

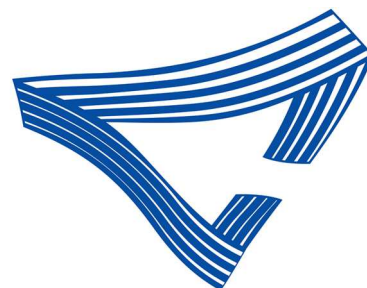
**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE**

Intervento:

**PIANO PER IL RIORDINO DELLA VIABILITA' DEL
PORTO DI CATANIA**

Pareri, visti ed approvazioni:

-



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

Augusta: Palazzina ED1 – C.da
Punta Cugno - Porto Commerciale
- 96011 Augusta (SR) / Sicily / Italy
- Tel.: +39 0931 971245

Catania Via Dusmet, s.n. - 95131
Catania / Sicily / Italy - Tel.: +39
095 535888

ID:

Elaborato n. A_01

Titolo: Relazione Generale

Versione: 3.0

Data: 29/11/2021

Il Progettista
Geom. Ezio Maccarone

Visto il Dirigente Area Grandi
Infrastrutture e Pianificazione
Ing. Riccardo Lentini

Visto per l'Amministrazione
Il Segretario Generale
Dott. Attilio Montalto

SOMMARIO

ART. 1 - FINALITA' DEL PIANO DI VIABILITA' DEL PORTO DI CATANIA

ART. 2 – INQUADRAMENTO GENERALE DEL PORTO DI CATANIA

ART. 3 – ASSETTO ATTUALE DEL PORTO DI CATANIA

ART. 4 – RAPPORTO PORTO – CITTA'

ART. 5 – CONTENUTO DEL PIANO DI VIABILITA' E TEMPI DI REALIZZAZIONE

ART. 1 - FINALITA' DEL PIANO DI VIABILITA' DEL PORTO DI CATANIA

La finalità del presente piano di viabilità del porto di Catania è quello di individuare il miglior assetto possibile della circolazione in grado di sostenere le varie attività che si sviluppano all'interno dell'area portuale, tenendo in considerazione l'odierno layout delle concessioni esistenti e le modifiche in valutazione, in attesa che venga predisposto il piano regolatore portuale.

In relazione ai programmi di riorganizzazione delle concessioni e delle aree che questa Autorità ha già in atto e che svilupperà nei prossimi mesi, l'obiettivo finale sarà quello di raggiungere, in un orizzonte temporale stimato in circa 48 mesi, attraverso diversi step, la migliore soluzione possibile per disciplinare la viabilità e la circolazione nelle aree di sedime. Da un lato il target sarà finalizzato a consentire lo svolgimento in sicurezza delle operazioni portuali interessate dal traffico di mezzi (utenza interna) derivante dalle varie attività che si svolgono all'interno dell'area portuale, ovvero commerciali, crocieristiche, cantieristiche, industriali, pescherecce, diportistiche, amatoriali e sportive; dall'altro medesima attenzione sarà dedicata al flusso veicolare e pedonale rappresentato da utenza esterna, da turisti e cittadini che, dopo l'avvio dei primi passi di integrazione fra il porto e la città storica, in osservanza della convenzione del Marzo 2016 stipulata tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e il Comune di Catania, è aumentato considerevolmente soprattutto nella zona nord del porto, limitrofa alla zona storica della città.

ART. 2 – INQUADRAMENTO GENERALE DEL PORTO DI CATANIA

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”*, è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale che gestisce i porti di Catania e Augusta.

Il porto di Catania, inserito nella rete Comprehensiva della TEN-T (che svolge a livello nazionale una funzione di coesione territoriale, sociale ed economica all'interno dei singoli Stati Membri, in quanto costituita dalla rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e di centri intermