<i>Mar Tirreno Settentrionale</i>	6.243.838	2.745.514	734.499	9.723.851
<i>Mar Tirreno Centro Settentrionale</i>	-	1.853.869	2.208.836	4.062.705
<i>Mar Tirreno Centrale</i>	6.385.558	979.886	993.073	8.358.517
<i>Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto</i>	11.244.343	67.145	399.894	11.711.382
<i>Mar Ionio</i>	-	-	8.546	8.546
<i>Mare Adriatico Meridionale</i>	-	1.715.053	507.386	2.222.439
<i>Mare Adriatico Centrale</i>	-	1.033.881	52.086	1.085.967
<i>Mare Adriatico Centro Settentrionale</i>	-	1.451	50.133	51.584
<i>Mare Adriatico Settentrionale</i>	99.702	104.294	1.446.635	1.650.631
<i>Mare Adriatico Orientale</i>	-	28.175	106.018	134.193
<i>Mare di Sicilia Occidentale</i>	115.453	1.313.530	459.229	1.888.212
Mare di Sicilia Orientale	-	136.480	67.235	203.715
<i>Mare di Sardegna</i>	975.978	4.670.320	564.169	6.210.497

Fonte: Allegato MIT al DEF 2019



8. Interventi infrastrutturali programmati⁵¹

Al fine di determinare meglio gli *Obiettivi* e le *Strategie di Sistema Portuale* nel presente documento, nonché i successivi interventi di sviluppo declinati nei successivi *Piani Regolatori Portuali*, si riepilogano nella pagina successiva i principali interventi infrastrutturali per i porti di Augusta e Catania già inseriti nel vigente *Piano Operativo Triennale 2018-2020* e con copertura finanziaria confermata o in fase avanzata di definizione.

In linea con le schede di rilevazione ministeriale⁵², gli interventi sono stati distinti in tabelle separate relative a:

- Interventi in pianificazione e programmazione;
- Interventi in corso d'opera.

⁵¹ Le tabelle del presente capitolo sono state aggiornate a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁵² Le tabelle riportano i dati e i valori compilati dall'Autorità di Sistema Portuale nelle schede di rilevazione del *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* e denominate "Interventi in programmazione" e "Fascicolo del porto".



Interventi in pianificazione e programmazione (aggiornato al 30/06/2020)

Scalo Portuale	Descrizione dell'intervento	Maturità progettuale	Maturità economico-finanziaria	Stima dei costi				Stima dei tempi di esecuzione		Strumenti di pianificazione e programmazione nazionali di riferimento	Piano o Programma portuale
				Importo totale intervento €.	Finanziamenti pubblici disponibili €.	Finanziamenti pubblici disponibili	Importo capitali privati €.	Trim/Anno inizio lavori	Trim/Anno fine lavori		
Augusta	Realizzazione Banchina portuale e piazzali attrezzati a Pantano Daniele	Studio di fattibilità	Fondi propri AdSP	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	II-21	IV-23	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT
Augusta	Manutenzione straordinaria banchina portuale e piazzali attrezzati Megara Gennalena	Studio di fattibilità	Fondi propri AdSP	€ 6.300.000,00	€ 6.300.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	II-20	IV-22	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT
Augusta	Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale per l'attracco di mega-navi container 2° stralcio	Progetto preliminare	Fondi propri AdSP	€ 14.830.000,00	€ 14.830.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-20	IV-20	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT
Augusta	Realizzazione elettrificazione del Forte Vittoria	Progetto preliminare	Fondi propri AdSP	€ 1.300.000,00	€ 1.300.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	II-21	I-22	PSNPL - Obiettivo 7 - Sostenibilità	POT
Augusta	Manutenzione straordinaria del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi	Progetto preliminare	Fondi propri AdSP	€ 12.700.000,00	€ 12.700.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	III-20	I-22	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT
Augusta	Scalo e collegamento ferroviario Porto Commerciale-Linea Ferrata CT-SR	Progetto definitivo	Fondi propri AdSP	€ 26.700.000,00	€ 26.700.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-21	IV-22	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	PRP vigente POT
Augusta	Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale 3° stralcio	Progetto esecutivo	Fondi propri AdSP	€ 62.510.000,00	€ 62.510.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-21	IV-22	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	PRP vigente POT
Augusta	Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Nord e Centrale (2)	Progetto esecutivo generale	Fondi propri AdSP	€ 55.000.000,00	€ 55.000.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	II-20	III-23	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT
Augusta	Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Sud	Progetto esecutivo generale	Fondi propri AdSP	€ 40.170.000,00	€ 40.170.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-21	IV-23	PSNPL - Obiettivo 5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT
Augusta	Manutenzione straordinaria del Forte Vittoria e del Forte Garcia	Progetto esecutivo	Fondi propri AdSP	€ 1.100.000,00	€ 1.100.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	III-20	I-21	PSNPL - Obiettivo 7 - Sostenibilità	POT



Interventi in pianificazione e programmazione (aggiornato al 30/06/2020)

Scalo Portuale	Descrizione dell'intervento	Maturità progettuale	Maturità economico-finanziaria	Stima dei costi				Stima dei tempi di esecuzione		Strumenti di pianificazione e programmazione nazionali di riferimento	Piano o Programma portuale
				Importo totale intervento €.	Finanziamenti pubblici disponibili €.	Finanziamenti pubblici disponibili	Importo capitali privati €.	Trim/Anno inizio lavori	Trim/Anno fine lavori		
Catania	Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto	Progetto esecutivo	Patto per Catania	€ 49.000.000,00	€ 49.000.000,00	Patto per Catania	€ -	II-20	IV-21	Patto per Catania	POT
Catania	Manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali	Progetto esecutivo	Finanziamento pubblico da individuare	€ 3.500.000,00	€ 3.500.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	II-19	II-20	Fondi ADSP	POT



Interventi in fase di appalto e in corso d'opera (aggiornato al 31/12/2018)

Scalo Portuale	Descrizione dell'intervento	Stato	Fonti di finanziamento	Quadro economico				Stima dei tempi di esecuzione		Strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento
				Importo contrattuale iniziale	Finanziamento pubblico	Finanziamento privato	Varianti	Trim / Anno inizio lavori	Trim / Anno fine lavori	
Augusta	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio	In lavorazione	PON 2007-2013 PON 2014-2020 Fondi propri AdSP Mutui ex Legge 413/98 e ss.mm.ii. Fondi CIPE Del. 35/05	€ 41.370.209,27	€ 41.370.209,27	€ -	€ 4.355.638,30	n.d.	n.d.	POT PON Reti e Mobilità 2007-13 PON Infrastrutture e Reti 2014-20
Augusta	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta - Consolidamento banchine 1° stralcio 150mt con gru a portale	In lavorazione	PON 2007-2013 PON 2014-2020 Fondi propri AdSP Legge 166/02	€ 29.310.042,11	€ 29.310.042,11	€ -	€ -	n.d.	n.d.	PON 2007-2013 PON 2014-2020
Augusta	Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale 1° e 2° stralcio	In lavorazione	Fondi propri AdSP	-	-	€ -	€ -	n.d.	n.d.	POT
Augusta	Rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta - Ricci di testata e tratti limitrofi imboccatura centrale	In esecuzione	Fondi propri AdSP	€ 9.069.202,90	€ 9.069.202,90	€ -	€ -	II-19	IV-20	POT
Augusta	Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Nord e Centrale	In progettazione esecutiva	Fondi propri AdSP	€ 53.830.000,00	€ 53.830.000,00	€ -	€ -	n.d.	n.d.	
Augusta	Manutenzione straordinaria del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi	In progettazione esecutiva	Fondi propri AdSP	-	-	€ -	€ -	n.d.	n.d.	POT
Augusta	Banchina portuale e piazzali attrezzati a Megara Gennalena	In progettazione	Fondi propri AdSP	-	-	€ -	€ -	n.d.	n.d.	
Catania	Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto	In progettazione esecutiva	Patto per Catania	€ 42.646.407,66	€ 42.646.407,66	€ -	€ -	II-20	IV-21	POT Patto per Catania
Catania	Manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali	In lavorazione	Fondi ADSP	€ 3.116.729,01	€ 3.116.729,01	€ -	€ -	II-19	II-20	



Parte C

QUADRO STRATEGICO DI SISTEMA

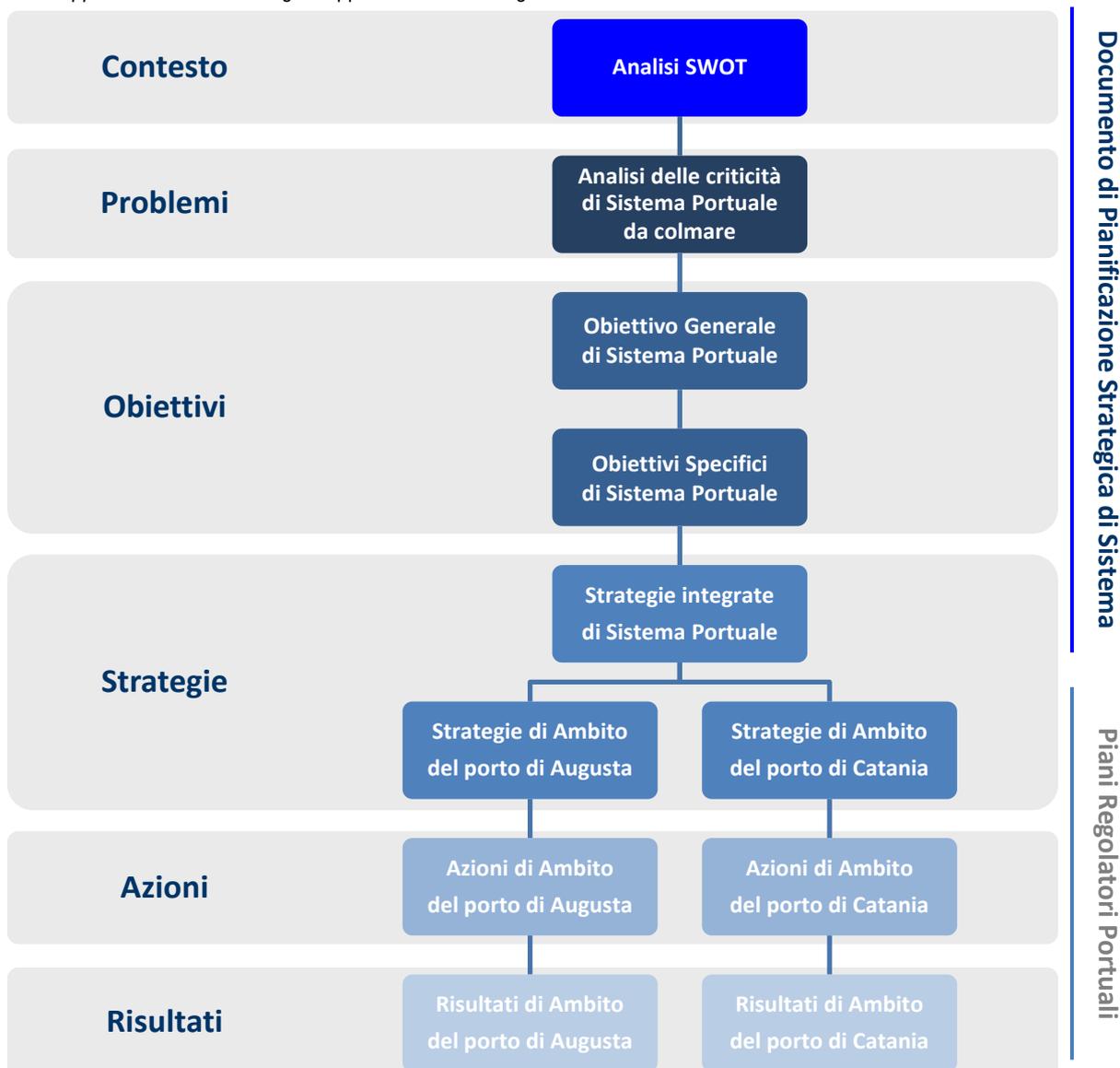


9. Sintesi di contesto del Sistema Portuale

A conclusione delle analisi del Quadro Conoscitivo sintetizzate nella precedente Parte B del Documento, a partire dal presente capitolo si avvia il percorso logico volto a condividere, con i soggetti istituzionali coinvolti nell'iter di approvazione del PRdSP, gli **obiettivi**, le **strategie** e le **azioni** di sviluppo del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*.

Ai fini dell'approvazione finale del presente documento, è opportuno specificare in via preliminare che il processo di definizione degli Obiettivi di Sistema è stato sviluppato nelle pagine seguenti in conformità al cosiddetto **“Approccio del Quadro Logico”** (i.e. *“Local Framework Approach”*). Tale approccio è espressamente richiamato nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* e nelle *Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* emanate nel 2017.

Approccio del Quadro Logico applicato al Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale



Fonte: Nostre elaborazioni



Pertanto il processo di **Pianificazione Strategica del DPSS** prevede uno step preliminare di *sintesi di contesto* attraverso l'*Analisi SWOT*, a cui seguono le cosiddette:

- “*Analisi dei Problemi*” (intesi come *criticità* da colmare);
- “*Analisi degli Obiettivi*” (intesi come *soluzioni* ai problemi identificati);
- “*Analisi delle Strategie*” (intese come *mezzi/misure* per raggiungere gli obiettivi).

La successiva fase di **Pianificazione Operativa dei PRP** di Augusta e Catania include invece:

- l'articolazione dei singoli “*Quadri Logici*” di ogni piano (volti a definire le *Azioni* e i *Risultati* attesi in funzione degli Obiettivi prefissati);
- la definizione di delle Attività (intese come *Interventi*) con le relative tempistiche, risorse, e budget di investimento.

Il percorso decisionale è stato dunque articolato in due fasi temporali, connesse ai documenti dell'intero *Piano Regolatore di Sistema Portuale*, che prevedono:

- la definizione degli *Obiettivi* e delle *Strategie* del complessivo Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, durante la redazione del presente DPSS;
- l'individuazione delle *Strategie* operative e delle *Azioni* riferite ai singoli porti nonché i *Risultati* da monitorare nel tempo, da sviluppare nei successivi PRP di Augusta e Catania.

Tale percorso è volto a definire una visione unitaria e coordinata di sviluppo del Sistema Portuale, in modo da potere configurare nei successivi *Piani Regolatori Portuali* le Strategie e le Azioni di ambito dei singoli scali, nonché gli investimenti prioritari per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

È altresì opportuno segnalare che, in un'ottica più ampia di processo di pianificazione in capo all'*Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*, la specifica articolazione del percorso logico “obiettivi-strategie-azioni” proposta nel presente DPSS è stata sviluppata anche per coordinare il *Piano Regolatore di Sistema Portuale* con:

- il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*;
- la programmazione europea e nazionale dei *Fondi Strutturali di Investimento Europei*, dei *Fondi di Sviluppo e Coesione* e di altri strumenti di finanziamento nell'ambito della rete TEN-T;
- l'iter di Valutazione Ambientale Strategica dei successivi PRP ai sensi del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- la definizione dei contenuti e le misure da sviluppare all'interno del *Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale di Sistema Portuale* (DEASP) prevista dall'art. 4-bis della L. 84/94.

Ciò detto, i successivi capitoli del *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* definiscono gli obiettivi di sviluppo secondo il percorso logico sotto riportato:

- **sintesi di contesto** del Sistema Portuale (attraverso l'analisi di tipo SWOT);
- **analisi dei problemi** (criticità di Sistema da colmare);



- definizione dell'**obiettivo generale di Sistema Portuale**, indicando le vocazioni funzionali prevalenti in coerenza con gli indirizzi del PSNPL e il contesto territoriale;
- definizione degli **obiettivi specifici di Sistema Portuale**, riferiti agli aspetti tecnici, economici ed ambientali di sviluppo portuale;
- definizione delle proposte di **strategie integrate di Sistema Portuale**, da articolare nei successivi Piani Regolatori Portuali attraverso più specifiche *strategie di ambito*.

I contenuti in dettaglio del *Quadro Strategico di Sistema* tengono inoltre conto degli indirizzi di programma preliminari espressi dall'Autorità di Sistema Portuale durante la redazione e la concertazione dei seguenti documenti:

- *Documento di Sviluppo e di Proposte dell'Area Logistica Integrata della Sicilia Sud-Orientale*;
- *Piano della Zona Economica Speciale della Sicilia Orientale*.

Infine, per la definizione degli *Obiettivi di Sistema* si è tenuto conto anche delle proposte di Piano Regolatore Portuale formulate dalle precedenti Autorità Portuali di Augusta e di Catania rispettivamente nel 2014 e 2004.

Al riguardo è necessario infatti rilevare che gli obiettivi di sviluppo di medio-lungo termine formulati nelle precedenti proposte di pianificazione dei due singoli porti risultano comunque complementari e integrabili tra di loro all'interno del nuovo *Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*.



9.1 Analisi SWOT

Nelle tabelle seguenti si sintetizzano gli elementi emersi dalle analisi sulla domanda e offerta di trasporto a livello regionale, sulle dotazioni infrastrutturali di Sistema Portuale e sull'evoluzione del quadro programmatico e normativo in atto.

Poiché il Sistema Portuale ha una valenza sovra-locale, si è deciso di non limitare l'analisi delle criticità ai singoli nodi portuali ma di estenderla all'intero contesto territoriale di riferimento in cui l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale svilupperà in maniera integrata i propri obiettivi e strategie.

Il bacino di riferimento del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* coincide quindi con quello dell'*Area Logistica Integrata della Sicilia Sud-Orientale*, che comprende le province di Catania, Siracusa, Ragusa, Enna, Caltanissetta (in particolare l'area meridionale di Gela) e Messina.

Quest'ultima provincia è stata comunque considerata nel contesto di analisi nonostante sia sede della nuova *Autorità di Sistema Portuale dello Stretto*, in quanto si ritiene che le vocazioni funzionali dei due Sistemi Portuali ricadenti nel medesimo territorio dell'ALI non siano in competizione tra loro ma complementari per differenti tipologie di traffico servite in termini di origine e destinazione.

Le matrici SWOT per ogni settore di analisi riepilogano i fattori endogeni positivi e negativi e i fattori esogeni utili o avversi allo sviluppo del Sistema Portuale, definendo per ogni ambito di analisi:

- **Punti di forza** (“*Strengths*”), ossia i fattori positivi interni che caratterizzano il Sistema Portuale o il territorio con le reti di trasporto circostanti, e ne rappresentano le specificità intrinseche;
- **Punti di debolezza** (“*Weaknesses*”), ossia i fattori negativi interni che caratterizzano il Sistema Portuale o il territorio con le reti di trasporto circostanti, e ne rappresentano le criticità intrinseche;
- **Opportunità** (“*Opportunities*”), ossia i fattori positivi esterni che rappresentano le leve potenziali e/o future in grado di generare vantaggi e occasioni di sviluppo del Sistema Portuale;
- **Minacce** (“*Threats*”), ossia i fattori negativi esterni che rappresentano i rischi potenziali e/o futuri che possono generare aree di crisi, ostacolando i processi di sviluppo del Sistema Portuale.

Si analizzano prima gli elementi generali del Sistema Portuale in esame e i fattori riferiti all'intermodalità e alla logistica locale per poi procedere ad analizzare i sistemi locali di mobilità merci e passeggeri per i singoli modi di trasporto stradale, ferroviario, marittimo, ed aereo.

Le successive matrici SWOT sono state pertanto suddivise secondo i seguenti ambiti di analisi di area vasta riferiti all'intero bacino di riferimento del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale:

- **Contesto territoriale del Sistema Portuale;**
- **Logistica e Intermodalità;**
- **Trasporto marittimo;**
- **Trasporto stradale;**
- **Trasporto ferroviario;**
- **Trasporto aereo.**

Alcuni fattori positivi e negativi sono riportati in più di una delle matrici sopra elencate in quanto attribuibili a diversi ambiti di analisi.



Le analisi restituite nelle matrici SWOT potranno essere ulteriormente approfondite e/o perfezionate nelle versioni successive del DPSS, anche sulla base dei pareri trasmessi dagli Enti comunali coinvolti.

Per consentire una valutazione generale del territorio, nella prima **matrice di sintesi**, descrittiva degli elementi generali del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*, sono stati sintetizzati i fattori relativi a **10 variabili di contesto generale** che incidono sullo sviluppo locale:

1. Contesto territoriale regionale;
2. Offerta generale di trasporto;
3. Domanda generale di trasporto;
4. Accessibilità territoriale;
5. Commercio e distribuzione;
6. Governance locale;
7. Economia locale;
8. Tessuto produttivo;
9. Eccellenze territoriali con maggiori potenzialità di sviluppo;
10. Filiera turistico-culturale.

Ciò premesso, a seguire si riportano le 6 matrici SWOT predisposte a valle delle analisi fin qui elaborate nel presente documento.



Contesto territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Fattori positivi

Fattori negativi

Fattori interni

Punti di forza

1. Rilevanza nazionale del bacino demografico e di consumo del nodo di Catania e della Sicilia Orientale;
2. Rete stradale, portuale e aeroportuale diffusa;
3. Crescita costante della domanda complessiva di trasporto merci e passeggeri;
4. Buona accessibilità stradale dei nodi portuali, raggiungibili in meno di 3 ore da tutta la Sicilia orientale;
5. Filiere del commercio, dei trasporti e della logistica servite capillarmente da imprese locali di media dimensione;
6. Concentrazione di centri amministrativi, di ricerca e istituzionali di rango sovralocale nelle province di Catania e Siracusa;
7. Presenza di poli industriali organizzati nei nodi principali e in prossimità dei terminali portuali e intermodali;
8. Tessuto produttivo diffuso con PMI attive nei settori a più elevata specializzazione e valore aggiunto (ICT, chimico, agroalimentare e manifatturiero) nelle province di Catania, Siracusa e Ragusa;
9. Concentrazioni di filiere agroalimentari di qualità nei settori vitivinicolo, ittico e dell'ortofrutta;
10. Attrattività turistico-culturale del territorio regionale generatrice di domanda di trasporto aereo e diportistico anche dall'Estero.

Punti di debolezza

1. Perifericità territoriale della Sicilia Orientale e scarsa accessibilità ai mercati nazionale ed europeo;
2. Dotazioni infrastrutturali inferiori alla media nazionale;
3. Contrazione degli scambi regionali con l'Estero superiore al dato nazionale, e dipendente quasi esclusivamente dal trasporto di idrocarburi via mare;
4. Connessioni di ultimo miglio insufficienti tra le reti stradali/ferroviarie e i principali porti/terminali intermodali;
5. Elevati costi di trasporto e logistica dovuti alla perifericità territoriale e ai livelli di servizio delle infrastrutture esistenti;
6. Sovente sovrapposizione di competenze amministrative nazionali/locali e frammentazione dei centri decisionali;
7. Scarsa capacità produttiva del territorio locale con PIL pro capite e tassi di occupazione inferiori alla media nazionale ed europea;
8. Tessuto produttivo carente di Grandi Imprese e periferico rispetto ai principali mercati nazionali ed europei;
9. Basso livello di internazionalizzazione delle imprese, anche nei settori di eccellenza;
10. Filiera turistica non integrata con il sistema portuale, con scarso sviluppo del settore crocieristico e forte stagionalità dei flussi turistici nel periodo estivo.

Fattori esterni

Opportunità

1. Relativa centralità geografica nel Mediterraneo assegnata alla Sicilia come terminale del *Corridoio Scandinavo-Mediterraneo*;
2. Investimenti sulla rete *Core* a favore del trasporto stradale e marittimo e sui carburanti alternativi (per es. GNL, GNC, elettricità, idrogeno);
3. Ripresa della navigazione internazionale e di cabotaggio nel Mediterraneo (in particolare Ro-Ro e container);
4. Sviluppo dell'ICT per la digitalizzazione della logistica con potenziale riduzione dei tempi e dei costi di trasporto (per es. ITS, PCS, Smart Road, VTMS, etc.);
5. Crescita regionale del valore aggiunto nel commercio e nella logistica con contestuale aumento del Ro-Ro;
6. Riforma della portualità (D.Lgs. 169/2016) e istituzione di ALI e ZES in coordinamento tra AdSP, MIT e Regione;
7. Ripresa negli ultimi anni del valore aggiunto nei comparti ad alta specializzazione, con incrementi in alcuni casi superiori alla media nazionale;
8. Incremento delle vendite nei comparti ad elevata specializzazione (agroalimentare, chimica e ICT);
9. Ripresa delle esportazioni nella filiera agroalimentare con ripresa delle esportazioni;
10. Ripresa dei flussi turistici verso l'Isola con aumento del traffico aereo passeggeri nello scalo di Fontanarossa.

Minacce

1. Marginalizzazione della regione rispetto ad altre aree del Centro-Nord a maggiore attrazione di investimento, con conseguente aumento del gap Nord-Sud;
2. Programmazione nazionale degli investimenti su altre aree a maggiore domanda di trasporto e migliore dotazione infrastrutturale;
3. Perdita di quote di traffico internazionale intercettate da altre aree territoriali con migliore offerta infrastrutturale.
4. Future restrizioni di accesso ai sistemi/vettori di trasporto con maggiori emissioni per le infrastrutture non adeguate alle nuove normative (cfr. Direttiva 2012/33/UE);
5. Delocalizzazione di imprese e servizi nel Centro-Nord o altre aree per la confluenza dei flussi in hub della GDO;
6. Incertezza politico-amministrativa con ritardi nella attuazione dei programmi e nell'esecuzione degli appalti;
7. Perdurare della crisi economica con perdita di competitività regionale e quote di mercato soprattutto nel settore petrolchimico;
8. Indebolimento del tessuto produttivo locale a causa della crisi economica con la chiusura di diverse imprese.
9. Presenza di competitor esteri con minori costi di produzione e migliore organizzazione logistica;
10. Assenza di integrazione e competizione crescente con vicine mete turistiche estere e del Sud Italia.



Logistica e Intermodalità

Fattori positivi

Fattori negativi

Fattori interni	Punti di forza	Punti di debolezza
	<ul style="list-style-type: none"> - Filiere del commercio, dei trasporti e della logistica servite capillarmente da imprese locali di media dimensione; - Presenza di poli industriali e di aree logistiche di iniziativa privata a supporto della filiera agroalimentare e del tessuto produttivo locale, localizzate in prossimità dei porti; - Posizione dell'interporto di Catania-Bicocca e del MAAS vicina al porto di Catania e baricentrica rispetto alla rete regionale stradale e ferroviaria; - Posizione dell'Autoporto di Melilli in prossimità del porto di Augusta e della rete ferroviaria e stradale regionale; - Presenza consolidata attorno al porto di Catania di operatori di trasporto e logistica nonché di compagnie di navigazione Ro-Ro e Ro-Pax per il trasporto combinato strada-mare e le Autostrade del Mare; - Offerta di collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax tra il porto di Catania e il resto di Italia, con frequenze superiori alla media regionale; - Distanze marittime inferiori alla media regionale tra i porti del Sistema Portuale e gli scali dell'Adriatico e del Tirreno meridionale, dove confluisce il 70% dei traffici merci interregionale via mare tra Sicilia e resto d'Italia; - Domanda di trasporto combinato strada-mare di rilevanza nazionale nel traffico di cabotaggio (44% del totale Italia). 	<ul style="list-style-type: none"> - Frammentazione e scarsa integrazione delle imprese locali di trasporto e logistica con gli enti gestori di infrastrutture; - Assenza di distripark e di aree di stoccaggio a temperatura controllata all'interno dei porti di Sistema; - Assenza di coordinamento logistico tra operatori privati ed enti gestori di infrastrutture di trasporto e terminali intermodali/portuali; - Assenza di collegamenti diretti tra le reti ferroviarie e i porti di Augusta e Catania; - Basso livello di manutenzione della viabilità stradale di accesso al porto <i>Core</i> di Augusta; - Inadeguatezza della rete ferroviaria regionale (sagome, doppio binario, assiale, etc.) - Domanda di trasporto intermodale strada-ferro debole, anche a causa del mancato collegamento stabile dello Stretto di Messina; - Assenza totale di integrazione modale ferro-mare nei porti di Augusta e Catania; - Perifericità territoriale della Sicilia Orientale e scarsa accessibilità ai mercati nazionale ed europeo - Alto costo del lavoro e delle operazioni logistico-intermodali rispetto ai competitor stranieri.
Fattori esterni	Opportunità	Minacce
	<ul style="list-style-type: none"> - Attivazione dell'Interporto di Catania e dell'Autoporto di Melilli in prossimità dei due scali del Sistema Portuale; - Disponibilità potenziale di aree negli agglomerati industriali di Priolo e Catania in prossimità dei porti di Sistema; - Interventi di adeguamento della rete ferroviaria <i>Core</i> connessa al porto di Augusta; - Costituzione dell'<i>Area Logistica Integrata</i> e della <i>Zona Economica Speciale</i>; - Costante aumento della domanda di trasporto combinato strada-mare (Ro-Ro e Ro-Pax) a livello regionale superiore alla media nazionale nel porto di Catania; - Costante crescita regionale del valore aggiunto nel commercio e nella logistica nonostante la crisi; - Sviluppo dell'ICT per la digitalizzazione della logistica con potenziale riduzione dei tempi e dei costi di trasporto (per es. ITS, PCS, Smart Road, VTMS, etc.); - Investimenti sulla rete <i>Core</i> a favore del trasporto stradale e marittimo e sui carburanti alternativi; - Attivazione dello Sportello Unico Marittimo per lo snellimento delle procedure di gestione doganale. - Futura integrazione modale dell'aeroporto <i>Comprehensive</i> di Catania con la rete ferroviaria <i>Core</i> e prossimità al porto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ritardi nell'attivazione dell'Interporto di Catania Bicocca e nello sviluppo della rete ferroviaria; - Pianificazione locale e regionale sovradimensionata rispetto alla domanda effettiva, con sovrapposizione dell'offerta interportuale alle strutture private esistenti. - Assenza di coordinamento tra investimenti pubblici e iniziative private per la creazione di infrastrutture logistiche e intermodali, volte a servire gli stessi bacini di utenza; - Pianificazione della piattaforma logistica di Tremestieri. - Ridimensionamento della priorità nazionale di realizzazione del Ponte sullo Stretto per il collegamento stabile con la rete ferroviaria nazionale ed europea; - Perdita di quote di traffico di cabotaggio interregionale e di traffico idrocarburi rispetto ad altri porti nazionali; - Marginalizzazione del sistema produttivo e logistico locale nelle politiche nazionali di trasporto rispetto ad altre aree d'Italia a maggiore attrazione di investimento; - Delocalizzazione di imprese e servizi nel Centro-Nord o altre aree per la confluenza dei flussi in hub della GDO; - Future restrizioni di accesso ai sistemi/vettori di trasporto con maggiori emissioni per le infrastrutture non adeguate alle nuove normative (cfr. Direttiva 2012/33/UE).



Trasporto Marittimo

Fattori positivi

Fattori negativi

Fattori interni

Punti di forza

- Posizionamento internazionale e nazionale del porto di Augusta nella raffinazione e trasporto di idrocarburi, e contestuale rilevanza dell'arsenale della Marina Militare;
- Posizionamento nazionale e regionale del porto di Catania nel trasporto Ro-Ro non accompagnato;
- Rilevanza nazionale del cabotaggio da/per la Sicilia, pari al 44% del traffico merci via mare in Italia (ISTAT 2015);
- Collocazione territoriale dei porti di Augusta e Catania favorevole a servire, mediante le connessioni stradali esistenti, l'intero bacino regionale di domanda Ro-Ro entro 6h e i principali poli produttivi dell'Est Sicilia entro 2h;
- Capacità di stoccaggio (anche a temperatura controllata) in aree logistiche private e pubbliche vicine ai porti di sistema;
- Capacità teorica di trasporto (superfici piazzali, lunghezze accosti, pescaggi, cerchi di evoluzione e imboccature) nei porti di Sistema maggiore rispetto agli altri scali regionali;
- Offerta di collegamenti Ro-Ro non accompagnato e Ro-Pax frequenti tra il porto di Catania e gli scali del resto di Italia.

Punti di debolezza

- Ridotto traffico container e Ro-Ro nel porto di Augusta;
- Ridotto traffico container e crocieristi nel porto di Catania;
- Assenza di distripark interni alle circoscrizioni portuali;
- Scarsa specializzazione del porto di Catania, con sovrapposizione di funzioni (merci e passeggeri) ricadenti nelle stesse aree operative;
- Saturazione degli spazi a terra nel porto di Catania per la movimentazione di merci e passeggeri;
- Lunghezza media degli accosti per container e crociere inadeguati agli standard dettati dal gigantismo navale (Post-Panamax e Suezmax);
- Superfici medie banchine e piazzali dei porti regionali inferiori allo standard di altri Sistemi Portuali nazionali;
- Capacità di magazzino del Sistema Portuale quasi inesistente rispetto alla media nazionale;
- Servizi e aree per passeggeri e crocieristi inadeguati.

Fattori esterni

Opportunità

- Relativa centralità geografica nel Mediterraneo assegnata al porto di Augusta nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- Posizione territoriale nei porti di Augusta e Catania favorevole (per distanze e tempi di navigazione) per intercettare il traffico regionale con i porti dell'arco adriatico;
- Disponibilità di aree nel porto di Augusta sufficienti a supportare l'eccedenza di traffico merci di Catania, con possibilità di espansione futura dello scalo oltre le attuali circoscrizioni territoriali;
- Crescita del traffico merci nel porto di Catania superiore al trend nazionale dal 2007 al 2017 (+102,3% per movimentazione generale e +154,7% per traffico Ro-Ro);
- Sviluppo della crocieristica a livello nazionale e regionale;
- Attivazione dell'Interporto di Bicocca e Autoporto di Melilli;
- Investimenti complementari e/o congiunti tra Autorità di Sistema Portuale e Marina Militare
- Previsione di un deposito per carburanti alternativi nel porto di Augusta nell'ambito del *Quadro Strategico Nazionale* per carburanti alternativi;
- Incentivi e programmi nazionali ed europei per la realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi (GNL, GNC ed Elettromobilità) nei porti verdi e per le Autostrade del Mare (*Marebonus*);
- Sviluppo dell'ICT per la digitalizzazione della logistica con potenziale riduzione dei tempi/costi di trasporto (PCS);
- Sviluppo di tecnologie per la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi nei porti marittimi.

Minacce

- Eccessivo numero di scali nell'Isola che crea potenziale competizione con Augusta e Catania, frammentando la domanda di trasporto e le risorse per investimenti;
- Limitazioni fisiche alla futura espansione lato terra dello scalo di Catania oltre le attuali circoscrizioni amministrative;
- Progressivo congestionamento delle ridotte aree portuali di Catania con contestuale aumento dei tempi di attesa per l'imbarco dei rotabili in previsione di un ulteriore incremento della domanda di trasporto Ro-Ro e una contestuale crescita del settore crocieristico;
- Costo di trasporto maggiorato dal "ritorno dei carichi vuoti", soprattutto per le merci su container e Ro-Ro;
- Contrazione del traffico merci nel porto di Augusta dal 2007 al 2017 (-16,1% per movimentazione generale e -16,9% per traffico idrocarburi);
- Marginalizzazione dei porti siciliani nelle politiche nazionali di sviluppo rispetto ad altre aree della Penisola a maggiore attrazione di investimento;
- Ridotto interesse di compagnie di navigazione e operatori della logistica a creare nuove rotte nel porto di Augusta;
- Presenza di hub vicini di altre regioni italiane (Gioia Tauro) o esteri (Marsaxlokk) che intercettano quote di traffico container internazionale;
- Future restrizioni di accesso ai sistemi/vettori di trasporto marittimo con maggiori emissioni (Direttiva 2012/33/UE).



Trasporto Stradale

	Fattori positivi	Fattori negativi
Fattori interni	<p>Punti di forza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegamenti diretti di ultimo miglio tra la rete autostradale e i terminali di Augusta (SS 193 a doppia carreggiata) e Catania (c.d. Asse dei Servizi). - Collegamenti stradali diretti e di ridotto chilometraggio tra il porto di Augusta e l'autoporto di Melilli e la zona industriale; - Collegamenti stradali diretti e di ridotto chilometraggio tra il porto di Catania e gli altri terminali intermodali e logistici (aeroporto Fontanarossa, interporto di Bicocca, MAAS); - Densità territoriale della rete autostradale superiore alla media nazionale (che a sua volta è già superiore alla media europea); - Densità della rete autostradale in rapporto al numero di autoveicoli superiore alla media nazionale, con particolare riferimento alla provincia di Catania; - Diffusione capillare della viabilità secondaria di accesso alle aree periferiche e interne della regione, con particolare riferimento alla provincia di Catania; - Costante crescita della domanda complessiva di trasporto merci e passeggeri, in controtendenza rispetto al trend nazionale (+9,56% in Sicilia contro -20,69% in Italia tra il 2001 e il 2015). 	<p>Punti di debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Congestionamento della rete primaria e principale in corrispondenza del nodo di Catania con scarsi livelli di servizio ed elevati tempi di percorrenza; - Congestionamento e basso livello di servizio effettivo della tangenziale Ovest di Catania, che raccorda le Autostrade A18 e A19 rientranti nella rete TEN-T; - Vetustà e degrado strutturale diffuso della rete stradale esistente anche nei principali assi di collegamento regionale; - Frequenza di interruzioni e deviazioni nella rete primaria di collegamento regionale (autostrade e strade statali principali), inclusa la rete Core; - Rete autostradale incompleta nel Sud-Est dell'Isola (cfr. tratto Rosolini-Ragusa-Gela, che attraversa aree di produzione dell'agroalimentare); - Scompenso quali-quantitativo della rete e dei flussi di traffico tra le aree costiere densamente popolate e le aree interne; - Sbilanciamento modale della domanda di trasporto merci sul gomma e di mobilità passeggeri sul veicolare privato, con sovraccarico e sovrapposizione dei flussi nella rete stradale esistente; - Portata di servizio della rete di accesso ai nodi intermodali e urbani principali dell'Isola spesso insufficiente all'attuale domanda di trasporto.
Fattori esterni	<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolungamento dell'Autostrada A18 per il tratto Rosolini-Ragusa-Gela (inserita nella rete TEN-T), interessato da aree produttive e della filiera agroalimentare; - Riqualficazione della SS 640 Caltanissetta-Agrigento (inserita nella rete TEN-T), che consentirà di ridurre i tempi di percorrenza e ampliare il bacino di utenza del Sistema; - Previsione di terza corsia nella tangenziale di Catania per il raccordo delle autostrade A18 e A19; - Riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza su strada a favore del combinato strada-mare; - Sviluppo dell'ICT nella manutenzione della rete, nella gestione dei flussi di traffico e nell'informazione all'utenza (per es. Smart Road e ITS); - Incentivi e programmi per la realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi (per es. GNL per trasporto merci, GNC ed Elettromobilità per il trasporto passeggeri e la distribuzione urbana delle merci, idrogeno). 	<p>Minacce</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ritardi nell'esecuzione delle opere per il completamento della rete autostradale (cfr. tratto Rosolini-Ragusa-Gela, che attraversa aree di produzione dell'agroalimentare) e di manutenzione dei tratti esistenti; - Presenza diffusa di rischio idrogeologico lungo la rete primaria e principale, con possibilità di ulteriori interruzioni; - Aumento della domanda di trasporto passeggeri e merci superiore alla portata di servizio della rete di accesso ai nodi intermodali e urbani principali, a causa delle contestuali carenze della rete ferroviaria; - Copertura finanziaria insufficiente per gli investimenti sulla manutenzione straordinaria della rete viaria esistente; - Incertezza politico-amministrativa nella creazione del nuovo assetto gestionale della rete autostradale regionale; - Esternalità ambientali generate dal "tutto strada"; - Aumento delle accise e dei prezzi dei carburanti tradizionali, che incidono sul costo generalizzato del trasporto su strada.



Trasporto Ferroviario

	Fattori positivi	Fattori negativi
Fattori interni	<p>Punti di forza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegamento ferroviario elettrificato diretto tra i principali nodi dell'Isola lungo la rete TEN-T ricadente nell'area di influenza del Sistema Portuale (Tratte Messina-Catania-Siracusa e Catania-Caltanissetta-Palermo); - Dotazione ferroviaria dell'area metropolitana del nodo di Catania superiore alla media regionale; - Prossimità della rete ferroviaria TEN-T e dell'impianto di raccordo RFI di Priolo-Melilli al porto commerciale di Augusta; - Servizio metropolitano della Ferrovia Circumetnea direttamente collegato al porto di Catania, che consente di raggiungere le principali aree del centro e della periferia etnea; - Domanda di trasporto passeggeri costante nell'area metropolitana di Catania; - Posizionamento di Bicocca quale principale impianto intermodale RFI del "Reticolo Logistico" merci dell'Isola (42 treni settimanali); - Capacità di trasporto della rete adeguata a sostenere eventuale aumento della domanda in termini di treni/giorno; - Esistenza di fasci ferroviari a servizio del futuro terminale intermodale dell'Interporto di Catania Bicocca e del terminale di Cannizzaro, direttamente collegati alla rete TEN-T Core. 	<p>Punti di debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegamento ferroviario merci assente nel porto Core di Augusta e dismesso nel porto di Catania - Rete ferroviaria regionale della Core TEN-T (Messina-Catania-Palermo) non adeguata agli standard europei per il trasporto merci su ferro con: <ul style="list-style-type: none"> ▪ lunghezze modulo inferiori a 500m, ▪ sagome limite non superiori a PC22, ▪ livelli di peso assiale non superiori a C3 (20t/asse); - Assenza totale di linee AV/AC in tutta l'Isola; - Densità e dotazione infrastrutturale della rete ferroviaria inferiore alla media nazionale e addirittura del Sud Italia; - Eterogeneità dell'offerta ferroviaria nel territorio con differenze tra l'area di Catania e le altre province orientali; - Densità territoriale della rete a doppio binario inferiore alla media nazionale (rapporto 1 a 5); - Densità territoriale della rete elettrificata inferiore alla media nazionale; - Tempi di percorrenza superiori alla media nazionale nei collegamenti tra le principali aree metropolitane; - Presenza di passaggi a livello lungo la rete Core anche nelle tratte più trafficate con rischi per la sicurezza; - Assenza di collegamento stabile con il Continente senza soluzioni di continuità (ponte sullo Stretto di Messina); - Ridotta domanda di trasporto merci (conseguente ai precedenti fattori) inferiore alla media nazionale, che a sua volta è inferiore alla media europea.
Fattori esterni	<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investimenti programmati sulla rete ferroviaria regionale della Core TEN-T (Messina-Catania-Palermo) per l'adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per il trasporto merci su ferro con: <ul style="list-style-type: none"> ▪ lunghezze modulo non inferiori a 600m, ▪ sagome limite pari a PC80 (container high-cube), ▪ livelli di peso assiale pari a D4 (22t/asse); - Intervento di velocizzazione della tratta Catania-Siracusa e raddoppio della tratta Catania-Palermo nel primo tronco Bicocca-Catenanuova; - Progetto di collegamento ferroviario al porto di Augusta; - Interventi di collegamento ferroviario diretto del nodo di Catania tra Stazione Centrale-Porto-Aeroporto-Bicocca per l'interscambio modale ferro-mare-aria-gomma; - Istituzione della misura di incentivazione <i>Ferrobonus</i>; - Aumento del traffico merci nel Sud Italia (ad esclusione della Sicilia) grazie agli investimenti privati; - Interventi ICT nella gestione delle reti, dei flussi di traffico e informazione all'utenza (per es. ERTMS, ACEI, SCC). 	<p>Minacce</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assenza di previsioni di realizzazione di reti AV/AC nel medio termine sul territorio regionale; - Rivalutazione della priorità di realizzazione del Ponte sullo Stretto per il collegamento stabile con la rete ferroviaria nazionale ed europea; - Aumento dei tempi e dei costi di trasporto nelle lunghe distanze, a causa delle operazioni di scomposizione e ricomposizione dei moduli negli impianti di traghettamento di Messina e Reggio Calabria; - Maggiori costi di realizzazione per potenziali investimenti sulla rete di lunga-media percorrenza, connessi alle caratteristiche orografiche e idrogeologiche dell'Isola; - Progetto di prolungamento della pista dell'aeroporto di Fontanarossa con interrimento della tratta Acquicella-Bicocca, con spostamento del terminale intermodale e interruzione temporanea dei servizi di collegamento ferroviario Catania-Siracusa e Catania-Palermo. - Riduzione della domanda di trasporto ferroviario maggiore rispetto al trend nazionale già negativo



Trasporto Aereo

Fattori positivi

Fattori negativi

Fattori interni	Punti di forza	Punti di debolezza
	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema aeroportuale basato su uno scalo strategico di rilevanza nazionale (Fontanarossa) e uno di servizio (Comiso); - Posizionamento di Fontanarossa come 5° aeroporto nazionale e 1° scalo regionale per movimento passeggeri (9.933.318 nel 2018) - Collocazione geografica dell'aeroporto di Fontanarossa raggiungibile dall'intero bacino della Sicilia orientale entro 2 ore mediante le connessioni stradali esistenti; - Costante crescita della domanda complessiva di trasporto passeggeri superiore alla media nazionale (+199,08% in Sicilia contro +171,63% in Italia tra il 2001 e il 2015) trainata in termini assoluti da Fontanarossa; - Connessione stradale dell'Asse dei Servizi tra l'Aeroporto di Fontanarossa e il porto di Catania, l'interporto di Bicocca, il MAAS, il centro urbano e la rete TEN-T regionale; - Prossimità dell'aeroporto di Catania con la rete ferroviaria Core; - Presenza consolidata di operatori di TPL su gomma che effettuano servizi di collegamento tra l'aeroporto e i principali nodi regionali dell'Isola. 	<ul style="list-style-type: none"> - Insularità e perifericità dell'Isola rispetto ai principali mercati nazionali ed europei, con limitato sviluppo del traffico internazionale; - Assenza di coordinamento strategico con gli scali portuali per lo sviluppo integrato del traffico turistico; - Capacità <i>land side</i> dei piazzali e terminali dell'aeroporto di Catania non adeguata a supportare la domanda di trasporto fino al 2030; - Saturazione del lato <i>air side</i> dell'aeroporto di Catania insufficiente a supportare la domanda di trasporto al 2030; - Assenza di collegamento ferroviario diretto tra Fontanarossa e il nodo di Catania; - Distanza chilometrica dell'aeroporto di Comiso dalle principali direttrici di traffico regionale e dalla rete TEN-T; - Scarsa accessibilità regionale alle principali attrattive culturali e turistiche; - Marginalità del traffico cargo rispetto alla movimentazione nazionale, con pochi movimenti significativi solo a Fontanarossa (0,5% del totale Italia); - Insufficienza di infrastrutture logistiche dedicate al traffico cargo.
Fattori esterni	Opportunità	Minacce
	<ul style="list-style-type: none"> - Previsione di crescita del traffico passeggeri al 2030 superiore alla media nazionale (+250% previsto in Sicilia contro +189% in Italia) in particolare nell'aeroporto di Fontanarossa; - Crescente quota di traffico internazionale nell'aeroporto di Fontanarossa (dal 21,8% del 2008 al 34,7% del 2018); - Crescita del mercato low cost per le rotte internazionali; - Funzione dell'aeroporto di Comiso complementare a Fontanarossa per i periodi di picchi di domanda stagionale turistica e per eventuali periodi di ridotta operatività dello scalo etneo; - Interesse di compagnie aeree estere per gli scali dell'Isola come destinazione turistiche; - Prolungamento della pista di decollo/atterraggio, con interrimento della tratta ferroviaria Bicocca-Acquicella; - Interventi di adeguamento della rete ferroviaria e collegamento ferroviario diretto tra l'aeroporto di Catania e la stazione centrale in prossimità del porto di Sistema; - Prolungamento della linea metropolitana Stesicoro-Aeroporto che include anche il porto di Catania; - Crescente interesse per il comparto crocieristico con domanda di mercato internazionale non ancora espressa (da coordinare con l'offerta del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale). 	<ul style="list-style-type: none"> - Costante diminuzione del traffico cargo dal 2000; - Contrazione del traffico passeggeri nell'aeroporto di Comiso, con contestuale scarso interesse per gli operatori del settore nei confronti dello scalo; - Potenziali interferenze tra l'ampliamento della pista di decollo/atterraggio e lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie e logistiche (tratta ferroviaria Bicocca-Acquicella e Interporto); - Eccessivo numero di scali nell'Isola che crea competizione interna, frammentando la domanda di trasporto e le risorse disponibili per investimenti di sviluppo; - Ritardi nell'esecuzione delle opere pubbliche, con particolare riferimento al prolungamento della linea metropolitana; - Capacità aeroportuale regionale complessiva vicina alla saturazione in particolare nello scalo di Fontanarossa; - Limitazioni fisiche all'espansione del lato <i>air side</i> dell'aeroporto di Catania delimitato dall'area industriale e dalla ferrovia; - Crisi della compagnia di bandiera con abbandono dei servizi di supporto all'utenza presenti negli anni precedenti.



9.2 Matrice generale di risultato

Nelle precedenti matrici SWOT sono stati individuati i fattori endogeni ed esogeni che caratterizzano (o ai quali sono soggetti) i sottosistemi che intervengono nel complesso quadro dello sviluppo del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*.

L'efficacia della metodologia SWOT dipende dalla capacità di interpretare in modo "incrociato" i fattori endogeni ed esogeni individuati e i dati precedentemente raccolti, in modo da definire le criticità da risolvere e gli obiettivi da perseguire per lo sviluppo del Sistema Portuale.

L'incrocio tra fattori interni di forza/debolezza e fattori esterni di opportunità/minacce si concretizza quindi nella definizione di una "**matrice generale di risultato**" dell'analisi SWOT, in base alla quale definire successivamente gli obiettivi e le strategie.

La *matrice generale di risultato* classifica dunque i fattori endogeni ed esogeni secondo le politiche da intraprendere per perseguire una strategia di sviluppo del Sistema Portuale riepilogando:

- gli aspetti da **affrontare** determinati dai fattori positivi del sistema soggetti a minacce che ne ostacolano lo sviluppo;
- gli aspetti da **evitare** determinati dai fattori critici e negativi del sistema ed ulteriormente soggetti a rischi futuri;
- gli aspetti da **sfruttare** determinati dalle ulteriori opportunità di sviluppo degli elementi positivi del sistema;
- gli aspetti da **trasformare** determinati dai fattori negativi del sistema che possono essere migliorati sfruttando le opportunità attuali o future provenienti dall'ambiente esterno (evoluzione normativa e programmazione in atto) in modo da mitigare i rischi.

Attraverso tale sintesi si interpretano quindi gli aspetti del complesso sistema produttivo/intermodale da utilizzare come "leve" su cui agire per lo sviluppo del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*.

La tabella che segue è pertanto il risultato del processo di sintesi che è stato condotto sulle precedenti matrici SWOT considerando, nel loro complesso, i sottosistemi precedentemente individuati.

I quadranti della tabella individuano quindi gli aspetti da "*affrontare*", "*evitare*", "*sfruttare*" e "*trasformare*" per la definizione degli Obiettivi e delle strategie di sviluppo e rilancio del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*.



Matrice generale di risultato

	Punti di Forza	Punti di debolezza
Minacce	<p>Affrontare</p> <p>Contesto territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Contrastare la marginalizzazione territoriale e la perdita di quote di mercato, con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la specializzazione integrata dei porti di sistema in coordinamento con i terminali logistico-intermodali e i poli industriali/produttivi a maggiore valore aggiunto o crescita (agroalimentare, ICT, manifatturiero e petrolchimico); - la concentrazione degli investimenti, anche in partenariato pubblico-privato, volti a incrementare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e l'offerta turistica integrata nel settore crociere e diporto. <p>Intermodalità e logistica Contrastare i fenomeni di marginalizzazione logistica al Sud accentuati dalla crisi, mediante l'integrazione di servizi logistici privati già attivi le infrastrutture intermodali in fase di realizzazione e i porti di Sistema (anche mediante lo strumento delle ZES), al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - concentrare i traffici delle filiere a maggiore valore aggiunto e ridurre i costi di trasporto; - potenziare e velocizzare i collegamenti di ultimo miglio tra nodi intermodali e rete TEN-T. <p>Trasporto marittimo Supportare interventi diversificati di specializzazione prevalente nel medio-lungo termine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel trasporto merci (Rinfuse Liquide e Solide, container e Ro-Ro) sul porto di Augusta, più specializzato nel trasporto merci e con possibilità di espansione; - nel trasporto passeggeri e nelle Autostrade del Mare (Ro-Ro, Ro-Pax e Crociere) sul porto di Catania, direttamente collegato alle aree di maggiore peso demografico e attrattività culturale; - nelle rotte energetiche (GNL) sul porto di Augusta dove prevedere un terminale locale. <p>Trasporto stradale Concordare con gli Enti gestori delle reti stradali l'impiego complementare di assi secondari di collegamento diretto tra i porti di Sistema i terminali logistici e intermodali e le aree industriali, per creare percorsi separati tra i flussi di traffico su gomma delle merci e dei passeggeri e decongestionare la rete viaria primaria soprattutto nell'area urbana di Catania.</p> <p>Trasporto ferroviario Creare il collegamento di ultimo miglio del porto di Augusta con le direttrici Core PA-CT e ME-CT-SR secondo le <i>Specifiche Tecniche di Intermodalità</i> (massa assiale, sagome limite e lunghezze modulo) per favorire una continuità della rete ferroviaria TEN-T tra l'Isola e il Continente.</p> <p>Trasporto aereo Potenziare il settore crociere e diportistico nel porto di Catania in coordinamento con le tratte attivate presso l'aeroporto di Fontanarossa.</p>	<p>Evitare</p> <p>Contesto territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Evitare i ritardi nella esecuzione di programmi e interventi nonché la dispersione delle risorse, garantendo la certezza dell'attuazione attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'assegnazione di ruoli di coordinamento univoci agli Enti responsabili dell'esecuzione degli appalti e/o azioni, senza sovrapposizioni e/o conflitti di competenza con soggetti terzi; - l'assegnazione concertata di priorità agli interventi cantierabili e/o con parziale copertura finanziaria inseriti in una strategia di sviluppo unica a livello di Sistema Portuale, ALI e ZES; - una coerenza del PRdSP degli strumenti di pianificazione nazionale e regionale. <p>Evitare approcci localistici nello sviluppo del Sistema Portuale, che con la riforma del 2016 assume una chiara valenza logistico-economica e di area vasta.</p> <p>Intermodalità e logistica Evitare ulteriore frammentazione della domanda di trasporto regionale nonché la dispersione degli investimenti sulla logistica previsti in programmi/piani di iniziativa locale e/o privata, senza che ci sia un coordinamento regionale e, soprattutto, nazionale.</p> <p>Trasporto marittimo Evitare la frammentazione della domanda di trasporto via mare e la dispersione degli investimenti per scali <i>multi-purpose</i> e con funzioni sovrapponibili, concentrando gli interventi di specializzazione portuale in funzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - delle esigenze di accessibilità territoriale e del tessuto produttivo regionale; - della domanda di trasporto generabile e delle ricadute economiche e ambientali locali. <p>Trasporto stradale Evitare la dispersione degli investimenti concentrando le risorse negli interventi di manutenzione e potenziamento dei livelli di servizio, della continuità territoriale e della sicurezza nelle rete primaria di collegamento ai nodi portuali e intermodali.</p> <p>Trasporto ferroviario Evitare politiche di sviluppo portuale di breve termine incentrate su ipotesi di traffico <i>Gateway</i> a servizio del territorio nazionale in concorrenza con altre Autorità di Sistema italiane. Sostenere solo interventi di lungo termine sulla rete <i>Core</i> e l'attraversamento stabile dello Stretto.</p> <p>Trasporto aereo Scongurare il rischio di competizione tra gli aeroporti di Catania e Comiso che creino strategie di sviluppo conflittuali, senza un'integrazione con altri nodi di scambio portuali e le reti ferroviarie.</p>



Matrice generale di risultato

Punti di Forza

Punti di debolezza

<p>Sfruttare</p> <p>Contesto territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Sfruttare la ripresa dei traffici via mare e il nuovo regime normativo relativi ai carburanti alternativi per il rilancio della cantieristica navale e dell'industria locale (per es. nuova costruzione e/o retrofit delle navi a GNL, componentistica per l'automotive a propulsione elettrica) finanziando investimenti nell'ambito delle TEN-T e dei fondi SIE e FSC.</p> <p>Intermodalità e logistica Sfruttare le soluzioni ITS applicate alle <i>Autostrade del Mare</i> e allo <i>Short Sea Shipping</i> per ridurre i costi generalizzati di trasporto e di logistica connessi alle maggiori distanze dai mercati di riferimento e alla filiera logistica non organizzata che genera troppi passaggi intermedi e sbilanciamenti nei "ritorni dei vuoti" incidendo sui prezzi finali dei prodotti. Incentivare lo sviluppo di <i>Port Community Systems</i> per integrazione <i>Sistema Portuale-Interporto-tessuto produttivo</i> e nel breve termine di <i>sistemi di telecontrollo imbarchi</i> per lo SSS.</p> <p>Trasporto marittimo Potenziare il porto di Augusta e la sua interazione intermodale e logistica con l'Interporto e l'Area Industriale nell'ambito della ZES, per porre le basi per creare nel lungo termine una piattaforma logistica a servizio delle <i>Autostrade del Mare</i> tra Italia e Paesi terzi. Potenziare nel porto di Catania il trasporto passeggeri e le <i>Autostrade del Mare</i> con: - una Stazione Marittima per lo sviluppo delle crociere e del diporto integrata con la città; - lo sviluppo di terminali e servizi per il Ro-Ro e Ro-Pax, con aree dedicate alle merci extra-UE.</p> <p>Trasporto stradale Promuovere lo sviluppo di infrastrutture per carburanti alternativi all'interno dei terminali portuali (elettromobilità per spostamenti urbani o turistici di medio raggio di persone e GNL-GNC per trasporto merci) per ridurre le esternalità ambientali e i costi di trasporto su gomma.</p> <p>Trasporto ferroviario Sfruttare gli interventi di completamento del collegamento ferroviario tra il porto e l'aeroporto di Catania in corso di realizzazione e il prolungamento del doppio binario lungo la direttrice Core Palermo-Catania, per favorire l'accessibilità territoriale all'utenza turistica e la realizzazione di un <i>Home Port</i> a Catania che funga da hub per le crociere.</p> <p>Trasporto aereo Attivare accordi diretti con l'Aeroporto di Catania, RFI e FCE sfruttando l'attivazione di nuove rotte aeree internazionali e completando il collegamento ferroviario per creare una <i>connection</i> tra l'<i>Home Port</i> per il traffico crociere, le principali destinazioni turistiche e l'aeroporto.</p>	<p>Trasformare</p> <p>Contesto territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Incentivare l'integrazione e l'innovazione nelle filiere ad alto valore aggiunto con maggiore specializzazione e tasso di crescita, intervenendo anche sul loro grado di internazionalizzazione e interazione con la GDO e le imprese localizzate nel Centro-Nord Italia e nell'area MENA.</p> <p>Intermodalità e logistica Creare almeno un <i>Distripark</i> interno alla circoscrizione portuale, direttamente collegato all'interporto di Bicocca e all'autoporto di Melilli, per concentrare i flussi merci e favorire lo sviluppo produttivo di semilavorati in entrata e/o in uscita dai porti di Augusta e Catania. Sviluppare l'<i>Area Logistica Integrata</i> e la <i>Zona Economica Speciale</i> attorno al porto di Augusta con una governance integrata Sistema Portuale-Area Industriale-Terminali intermodali per: - integrare il tessuto produttivo e logistico mediante l'intermodalità mare-strada-ferro; - rendere flessibile la gestione delle aree operative per la movimentazione e stoccaggio merci.</p> <p>Trasporto marittimo Effettuare con priorità assoluta gli interventi di grande infrastrutturazione volti a: - diminuire i tempi di imbarco/sbarco delle merci e di approdo/uscita delle navi; - fronteggiare il contestuali fenomeni di congestione dei traffici e di gigantismo navale. Aumentare la capacità di stoccaggio e magazzinaggio (soprattutto a temperatura controllata) nei porti di Sistema per supportare la domanda di trasporto inespressa di filiere specializzate. Dotare gli scali del Sistema Portuale di infrastrutture per carburanti alternativi e/o relativi servizi di rifornimento sia per trasporto merci che per trasporto passeggeri secondo il D.Lgs. 257/2016.</p> <p>Trasporto stradale Adeguare i varchi portuali con sistemi ITS di gestione remota e automatizzata degli accessi e la teleprenotazione degli imbarchi per le <i>Autostrade del Mare</i> per far fronte ai fenomeni di congestionamento nelle principali vie di accesso ai porti.</p> <p>Trasporto ferroviario Attivare accordi diretti tra gli operatori privati del trasporto ferroviario e il tessuto logistico e produttivo locale per il trasporto di merci non deperibili su lunghe distanze. Creare il collegamento ferroviario diretto tra il terminale Core di Augusta e l'Interporto di Catania lungo la direttrice ME-CT-SR, in conformità alle prescrizioni del Regolamento (UE) 1315/2013.</p> <p>Trasporto aereo Supportare l'attivazione di nuove rotte aeree internazionali integrate con l'offerta crocieristica e diportistica nel porto di Catania, al fine di destagionalizzare i flussi turistici.</p>



10. Obiettivi e Strategie di Sistema Portuale

10.1 Analisi delle criticità di Sistema Portuale

Dall'analisi SWOT e dalla successiva matrice di risultato sviluppate nel paragrafo precedente emerge un contesto socio-economico e logistico caratterizzato da una forte perifericità rispetto ai principali mercati nazionali ed europei e da un aumento del gap Sud-Nord accentuato con la crisi degli ultimi anni.

Le molteplici cause di tale marginalità del bacino di riferimento del Sistema Portuale possono essere estese all'intero **territorio regionale siciliano** e sono riepilogate di seguito:

- **posizione geografica periferica** del Sistema Portuale e della regione rispetto alle direttrici di traffico nazionali ed europee con maggiore domanda di trasporto, che di fatto relega le reti e i nodi siciliani della TEN-T ad un ruolo di "terminale" di destinazione (più che di origine o transito) delle merci;
- **accessibilità territoriale disomogenea** dovuta a rete di trasporto con livelli generalmente inferiori alla media nazionale ed europea (soprattutto per il settore ferroviario), con frequenti soluzioni di continuità lungo le reti e con connessioni di ultimo miglio insufficienti tra le reti stradali/ferroviarie e i nodi portuali/intermodali;
- **dotazione infrastrutturale** dei nodi portuali e dei terminali intermodali del territorio regionale inferiori alla media nazionale. Tale carenza, registrata da anni, ha anche concorso al mancato sviluppo del traffico container di transshipment nei porti di Sistema;
- **criticità della rete ferroviaria** non adeguata alle *Specifiche Tecniche di Interoperabilità*, con conseguente sbilanciamento della domanda interna di trasporto passeggeri e merci su gomma e congestionamento delle reti stradali in corrispondenza dei principali nodi urbani;
- **crisi del settore petrolchimico** dovuto all'evoluzione degli scenari geopolitici e geoeconomici globali e alla conseguente trasformazione delle rotte energetiche, con sensibile contrazione dell'import-export di idrocarburi⁵³;
- **debolezza del tessuto produttivo locale** costituito da PMI di dimensioni inferiori alle medie nazionali (ad eccezione dei poli petrolchimici), con conseguente minore capacità produttiva e scarsa propensione all'innovazione e all'internazionalizzazione. Anche per tale motivo il tessuto produttivo locale negli ultimi anni ha subito più che nel resto di Italia gli effetti perduranti della crisi economica;
- **carente coordinamento della logistica locale** con gli enti gestori delle reti e nodi di trasporto, con conseguente frammentazione della domanda di trasporto marittimo tra diversi nodi portuali (di per sé già debole rispetto ai traffici nazionali ed esteri) oltre che sbilanciamenti dei "ritorni dei vuoti" e maggiori passaggi intermedi di filiera per arrivare alle destinazioni ultime delle merci.;
- **elevati tempi e costi generalizzati di trasporto merci**, connessi anche alle carenze locali di una logistica locale integrata, che incidono sulla competitività e sul prezzo finale dei prodotti locali rispetto alla concorrenza nazionale ed estera;
- **necessità di maggiore integrazione della filiera turistica con l'offerta portuale**, per supportare e/o intercettare la crescente (e in alcuni casi inespresa) domanda di trasporto passeggeri e turistica

⁵³ Dato riscontrato anche dalle elaborazioni del 19/07/2019 dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale.



registrata negli scali aeroportuali.

Analizzando invece nello specifico il Sistema Portuale e i suoi porti, emergono criticità in alcuni casi differenti tra gli scali di Augusta e Catania, in parte già segnalate nelle precedenti proposte di Piano Regolatore Portuale, che per maggiore sintesi si riepilogano nelle seguenti tabelle.

Criticità del Sistema Portuale del mare di Sicilia Orientale	
Criticità generali dei porti di Sistema Portuale	
<ul style="list-style-type: none"> - Sovrapposizione di alcune funzioni portuali nei nodi di Sistema; - Carenze delle dotazioni infrastrutturali e delle facilities a servizio delle attività e operazioni portuali; - Superfici medie banchine e piazzali dei porti regionali inferiori allo standard di altri Sistemi Portuali nazionali; - Capacità di stoccaggio del Sistema Portuale inferiore rispetto alla media nazionale; - Inadeguatezza degli accosti per container e crociere rispetto agli standard dettati dal gigantismo navale (Post-Panamax e Suezmax); - Limitazioni all'accessibilità intermodale per carenza dei collegamenti di ultimo miglio tra i porti di sistema e la rete TEN-T; - Assenza di distripark interni alle circoscrizioni portuali; - Assenza di infrastrutture e servizi per la fornitura di carburanti alternativi ai vettori navali e stradali. 	
Criticità specifiche del Porto di Augusta	Criticità specifiche del Porto di Catania
<ul style="list-style-type: none"> - Frammentazione delle aree portuali dell'<i>Autorità di Sistema</i> e della <i>Marina Militare Italiana</i>; - Assenza di collegamento ferroviario interno al porto; - Viabilità di accesso alle aree dell'intera circoscrizione portuale inadeguata; - Parziale inadeguatezza degli accosti per container agli standard dettati dal gigantismo navale (Post-Panamax e Suezmax); - Crisi delle aree industriali con contrazione del traffico merci nel porto di Augusta dal 2007 al 2017 (-16,1% per movimentazione generale e -16,9% per traffico idrocarburi); - Tempi di percorrenza stradale e di navigazione superiori a quelli rilevati per altri porti regionali; - Rapporto di interazione città-porto frammentato nei comuni di Augusta, Priolo Gargallo e Melilli; - Criticità ambientali della rada di Augusta (Sito di Interesse nazionale); - Assenza di una cantieristica navale specializzata a servizio delle attività industriali consolidate nella rada. 	<ul style="list-style-type: none"> - Limitazioni fisiche alla futura espansione lato terra dello scalo oltre le attuali circoscrizioni amministrative; - Congestionamento delle aree portuali con contestuale aumento dei tempi di attesa per l'imbarco dei rotabili in previsione di un ulteriore incremento della domanda di trasporto Ro-Ro e una contestuale crescita del settore crocieristico; - Assenza di collegamento ferroviario tra porto e aeroporto; - Sovrapposizione di funzioni (merci e passeggeri) ricadenti nelle stesse aree operative; - Saturazione degli spazi a terra nel porto di Catania per la movimentazione di merci e passeggeri; - Inadeguatezza degli accosti per crociere agli standard dettati dal gigantismo navale (lunghezza fuori tutto, pescaggio, stazza lorda, larghezza); - Servizi e aree per passeggeri e crocieristi inadeguati per l'assenza di una Stazione Marittima conforme agli standard di mercato; - Rapporto di interazione città-porto non integrato con il centro storico.



10.2 Obiettivo generale di Sistema Portuale

Sulla base delle criticità precedentemente analizzate, si ritiene prioritario rilanciare il *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale* operando:

- nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l'attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli porti all'interno del Sistema Portuale, l'attivazione della *Zona Economica Speciale* e l'eventuale inserimento del porto di Santa Panagia all'interno del Sistema Portuale⁵⁴;
- nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050) in ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la *Zona Economica Speciale* e gli Enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria *Area Logistica Integrata*, e prevedendo l'eventuale inserimento degli ulteriori porti di Marina di Melilli⁵⁵, Siracusa e Pozzallo nel Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

In merito a quest'ultimo punto, si specifica che la riflessione sulla possibile futura inclusione dei suddetti scali nasce anche dall'ascolto delle esigenze di integrazione dei sistemi logistici e produttivi espresse dai territori locali.

A tal fine l'Autorità di Sistema Portuale al momento ha già avviato un primo tavolo tecnico per attivare le procedure propedeutiche all'inserimento del porto di Pozzallo.

Ciò posto, nelle more della definizione delle "macro-vocazioni" dei Sistemi Portuali che saranno stabilite a livello centrale attraverso la *Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale*⁵⁶, sulla base delle precedenti analisi fin qui svolte sono state individuate **quattro vocazioni funzionali del Sistema Portuale** all'interno delle quali articolare gli obiettivi e le strategie generali:

1. funzione commerciale e logistica (prioritaria e comune ai due porti di Sistema) per il trasporto Ro-Ro e le Autostrade del Mare a servizio del tessuto produttivo locale della Sicilia Orientale;
2. funzione industriale e petrolifera (da assegnare prevalentemente al porto *Core* di Augusta) a servizio delle rotte energetiche consolidate e allo sviluppo dell'infrastruttura europea per carburanti alternativi, compatibilmente alla valorizzazione e riqualificazione ambientale correlate agli impianti esistenti⁵⁷;
3. funzione urbana e di servizio passeggeri (da assegnare prevalentemente al porto *Comprehensive* di Catania) nel settore traghetti e crociere a supporto della filiera turistica integrata, nonché per ulteriori attività turistiche, pescherecce e da diporto che formano parte integrante del porto operativo,

⁵⁴ Integrazione aggiunta a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁵⁵ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 1 del Comune di Melilli riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁵⁶ Le "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" del marzo 2017 prevedono che la *Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale*, ai sensi dell'art. 11-ter della L. 84/94, definisca le vocazioni portuali per macro-aree geografiche.

⁵⁷ Integrazione aggiunta a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



valorizzandone il contesto urbano⁵⁸.

4. funzione di interazione porto-città (comune ai due porti) direttamente riferita alle “aree di interazione città-porto” del tessuto urbano o periurbano, confinanti e/o interagenti con le “aree portuali operative”, che sono strategiche per la *valorizzazione culturale* e la *tutela ambientale*⁵⁹ dei waterfront dei rispettivi porti di Augusta e Catania⁶⁰.

Nello specifico caso dello scalo etneo, quest’ultima *funzione di interazione porto-città* ha anche lo scopo di prevedere la riqualificazione paesaggistica e la rigenerazione del waterfront catanese antistante l’area marittima⁶¹.

Attorno alle principali *vocazioni funzionali di Sistema Portuale* saranno quindi individuati gli *Obiettivi Generali e Specifici* con orizzonte temporale al 2030 e al 2050, in linea quindi con gli orientamenti europei per lo sviluppo della rete trans-europea *Core e Comprehensive TEN-T*, che saranno volti prioritariamente a:

- migliorare l’integrazione e l’interoperabilità della logistica regionale con il Sistema Portuale esistente;
- adeguare i nodi portuali e la connessa rete di trasporto agli standard minimi necessari per colmare i gap di competitività rispetto agli altri Sistemi Portuali nazionali;
- garantire maggiore accessibilità territoriale e minori tempi e costi di trasporto di persone e merci.

A tale riguardo, ferma restando la necessità di porre le basi per più ambiziosi sviluppi del Sistema Portuale nel lungo termine, solo dopo il raggiungimento dell’obiettivo di medio termine di adeguamento infrastrutturale e di servizio rispetto al benchmark nazionale sarà possibile ragionare su target internazionali, per i quali è richiesto un livello di competitività di Sistema al momento non posseduto.

Pertanto, sulla base del ragionamento sopra esposto, l’**Obiettivo Generale di Sistema** perseguito dall’*AdSP del Mare di Sicilia Orientale* sarà quello di **“Potenziare le funzioni peculiari dei porti di Sistema garantendone la complementarietà, per migliorare la competitività del tessuto produttivo della Sicilia Orientale nella rete nazionale e mediterranea”**.

Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale	
Obiettivo Generale di Sistema	Vocazioni funzionali di Sistema Portuale
Potenziare le funzioni peculiari dei porti di Sistema garantendone la complementarietà, per migliorare la competitività del tessuto produttivo della Sicilia Orientale nella rete nazionale e mediterranea	<ol style="list-style-type: none"> 1. Funzione commerciale e logistica (Autostrade del Mare e Short Sea Shipping); 2. Funzione industriale e petrolifera (inclusi carburanti alternativi); 3. Funzione urbana e di servizio passeggeri (crociere e filiera turistica integrata); 4. Funzione di interazione porto-città (inclusa riqualificazione ambientale e waterfront).

⁵⁸ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell’art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 2 del Comune di Catania riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁵⁹ Integrazione aggiunta a seguito delle osservazioni espresse dalla Capitaneria di Porto di Augusta in sede di Comitato di Gestione del 15/09/2020 (cfr. nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁶⁰ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell’art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 2 del Comune di Catania riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁶¹ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell’art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. emendamento n. 7 del Comune di Catania riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



Il *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*, in una visione di area vasta, mira dunque a porsi come anello di congiunzione tra il tessuto produttivo e il sistema logistico-intermodale del territorio locale per affrontare e risolvere:

- le condizioni di perifericità geografica rispetto ai mercati nazionali ed europei;
- il gap infrastrutturale e socio-economico Sud-Nord accentuato dalla crisi economica in atto.

Pertanto, in considerazione delle valutazioni riportate nella precedente *matrice di risultato* a seguito dell'analisi SWOT, per il perseguimento dell'*Obiettivo Generale di Sistema* sarà fondamentale **affrontare** la marginalizzazione territoriale e le perdite di quote di mercato favorendo:

- la specializzazione integrata dei porti di sistema in coordinamento con i terminali logistico-intermodali e i poli industriali/produttivi a maggiore valore aggiunto o crescita (agroalimentare, ICT, manifatturiero e petrolchimico);
- la concentrazione degli investimenti, anche in partenariato pubblico-privato, volti a incrementare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e l'offerta turistico-culturale integrata nel settore crociere e diporto intercettando i crescenti flussi di passeggeri movimentati annualmente negli aeroporti dell'Isola;
- l'attivazione dell'Area Logistica Integrata e, soprattutto, della Zona Economica Speciale integrando al suo interno i servizi logistici privati con le infrastrutture intermodali di trasporto e porti di Sistema.

Condizione necessaria per il raggiungimento dell'*Obiettivo Generale di Sistema* sarà inoltre quella di **trasformare** le criticità del tessuto produttivo locale:

- incentivando l'integrazione e l'innovazione nelle filiere ad alto valore aggiunto con maggiore specializzazione e tasso di crescita;
- intervenendo anche sul loro grado di internazionalizzazione e interazione con la Grande Distribuzione Organizzata e le imprese localizzate nell'Italia centro-settentrionale, nell'Europa Nord-occidentale e, soprattutto, nell'area MENA (Middle East and North Africa).

Risulterà quindi strategico per lo sviluppo del Sistema Portuale **sfruttare**:

- la ripresa dei traffici merci e passeggeri via mare soprattutto nel settore crocieristico e delle Autostrade del Mare (al momento registrata nei porti dell'alto Tirreno e dell'Adriatico);
- il nuovo regime normativo relativi ai carburanti alternativi dettato dalla Direttiva 2014/94/UE e dal D.Lgs. 257/2016, per il rilancio della cantieristica navale e dell'industria locale (per es. nuova costruzione e/o retrofit delle navi a GNL, componentistica per l'*automotive* a propulsione elettrica);
- la programmazione economica degli investimenti di sviluppo portuale e logistico nell'ambito delle TEN-T e dei fondi SIE e FSC anche attraverso appositi accordi di programma e di partenariato pubblico-privato.

Infine, per garantire l'integrazione funzionale del Sistema Portuale e il rilancio del tessuto logistico e produttivo ad esso connesso, bisognerà in ogni caso **evitare** la frammentazione della domanda di trasporto



via mare e la dispersione degli investimenti per scali *multi-purpose* e con funzioni sovrapponibili, concentrando gli investimenti di specializzazione portuale in funzione:

- delle esigenze di accessibilità territoriale e del tessuto produttivo regionale;
- della domanda di trasporto generabile e delle ricadute economiche e ambientali locali.



10.3 Obiettivi Specifici e Strategie integrate di Sistema Portuale

Nel precedente paragrafo sulla base delle analisi condotte sono state individuate le principali criticità e di conseguenza è stato definito l'**Obiettivo Generale di Sistema** volto a *“Potenziare le funzioni peculiari dei porti di Sistema garantendone la complementarietà, per migliorare la competitività del tessuto produttivo della Sicilia Orientale nella rete nazionale e mediterranea”*.

Per il perseguimento del sopra citato *Obiettivo Generale*⁶² sono stati individuati **9 Obiettivi Specifici di Sistema Portuale**, articolandoli in ordine alle principali *Vocazioni Funzionali* e all'interazione porto-città come segue:

- 3 Obiettivi Specifici di Sistema connessi alla **funzione commerciale e logistica**;
- 2 Obiettivi Specifici di Sistema connessi alla **funzione industriale e petrolifera**;
- 2 Obiettivi Specifici di Sistema connessi alla **funzione urbana e di servizio passeggeri**;
- 2 Obiettivi Specifici di Sistema connesso alla **funzione di interazione porto-città**⁶³.

I suddetti Obiettivi Specifici sono stati correlati a **Strategie Integrate di Sistema Portuale** attraverso il metodo della *Gap Analysis*, creando nelle tabelle successive un confronto di sintesi tra:

- il **posizionamento attuale (“As is”)** del Sistema Portuale, ossia la descrizione delle condizioni attuali per ogni settore di intervento, riprendendo le analisi sulla domanda e offerta di trasporto precedentemente effettuate nonché i *“fattori interni”* positivi e negativi riportati nelle precedenti *Analisi SWOT*;
- la **verifica delle criticità**, in riferimento ai *fattori negativi* interni ed esterni al Sistema Portuale che sono emersi durante l'*Analisi SWOT* e che sono stati riepilogati durante l'*Analisi dei problemi*.
- il **modello a tendere (“To be”)**, rappresentato dall'*Obiettivo Generale* e dagli **Obiettivi Specifici di Sistema Portuale**;
- la determinazione delle **Strategie Integrate di Sistema Portuale** da adottare per colmare il gap (quindi gli scostamenti dati dalle criticità) tra il *posizionamento attuale* e il *modello a tendere* costituito dall'*Obiettivo Generale* e dagli *Obiettivi Specifici*.

La *Gap Analysis* riportata nelle tabelle successive consente di:

- inquadrare schematicamente gli *Obiettivi di Sistema* e le *Strategie Integrate* in funzione delle criticità riscontrate;
- di porre le basi per le successive *Strategie d'Ambito* dei singoli porti di Augusta e Catania che verranno definite e concertate nella successiva fase di redazione dei rispettivi Piani Regolatori Portuali.

⁶²La strategia dell'Obiettivo Generale è stata integrata a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 1 del Comune di Melilli riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).

⁶³Obiettivi integrati a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 3 del Comune di Catania riportata nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale).



Gap Analysis del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Vocazione Funzionale di Sistema (prioritaria)	Stato attuale (As is)	Criticità (Problematiche)	Obiettivo Generale di Sistema (To be)	Strategia Generale di Sistema (per colmare il gap tra lo stato attuale e il modello a tendere)
<p>Funzione commerciale e logistica</p>	<p>Il Sistema Portuale serve direttamente il bacino della Sicilia orientale e comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il porto <i>Core</i> di Augusta, 1° porto del Sud Italia e 3° nazionale per traffico idrocarburi con movimentazione media annua superiore a 25 Mln di tonnellate annue; - il porto <i>Comprehensive</i> di Catania, 1° porto regionale e 5° nazionale per traffico Ro-Ro con 8,7 Mln di tonnellate raggiunte nel 2017. <p>In prossimità dei due porti sono presenti diversi terminali intermodali e logistici (anche di iniziativa privata) e il principale tessuto produttivo della regione in termini di valore aggiunto. La posizione dei due porti è baricentrica rispetto ai principali centri urbani e attrattori turistico-culturali dell'Isola.</p>	<p>Criticità generali di Sistema dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - marginalità geografica del Sistema Portuale rispetto alla rete TEN-T e ai mercati nazionali ed europei; - accessibilità territoriale disomogenea con soluzioni di continuità lungo le reti e nelle connessioni di ultimo miglio tra le reti stradali e ferroviarie e i nodi portuali; - dotazione infrastrutturale dei porti e dei nodi intermodali inferiori alla media nazionale; - criticità della rete ferroviaria con sbilanciamento su gomma della domanda interna di trasporto; - crisi del settore petrolchimico, con contrazione del traffico di idrocarburi; - tessuto produttivo locale costituito da PMI di dimensioni inferiori alle medie nazionali (ad eccezione dei poli petrolchimici); - frammentazione della domanda di trasporto tra diversi nodi portuali e intermodali; - elevati tempi e costi generalizzati di trasporto; - mancata integrazione della filiera turistica regionale con l'offerta portuale. 	<p>Obiettivo Generale</p> <p><i>Potenziare le funzioni peculiari dei porti di Sistema garantendone la complementarietà, per migliorare la competitività del tessuto produttivo della Sicilia Orientale nella rete nazionale e mediterranea</i></p>	<p>Sviluppare nell'intero Sistema Portuale una principale <u>funzione commerciale e logistica</u> per creare nel lungo termine una piattaforma logistica a servizio delle <i>Autostrade del Mare</i> tra Italia e Paesi terzi. A tal fine, specializzare i porti di Sistema in coordinamento con i terminali logistico-intermodali e i poli industriali/produttivi e assegnando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - al porto <i>Core</i> di Augusta, già specializzato nel trasporto di idrocarburi e con possibilità di espansione, un'ulteriore <u>funzione industriale e petrolifera</u> per lo sviluppo del trasporto merci (rinfuse liquide e solide, container e Ro-Ro), della cantieristica e delle nuove rotte energetiche per carburanti alternativi; - al porto <i>Comprehensive</i> di Catania, con un traffico rotabili consolidato e una posizione baricentrica rispetto ai poli urbani e agli attrattori turistico-culturali, un'ulteriore <u>funzione di servizio passeggeri</u> per lo sviluppo dei settori Ro-Pax, crociere e diporto, ma mantenendo il ruolo centrale delle <i>Autostrade del Mare</i> e del Ro-Ro. Sfruttare il processo di specializzazione portuale per la riqualificazione urbana, ambientale ed energetica delle aree operative dei due porti garantendo un'interazione con la città e le aree naturali e culturali/archeologiche presenti. <p>Rafforzare nel lungo termine la specializzazione del sistema portuale e la sua integrazione con le attività della Sicilia orientale proponendo, previa condivisione con gli Enti Locali e Regionali nonché con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il successivo inserimento nel Sistema Portuale dei seguenti scali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - porto <i>comprehensive</i> di Siracusa, per la potenziale funzione di servizio passeggeri e turistica; - scalo di Santa Panagia, per la funzione industriale e petrolifera connessa al parallelo traffico di idrocarburi prossimo e complementare al porto di Augusta; - porto di Pozzallo, per la sua attuale funzione commerciale e di collegamento quotidiano con Malta; - il porto di Marina di Melilli con funzione urbana e peschereccia, compatibilmente alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali.



Gap Analysis del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Vocazione Funzionale di Sistema	Stato attuale (As is)	Criticità (Problematiche)	Obiettivi Specifici di Sistema (To be)	Strategie Integrate di Sistema (per colmare il gap tra lo stato attuale e il modello a tendere)
Funzione commerciale e logistica	<p>Posizione territoriale dei porti di Augusta e Catania favorevole a servire, mediante le connessioni stradali esistenti, l'intero bacino regionale di domanda Ro-Ro entro 6h e i principali poli produttivi dell'Est Sicilia entro 2h.</p> <p>Domanda di trasporto combinato strada-mare di rilevanza nazionale con crescita del traffico merci nel porto di Catania superiore al trend nazionale dal 2007 al 2017 (+102,3% per movimentazione generale e +154,7% per traffico Ro-Ro).</p> <p>Tessuto produttivo locale diffuso con eccellenze nel settore ICT (Etna Valley) e petrolchimico (poli industriali di Melilli e Priolo Gargallo), con filiere agroalimentare nelle province di Catania, Siracusa e Ragusa.</p> <p>Presenza consolidata nel Sistema Portuale di operatori di trasporto e della logistica e compagnie di navigazione Ro-Ro e Ro-Pax per il trasporto combinato strada-mare e le Autostrade del Mare.</p> <p>Infrastrutture logistico-intermodali di rilevanza regionale attive o in fase di realizzazione tra cui l'Interporto di Catania Bicocca, l'Autoporto di Melilli, i Mercati Agroalimentari Sicilia, gli impianti RFI di raccordo ferroviario di Catania-Acquicella e Priolo-Melilli.</p> <p>Prossimità dei porti alle zone industriali di Catania e Priolo-Melilli.</p>	<p>Criticità logistiche dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sovrapposizione delle funzioni e dei traffici portuali nei nodi di Sistema; - Assenza di <i>Distripark</i> interni ai porti; - Limitazioni fisiche del porto di Catania alla futura espansione lato terra dello scalo oltre le attuali circoscrizioni amministrative; - Capacità di stoccaggio del Sistema Portuale quasi inesistente rispetto alla media nazionale; - Sovrapposizione di funzioni (merci e passeggeri) ricadenti nelle stesse aree operative dei singoli porti; - Saturazione degli spazi a terra nel porto di Catania per la movimentazione di merci e passeggeri; - Scarsa specializzazione del porto di Catania, con sovrapposizione di funzioni (merci e passeggeri) ricadenti nelle stesse aree operative; - Ridotto traffico container e Ro-Ro nel porto di Augusta. 	<p>Obiettivo Specifico n. 1</p> <p><i>Migliorare l'integrazione e l'interoperabilità del Sistema Portuale con la logistica regionale e il tessuto produttivo locale</i></p>	<p>Sviluppare l'<i>Area Logistica Integrata</i> e la <i>Zona Economica Speciale</i> ai sensi del D.L. 91/2017 attorno ai porti di Augusta e Catania con una governance integrata con aree industriali e terminali intermodali per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - integrare il tessuto produttivo e logistico mediante l'intermodalità mare-strada-ferro; - rendere flessibile e condivisa la gestione delle aree operative per la movimentazione e stoccaggio merci nei due porti; - assegnare priorità di investimento agli interventi cantierabili e/o con parziale copertura finanziaria inseriti in una strategia di sviluppo unica a livello di Sistema Portuale, ALI e ZES. <p>Estendere e/o riconfigurare le circoscrizioni territoriali del Sistema Portuale per creare due <i>Distripark</i> interni o adiacenti alle due aree portuali per concentrare i flussi merci e favorire lo sviluppo produttivo di semilavorati in entrata e/o in uscita dai porti di Augusta e Catania.</p> <p>I <i>Distripark</i> dovranno essere logicamente integrati con almeno l'interporto di Bicocca, l'autoporto di Melilli e il MAAS nonché con i principali centri logistici privati nelle zone industriali vicine ai due porti.</p>
		<p>Criticità infrastrutturali dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vetustà e carenze delle dotazioni infrastrutturali e delle facilities a servizio delle attività e operazioni portuali; - Superfici medie banchine e piazzali dei porti regionali inferiori allo standard di altri Sistemi Portuali nazionali; - Inadeguatezza degli accosti per container e crociere rispetto agli standard dettati dal gigantismo navale (Post-Panamax e Suezmax); - Carenza di attrezzature per il Ro-Ro, come sistemi di <i>gating</i>, pesatura veicoli, area del freddo, scanner. 	<p>Obiettivo Specifico n. 2</p> <p><i>Adeguare le infrastrutture portuali agli standard nazionali ed europei e alla domanda</i></p>	<p>Effettuare con priorità assoluta gli interventi di grande infrastrutturazione, anche con l'ausilio di Fondi di <i>Politica di Coesione</i> e di partenariati pubblico-privati, volti a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenziare le opere foranee e di difesa costiera; - aumentare la capacità di stoccaggio e magazzinaggio, anche a temperatura controllata, nei porti di Sistema per supportare la domanda di trasporto di filiere specializzate e ad alto valore aggiunto; - aumentare la capacità di movimentazione e trasporto (superfici piazzali, lunghezze accosti, pescaggi, cerchi di evoluzione e imboccature) in funzione dei traffici attratti e delle tipologie navi.
		<p>Criticità operative dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Congestionamento delle aree portuali con contestuale aumento dei tempi di attesa per l'imbarco dei rotabili; - Assenza di collegamenti ferroviari diretti e/o attivi tra rete TEN-T e porti di Sistema per traffico container e Lo-Lo; - Tempi di percorrenza da/per Augusta superiori a quelli rilevati per altri porti regionali; - Tempi prolungati (o riducibili) di imbarco/sbarco delle merci e di approdo/uscita delle navi; 	<p>Obiettivo Specifico n. 3</p> <p><i>Garantire una maggiore accessibilità territoriale e minori tempi e costi generalizzati di trasporto</i></p>	<p>Adeguare i collegamenti di ultimo miglio sia in termini infrastrutturali che di servizi, per ridurre i costi generalizzati di trasporto attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il collegamento ferroviario di Augusta alla rete TEN-T; - soluzioni ITS applicate ai varchi e alla viabilità per le <i>Autostrade del Mare</i> e allo SSS per la gestione remota degli imbarchi Ro-Ro; - lo sviluppo nel medio termine di <i>Port Community Systems</i> integrata con la <i>Piattaforma Logistica Nazionale</i> e con la filiera <i>Compagnie di navigazione-Sistema Portuale-Interporto-tessuto produttivo</i>; - creare e potenziare IT facilities per la <i>Single Window</i> per la gestione doganale delle merci da/per i mercati esteri.



Gap Analysis del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Vocazione Funzionale di Sistema	Stato attuale (As is)	Criticità (Problematiche)	Obiettivi Specifici di Sistema (To be)	Strategie Integrate di Sistema (per colmare il gap tra lo stato attuale e il modello a tendere)
<p>Funzione industriale e petrolifera</p>	<p>Il Sistema Portuale attraverso il porto di Augusta serve i principali poli petrolchimici della Sicilia nell'area di Melilli e Priolo Gargallo, di rilevanza nazionale, con una produzione superiore agli impianti di Milazzo e Gela.</p> <p>Per traffico di rinfuse liquide, il porto core di Augusta nel 2017 si conferma:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il 3° scalo nazionale per movimento idrocarburi dopo Trieste e Cagliari-Sarroch) - il 1° scalo nazionale seguito da Milazzo (17 Mt), la vicina Santa Panagia (8,6 Mt) e Gela (1Mt). <p>La crisi economica degli ultimi anni e l'evoluzione geopolitica delle macro-aree produttrici di petrolio e metano hanno causato una contrazione dei traffici di idrocarburi dovuta alla minore produttività degli impianti e al trasferimento delle rotte energetiche presso altri porti settentrionali.</p> <p>Rispetto ad altre aree il porto di Augusta ha retto l'impatto della crisi, che invece ha dimezzato le rinfuse liquide a Santa Panagia (17 Mt nel 2008) e quasi annullato la movimentazione a Gela (9,4 Mt nel 2008).</p> <p>Poco sviluppata la cantieristica navale nei due porti.</p>	<p>Criticità del settore industriale dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di aree industriali dismesse e/o sottoutilizzate in prossimità del porto di Augusta e dei poli petrolchimici di Priolo Gargallo e Melilli; - Presenza di aree industriali dismesse in prossimità del porto di Catania ed all'interno del tessuto urbano consolidato; - Crisi delle aree industriali con diminuzione della produttività e conseguente contrazione del traffico merci nel porto di Augusta dal 2007 al 2017 (-20,4% per movimentazione generale e -21,1% per traffico idrocarburi); - Assenza di strategia comune di rete tra i poli petrolchimici e i porti petroliferi; - Assenza di una cantieristica navale specializzata a servizio delle attività industriali consolidate nella rada e delle navi di maggiore stazza (Petroliere, crociere, traghetti e portacontainer). 	<p>Obiettivo Specifico n. 4 Rilanciare e rifunzionalizzare le aree industriali dismesse o in crisi anche in sinergia con altri scali portuali vicini</p>	<p>Incentivare l'integrazione e l'innovazione nelle filiere ad alto valore aggiunto con maggiore specializzazione e tasso di crescita, favorendone internazionalizzazione e interazione con la GDO e le imprese localizzate nel Centro-Nord Italia e nell'area MENA.</p> <p>Riquilibrare le aree industriali dismesse anche finanziando investimenti nell'ambito delle TEN-T e dei fondi SIE e FSC per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - creazione di <i>Distripark</i> interni o direttamente collegati ai porti per la movimentazione, stoccaggio e lavorazione delle merci; - il rilancio dell'industria locale anche verso nuovi settori di mercato (per es. componentistica per l'automotive e per la mobilità elettrica) anche attraverso protocolli di intesa con reti del manifatturiero e dell'ICT locale; - la creazione di un polo per la cantieristica navale nel porto di Augusta connessa ai traffici già presenti e ai carburanti alternativi, finalizzata alla nuova costruzione e/o retrofit delle navi a GNL.. <p>Creare sinergie tra il porto di Augusta e lo scalo petrolifero di Santa Panagia, prevedendo in un orizzonte di lungo termine il suo inserimento nel Sistema Portuale per consentire una maggiore convergenza e attrazione degli investimenti anche per il nuovo terminale marittimo.</p>
		<p>Criticità del settore petrolifero ed energetico dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrazione del traffico merci nel porto di Augusta dal 2007 al 2017 (-20,4% per movimentazione generale e -21,1% per traffico idrocarburi); - Future restrizioni di accesso ai sistemi/vettori di trasporto marittimo con maggiori emissioni (Direttiva 2012/33/UE), dovute all'attivazione nel 2020 della seconda fase per l'area SECA ("Sulphur Emission Controlled Area"); - Ritardi nell'adeguamento dei nodi e delle reti Core TEN-T rispetto alle prescrizioni di emissioni ambientali e di infrastrutture per carburanti alternativi di cui al Reg. 1315/2013 e alle Direttive 2012/33/UE e 2014/94/UE. - Assenza di infrastrutture e servizi nei porti di Sistema per la fornitura energia elettrica on-shore alle navi; - Assenza di <i>Small Scale LNG</i> nei porti di Sistema; <p>Carenza di infrastrutture di ricarica a supporto del trasporto elettrico su gomma nella rete stradale regionale.</p>	<p>Obiettivo Specifico n. 5 Sviluppare una nuova offerta di carburanti alternativi per la sostenibilità del trasporto marittimo e della mobilità connessa ai porti di Sistema</p>	<p>Dotare gli scali del Sistema Portuale di infrastrutture per carburanti alternativi e/o relativi servizi di rifornimento sia per trasporto merci che per trasporto passeggeri secondo il D.Lgs. 257/2016 e la Direttiva 2014/94/UE per ridurre le esternalità ambientali e i costi di trasporto via mare e su gomma, prevedendo la creazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di un impianto di stoccaggio e rifornimento di GNL per le navi nel porto Core di Augusta, anche per l'adeguamento alle emissioni di zolfo previste dalla Direttiva 2012/33/UE; - di infrastrutture per la fornitura di energia elettrica on-shore alle navi, previa verifica ex-ante degli effettivi benefici ambientali ed efficacia economica rispetto ad altre soluzioni tecniche; - di infrastrutture/servizi di rifornimento GNL-GNC in entrambi i porti per i vettori stradali impiegati nel Ro-Ro e Ro-Pax e nelle medio-lunghe percorrenze (300-800 Km); <p>di infrastrutture di ricarica pubblica per veicoli elettrici per la mobilità sostenibile a servizio delle percorrenze urbane e brevi (fino a 150 Km) degli utenti privati e dei turisti in transito nei porti di sistema.</p>



Gap Analysis del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Vocazione Funzionale di Sistema	Stato attuale (As is)	Criticità (Problematiche)	Obiettivi Specifici di Sistema (To be)	Strategie Integrate di Sistema (per colmare il gap tra lo stato attuale e il modello a tendere)
<p>Funzione urbana e di servizio passeggeri</p>	<p>I porti di Sistema sono collocati in posizione baricentrica rispetto ai principali nodi urbani e poli turistico-culturali della Sicilia orientale, raggiungibili entro 2h di percorso su strada.</p> <p>Il Sistema Portuale nel 2017 registra un traffico passeggeri di 203.715 transitati esclusivamente a Catania, posizionandosi al 13° posto nazionale tra le Autorità Di Sistema.</p> <p>Il traffico presente a Catania è caratterizzato prevalentemente da traghetti (36.480 unità) e crocieristi (67.235 transiti).</p> <p>Nonostante la posizione strategica e la crescente domanda turistica regionale, gli scali di Sistema non sono riusciti a intercettare i traffici in transito.</p> <p>Da segnalare infatti che in prossimità del porto di Catania è presente l'aeroporto di Fontanarossa, che nel 2018 con 9,9 milioni di passeggeri è:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il 5° scalo nazionale, dopo Fiumicino, Malpensa, Bergamo e Venezia; - il 1° scalo dell'Isola, seguito da Palermo-Punta Raisi (5,7 milioni), Trapani (480 mila) e Comiso (424 mila). <p>Si segnala infine il porto di Pozzallo (RG) che registra un costante traffico passeggeri di 290 mila passeggeri annui ha ormai sostituito Catania nei collegamenti HSC quotidiani da/per Malta.</p>	<p>Criticità del trasporto passeggeri dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inadeguatezza degli accosti per crociere agli standard dettati dal gigantismo navale (lunghezza fuori tutto, pescaggio, stazza lorda, larghezza); - Servizi e aree per passeggeri e crocieristi inadeguati - Assenza di una stazione traghetti dedicato ai passeggeri; - Assenza di linee Ro-Pax dirette verso Malta, scali del Sud-Italia e altre destinazioni europee della costa adriatica ed egea. 	<p>Obiettivo Specifico n. 6</p> <p><i>Potenziare le infrastrutture e servizi nel settore dei traghetti e Ro-Pax</i></p>	<p>Potenziare nel porto di Catania il trasporto passeggeri e le Autostrade del Mare creando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il potenziamento delle aree di sosta e transito rotabili; - lo sviluppo di un terminale e servizi per il Ro-Ro e Ro-Pax, con aree dedicate alle merci extra-UE. <p>Creare ad Augusta un terminal traghetti per servizi Ro-Pax di supporto. Creare sinergie tra lo scalo di Catania e il porto di Pozzallo per la sua funzione commerciale e di collegamento quotidiano con Malta, prevedendo eventualmente in un orizzonte di lungo termine il suo inserimento nel Sistema Portuale per consentire una maggiore convergenza e attrazione degli investimenti anche per il nuovo porto.</p>
		<p>Criticità del settore turistico dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assenza di una Stazione Marittima nel porto di Catania con annessi servizi ai crocieristi e diportisti; - Mancata realizzazione di un porto turistico all'interno dello scalo di Catania; - Assenza di interazione con la domanda di trasporto aereo in crescita e fortemente sviluppata nell'aeroporto di Fontanarossa; - Assenza di collegamento ferroviario diretto tra porto e aeroporto; - Assenza di strategie di marketing congiunte con le società di gestione degli aeroporti di Fontanarossa e Comiso per creare un'offerta integrata di trasporto combinato mare-aria a servizio dei turisti; - Assenza di aree parcheggio dedicate alla sosta lunga, agli autobus e al noleggio auto a breve termine; - Flussi turistici fortemente stagionalizzati nel periodo estivo. 	<p>Obiettivo Specifico n. 7</p> <p><i>Creare un'offerta turistica integrata per lo sviluppo del settore crocieristico e della navigazione da diporto</i></p>	<p>Assegnare al porto di Catania un ruolo di <i>Home Port</i> che funga da hub per le crociere e per il diporto di fascia alta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la creazione di una nuova Stazione Marittima per lo sviluppo delle crociere e del diporto integrata con la città; - la riqualificazione della stazione metropolitana di testa della Ferrovia Circumetnea interna al porto; - la creazione di un'area parcheggi a servizio delle crociere e del diporto per la sosta lunga e per gli autobus; - la creazione di una <i>marina</i> direttamente connessa al centro storico della città, con approdi e facilities per grandi yacht. <p>Attivare accordi diretti con l'Aeroporto di Fontanarossa per supportare l'attivazione di nuove rotte aeree internazionali integrate con l'offerta crocieristica e diportistica nel porto di Catania, al fine di destagionalizzare i flussi turistici.</p> <p>Attivare accordi diretti con RFI e FCE per accelerare il completando del collegamento metropolitano porto-aeroporto e il prolungamento del doppio binario lungo la direttrice <i>Core</i> Palermo-Catania, per favorire l'accessibilità territoriale all'utenza turistica e la realizzazione dell'<i>Home Port</i> a Catania per le crociere.</p> <p>Considerato il potenziale turistico e di trasporto passeggeri complementare al porto <i>comprehensive</i> di Catania, in un orizzonte temporale di lungo termine potrebbe essere prevista la proposta di inserimento nel Sistema Portuale dello scalo <i>comprehensive</i> di Siracusa, consentendo una maggiore convergenza e attrazione degli investimenti anche per il nuovo porto.</p>



Gap Analysis del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Vocazione Funzionale di Sistema	Stato attuale (As is)	Criticità (Problematiche)	Obiettivi Specifici di Sistema (To be)	Strategie Integrate di Sistema (per colmare il gap tra lo stato attuale e il modello a tendere)
Funzione di interazione porto-città	<p>La collocazione dei porti di Sistema è in prossimità o all'interno dei centri urbani di riferimento.</p> <p>La circoscrizione del porto <i>core</i> risulta frammentata con alternanza tra le aree di competenza dell'AdSP e della Marina Militare.</p> <p>Il porto <i>Core</i> di Augusta si estende lungo tutta la costa della rada, interessando i territori comunali dell'omonima città, di Priolo Gargallo e di Melilli.</p> <p>L'area inoltre incrocia anche alcune aree naturali e archeologiche di pregio per il territorio siracusano.</p> <p>Da segnalare anche il sistema di torri e fortezze interne alla rada e alla città di Augusta.</p> <p>La circoscrizione del porto di Catania è invece totalmente interna al tessuto urbano consolidato e a Nord confina con il centro storico.</p> <p>La prossimità di entrambi i porti ad aree culturali di pregio architettonico si ritiene un'opportunità da sfruttare di concerto con le Amministrazioni Comunali per la valorizzazione di tali aree in un rinnovato rapporto tra le città e il mare.</p>	<p>Criticità energetico-ambientali dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento dei costi energetici per l'esercizio delle infrastrutture e degli immobili presenti nei porti di Augusta e Catania; - Assenza di un catasto energetico per il monitoraggio dei consumi degli edifici e delle concessioni presenti nei porti e dei rendimenti di impianti di produzione da Fonti di Energia Rinnovabile (FER); - Esternalità ambientali generate dalla domanda di trasporto via mare e su gomma. 	<p>Obiettivo Specifico n. 8</p> <p><i>Garantire l'efficienza energetica e lo sviluppo sostenibile del Sistema Portuale</i></p>	<p>Predisporre in via prioritaria il <i>Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale</i> (DEASP) per l'individuazione degli interventi energetico-ambientali e il loro monitoraggio.</p> <p>Garantire lo sviluppo sostenibile del sistema portuale mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - investimenti di efficienza energetica negli immobili e nelle infrastrutture di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale; - il ricorso di fonti di energia rinnovabile nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale; - la creazione di un catasto energetico connesso alle concessioni rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale, con misure di incentivazione e/o penalizzazione connesse ai consumi/rendimenti energetici; - creazione di infrastrutture per carburanti alternativi per lo sviluppo e promozione di una mobilità sostenibile.
		<p>Criticità urbanistiche e ambientali dovute a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frammentazione delle aree portuali di Augusta tra le circoscrizioni dell'<i>Autorità di Sistema</i> e della <i>Marina Militare Italiana</i>; - Rapporto di interazione città-porto nel porto di Augusta frammentato nei comuni di Augusta, Priolo Gargallo e Melilli; - Rapporto di interazione città-porto nello scalo di Catania non integrato con il centro storico. - Criticità ambientali della rada di Augusta (Sito di Interesse nazionale). 	<p>Obiettivo Specifico n. 9</p> <p><i>Valorizzare il waterfront, l'ambiente urbano e naturale e salvaguardare le aree di pregio paesaggistico e culturale</i></p>	<p>Ricostruire il rapporto di dialogo tra le città e i porti di Augusta e Catania attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il coordinamento di investimenti congiunti tra Autorità di Sistema Portuale e Marina Militare per la riqualificazione congiunta delle aree di rispettiva competenza; - la promozione di <i>Partenariati Pubblico-Privati</i> per iniziative di riqualificazione urbana e di valorizzazione del waterfront; - la destinazione di alcuni tratti di costa prossimi ai centri storici ad attività urbane e turistico-ricreative; - la salvaguardia e la valorizzazione dei siti di valore storico-archeologico e naturalistico; - la salvaguardia del paesaggio naturale e antropico. <p>Garantire la sostenibilità ambientale del sistema portuale mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la bonifica del Sito di Interesse Nazionale di Priolo e Augusta; - il supporto allo sviluppo di attività produttive che non comportino un elevato impatto sull'ambiente naturale. <p>Coordinare le funzioni infrastrutturali e urbane regolamentando gli spazi interstiziali di confine tra città e porto.</p> <p>Regolamentare la possibilità di un uso urbano del porto anche in funzione della nuova programmazione RFI ed FCE.</p> <p>Riperimentare le aree portuali coerentemente alle funzioni portuali, retro-portuali e infrastrutturali del porto.</p>



11. Ambiti e Sotto-Ambiti di Sistema Portuale

A conclusione del processo di definizione del quadro strategico di sistema sviluppato nella presente relazione illustrativa, si è provveduto alla delimitazione della circoscrizione territoriale e dei suoi ambiti sulla base delle *vocazioni funzionali* e degli *obiettivi di sistema* attribuiti nel precedente capitolo.

In conformità all'art. 5 comma 1-bis della L. 84/94 e come già specificato nel precedente Cap. 4, dopo avere definito *“gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione dell’Autorità di Sistema Portuale”*, il *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema* ha individuato e perimetrato:

- le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali;
- le aree di interazione porto-città.

A tale riguardo le linee guida predisposte dal *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici* nel marzo 2017 hanno confermato i precedenti indirizzi emanati nel 2004, organizzando la pianificazione portuale per *ambiti portuali* dei singoli scali di Sistema Portuale e relativi *sotto-ambiti*.

Ciò posto, la circoscrizione territoriale del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è stata suddivisa in:

- **Ambito portuale di Augusta**, ricadente nei territori dei Comuni di Augusta, Melilli e Priolo Gargallo;
- **Ambito portuale di Catania**, ricadente per intero all'interno del territorio dell'omonimo Comune

Tenendo conto degli *Obiettivi di Sistema Portuale* e delle quattro *vocazioni funzionali* definite per lo sviluppo dei successivi Piani Regolatori Portuali, ognuno dei suddetti ambiti è stato a sua volta ripartito in:

- **Sotto-ambito “porto operativo”**, comprendente le *“aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali”* suddivise in:
 - Aree con funzione commerciale e logistica;
 - Aree con funzione industriale petrolifera;
 - Aree con funzione industriale cantieristica;
 - Aree con funzione urbana e di servizio passeggeri.
- **Sotto-ambito di “interazione città-porto”**, comprendente le sole:
 - Aree con funzione di interazione porto-città.

Nel gruppo di tavole EG4 sono state rappresentate per entrambi i porti le circoscrizioni territoriali e al loro interno i sotto-ambiti con le relative aree funzionali, nonché gli attuali *“collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano”*.

In vista della successiva redazione dei Piani Regolatori Portuali, per la perimetrazione degli ambiti e sotto-ambiti portuali, oltre ai criteri descritti nel precedente capitolo 4, si è tenuto conto dei seguenti principi:

- **riqualificazione funzionale e ambientale di aree industriali sottoutilizzate o riconvertibili**, in



particolare per l'area Maxcom⁶⁴ e le aree industriali a Sud della rada di Augusta e quella a Sud-Est del porto di Catania;

- **conservazione delle aree naturali e archeologiche** presenti nel porto di Augusta, incluse le aree SIC delle saline ricadenti all'interno dello specchio acqueo, che sono state destinate esclusivamente a funzione di interazione porto-città⁶⁵;
- **valorizzazione delle aree portuali urbane** a servizio del trasporto passeggeri e del diporto, in modo da creare all'interno degli stessi sotto-ambiti del "porto operativo" una maggiore integrazione funzionale e urbanistica con le aree di "interazione porto-città";
- **peculiarità funzionale delle singole macro-aree portuali**;
- **presenza di precedenti concessioni** ex art. 18 della L. 84/94 ricadenti nei rispettivi ambiti portuali.

Nella tabella successiva sono riportate le superfici delle singole aree per ogni ambito portuale e cumulative per l'intera Autorità di Sistema Portuale entro i limiti attuali di circoscrizione.

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
Totale circoscrizione territoriale	40.420.615,37	7.179.401,68	47.600.017,04
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
Totale aree a terra della circoscrizione territoriale	6.477.589,41	974.693,69	7.452.283,11
Aree funzionali			
Sotto-ambito	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Sotto-ambito del porto operativo	6.430.871,77	934.862,96	7.365.734,73
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
Sotto-ambito di interazione città-porto	90.579,21	39.830,74	130.409,94
Aree con funzione di interazione porto-città	90.579,21	39.830,74	130.409,94
Totale aree funzionali⁶⁶	6.521.450,98	974.693,69	7.496.144,67

Fonte: Nostre elaborazioni

⁶⁴ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 1 del Comune di Augusta nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale).

⁶⁵ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 2 del Comune di Augusta nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale).

⁶⁶ La superficie totale delle aree funzionali è maggiore delle aree a terra complessive poiché include anche zone SIC a mare.



Dal calcolo delle attuali aree effettuato sulla base della Carta Tecnica Regionale del volo 2012-13, la circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale comprende complessivamente circa 47,6 Mln di mq distribuiti in:

- 7.452.283,11 mq di *aree a terra* (di cui 6.477.589,41 mq nell'ambito portuale di Augusta e 974.693,69 mq nell'ambito portuale di Catania);
- 40.147.733,94 mq di *aree a mare* (di cui 33.943.025,96 mq nell'ambito portuale di Augusta e 6.204.707,98 mq nell'ambito portuale di Catania).

Le aree a terra ricadenti oltre l'attuale dividente demaniale comprendono:

- zone che erano già inserite entro i limiti di circoscrizione definiti nei Piani Regolatori Portuali vigenti di Augusta e Catania e che sono già sottoposte a concessione di cui all'art. 18 della L. 84/94;
- porzioni di aree industriali funzionalmente e direttamente connesse ai pontili per la movimentazione di rinfuse liquide presenti nella rada di Augusta;
- aree industriali dismesse adiacenti ai porti di Augusta e Catania.

Superfici della circoscrizione territoriale dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale
(distribuzione percentuale tra gli ambiti portuali)

Circoscrizione territoriale			
Area di circoscrizione	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Aree a terra	86,92%	13,08%	100,00%
Aree a mare	84,55%	15,45%	100,00%
Totale circoscrizione territoriale	84,92%	15,08%	100,00%
Aree di circoscrizione a terra			
Area a terra	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Aree portuali	69,50%	30,50%	100,00%
Aree retroportuali	97,22%	2,78%	100,00%
Totale aree a terra della circoscrizione territoriale	86,92%	13,08%	100,00%
Aree funzionali			
Sotto-ambito	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Sotto-ambito del porto operativo	87,31%	12,69%	100,00%
Aree con funzione commerciale e logistica	87,24%	12,76%	100,00%
Aree con funzione industriale petrolifera	99,73%	0,27%	100,00%
Aree con funzione industriale cantieristica	100,00%	0,00%	100,00%
Aree con funzione urbana e di servizio passeggeri	44,17%	55,83%	100,00%
Sotto-ambito di interazione città-porto	69,46%	30,54%	100,00%
Aree con funzione di interazione porto-città	69,46%	30,54%	100,00%
Totale aree funzionali	87,00%	13,00%	100,00%

Fonte: Nostre elaborazioni

Escludendo le aree a mare, prevalentemente rappresentate dalla rada megarese, le aree a terra ricadono



per l'86,92% nell'ambito di Augusta e per il 13,08% nel porto di Catania.

I sotto-ambiti portuali sono stati perimetrati in funzione degli *Obiettivi di Sistema Portuale*, prevedendo:

- le aree con funzione commerciale e logistica distribuite in proporzione alle dimensioni dei due porti;
- le aree con funzione industriale prevalentemente distribuite nell'ambito portuale di Augusta;
- le aree con funzione urbana e di servizio passeggeri prevalenti nel porto di Catania;
- le aree di interazione città-porto, che includono anche aree SIC a mare nell'ambito di Augusta⁶⁷.

Relativamente alla distribuzione delle aree interne ai singoli ambiti portuali, la tabella successiva riepiloga le quote delle singole aree funzionali all'interno di ogni singolo porto e nel complesso del *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale*.

Superfici della circoscrizione territoriale dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale
(distribuzione percentuale interna ai singoli ambiti portuali)

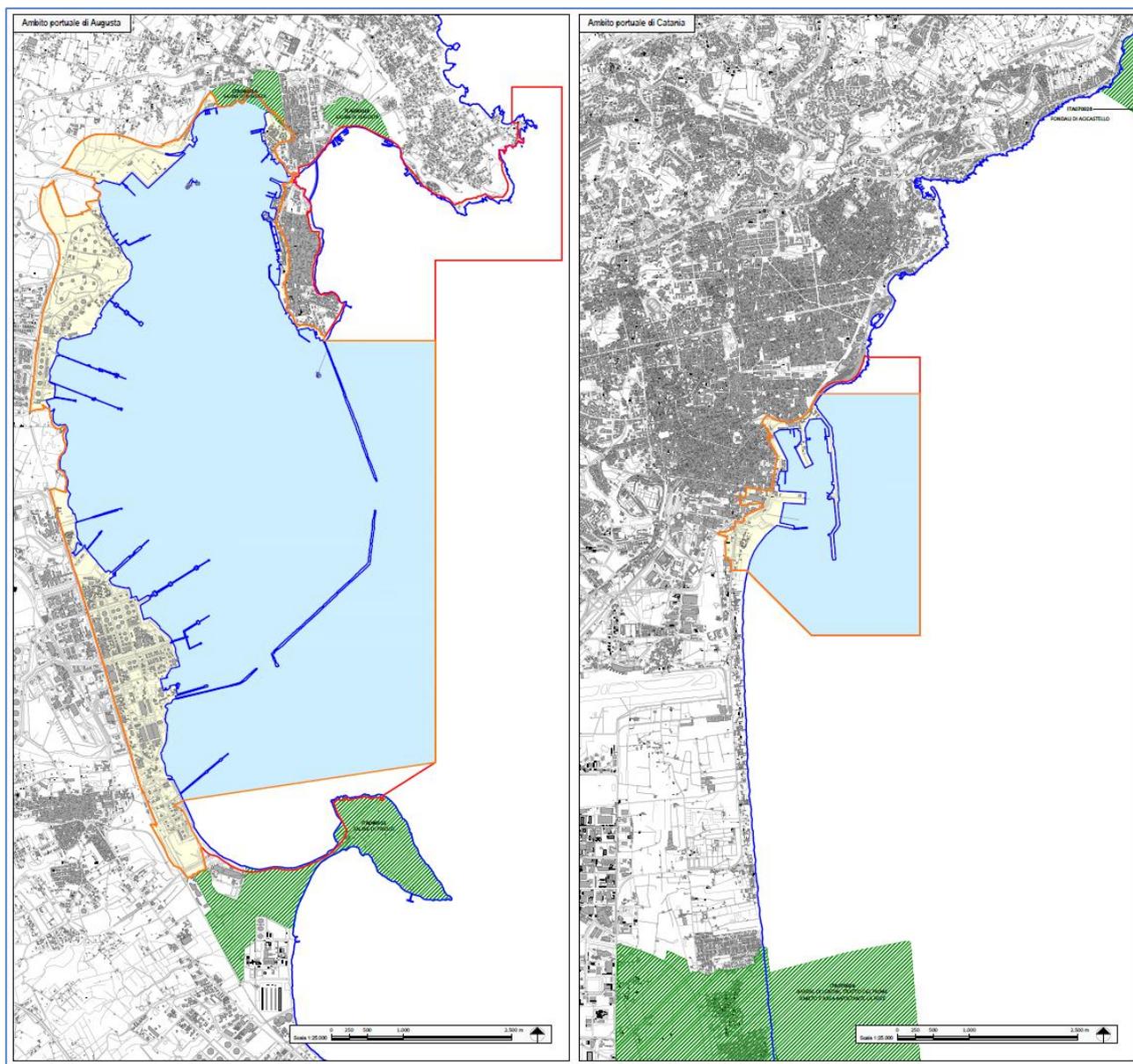
Circoscrizione territoriale			
Area di circoscrizione	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Aree a terra	16,03%	13,58%	15,66%
Aree a mare	83,97%	86,42%	84,34%
Totale circoscrizione territoriale	100,00%	100,00%	100,00%
Aree di circoscrizione a terra			
Area a terra	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Aree portuali	29,71%	86,66%	37,16%
Aree retroportuali	70,29%	13,34%	62,84%
Totale aree a terra della circoscrizione territoriale	100,00%	100,00%	100,00%
Aree funzionali			
Sotto-ambito	Ambiti portuali		Totale AdSP
	Augusta	Catania	
Sotto-ambito del porto operativo	98,61%	95,91%	98,26%
Aree con funzione commerciale e logistica	37,99%	37,19%	37,89%
Aree con funzione industriale petrolifera	28,21%	0,52%	24,61%
Aree con funzione industriale cantieristica	25,52%	0,00%	22,21%
Aree con funzione urbana e di servizio passeggeri	6,88%	58,21%	13,56%
Sotto-ambito di interazione città-porto	1,39%	4,09%	1,74%
Aree con funzione di interazione porto-città	1,39%	4,09%	1,74%
Totale aree funzionali	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Nostre elaborazioni

Coerentemente con gli obiettivi prefissati, a livello di Sistema la prevalenza delle aree è stata assegnata alla funzione commerciale e logistica (37,89%), seguita dalle funzioni industriali (petrolifera pari a 24,61% e cantieristica pari a 22,21%) e dalla funzione urbana e di servizio passeggeri (13,56%).

⁶⁷ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 2 del Comune di Augusta nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale).

Ambiti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale



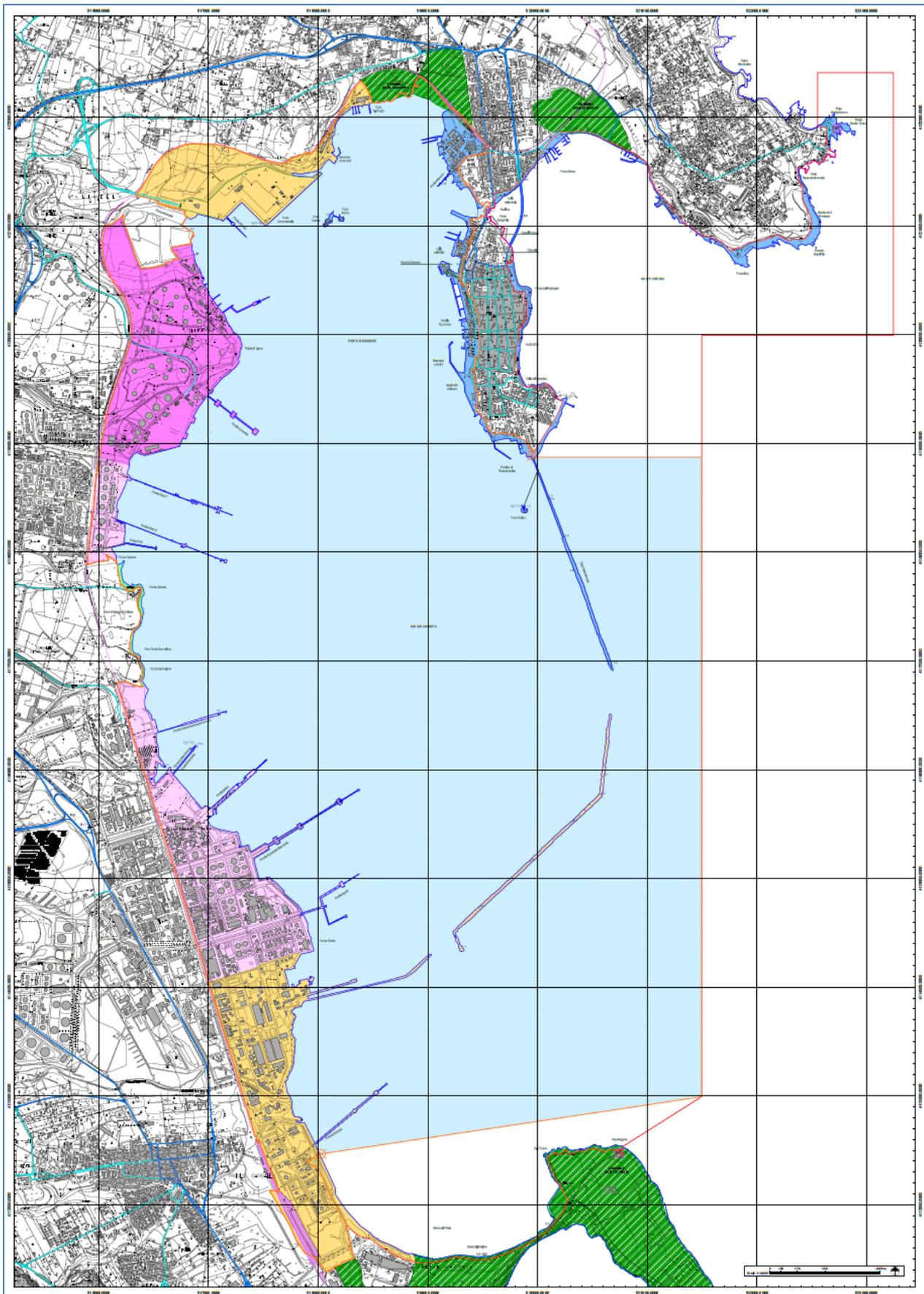
Fonte: Nostre elaborazioni

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

- il 37,99% 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 53,73% 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 6,88% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione urbana e di servizio passeggeri*, ricadenti nell'isola di Augusta nonché nella zona dell'ex idroscalo e nei forti Garcia e Vittorio;
- lo 1,39% della circoscrizione d'ambito (pari a 35.885,14 mq) alle *aree con funzione di interazione porto-città*, costituite dalle zone dell'area archeologica di *Megara Hyblaea* ricadenti all'interno della dividente demaniale nonché dalle aree (in parte a mare) delle zone SIC delle saline di Augusta.



Ambito portuale di Augusta – Sotto-ambiti e aree funzionali



Fonte: Nostre elaborazioni



La zona SIC delle saline a Nord della rada è stata invece il più possibile esclusa dalla circoscrizione territoriale al fine di non interferire, e quindi conservare, l'habitat naturale in questione.

Le residuali porzioni di area SIC ricadenti all'interno dei confini di ambito portuale sono state invece classificate come "aree con funzione di interazione porto-città" al fine di demandare al Comune la loro successiva pianificazione⁶⁸.

Per l'**ambito portuale di Catania** è stato invece destinato sul complesso della propria circoscrizione territoriale:

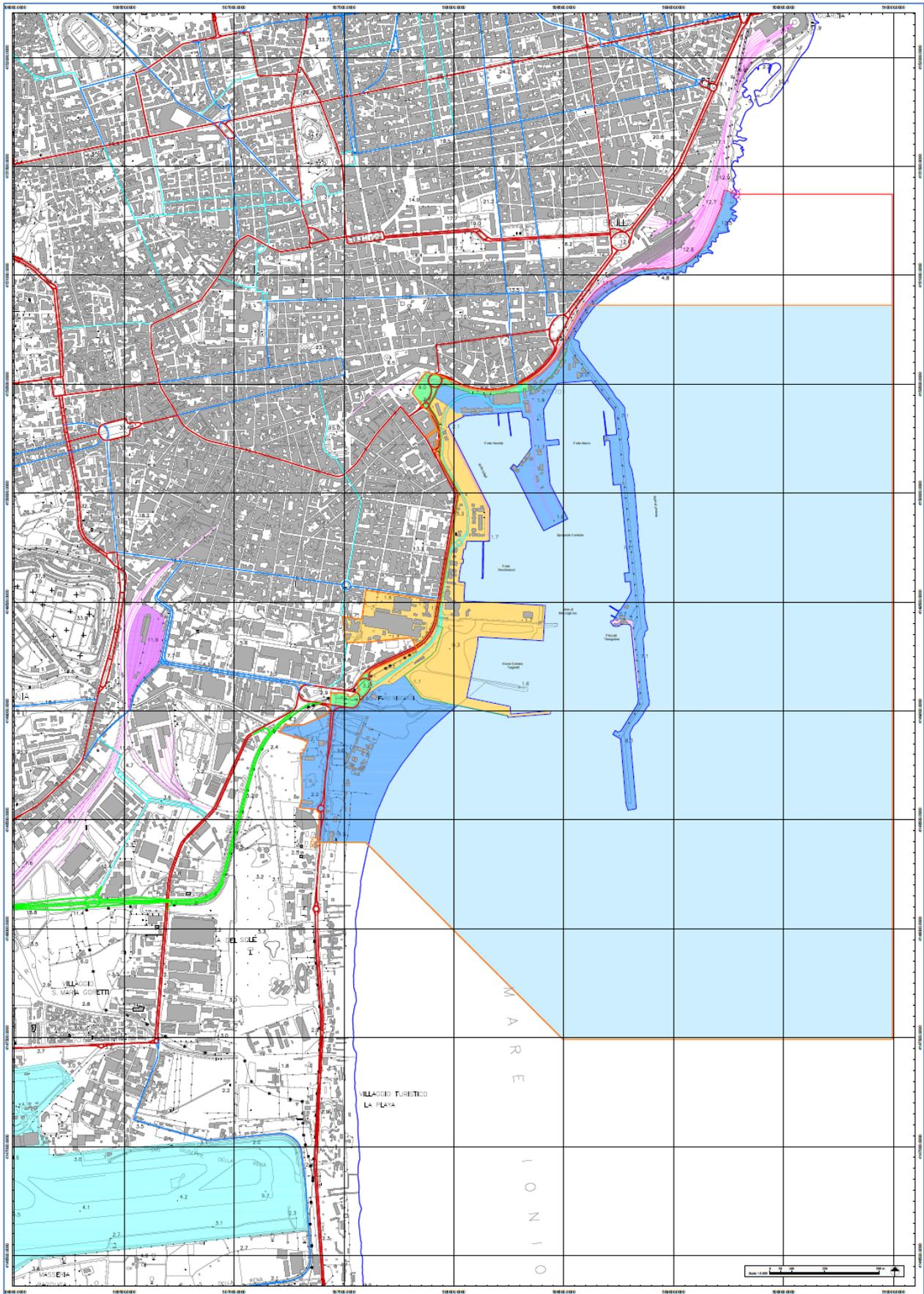
- il 37,19% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione commerciale e logistica*, suddivise tra l'area operativa destinata al traffico Ro-Ro (comprendente la Nuova Darsena e il molo Crispi) e l'area industriale in disuso ad Est di via Domenico Tempio al momento non direttamente collegata al porto e da destinare in futuro a Distripark;
- lo 0,52% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione industriale*, rappresentate esclusivamente dall'impianto di degassificazione presente nel molo di Levante;
- il 58,21% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione urbana e di servizio passeggeri*, distribuite tra l'Area Dusmet (che dallo sporgente centrale si sviluppa fino a tutto il molo di Levante) e l'area di espansione Sud (in cui il vigente PRP prevede la realizzazione di un porto peschereccio con valenza turistica);
- il 4,09% della circoscrizione d'ambito alle *aree con funzione di interazione porto-città*, che includono la zona di via Dusmet ricadente all'interno della dividente demaniale (che da piazza Alcalà costeggia la cinta doganale e gli archi della marina) e la zona Acquicella (che dall'omonimo torrente si sviluppa verso Sud lungo la via Kennedy).

In linea con le vocazioni funzionali e gli obiettivi e prefissati, nel porto di Catania sono assegnate cumulativamente alle funzioni di trasporto passeggeri e di interazione porto-città più del 62% delle attuali aree incluse entro i confini di circoscrizione territoriale.

⁶⁸ Integrazione aggiunta a seguito dei pareri forniti ai sensi dell'art. 1 comma 1-quater, lett. a) della Legge 84/94 (cfr. osservazione n. 2 del Comune di Augusta nel documento istruttorio annesso alla nota prot. 13313 del 30/11/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale).



Ambito portuale di Catania – Sotto-ambiti e aree funzionali



Fonte: Nostre elaborazioni

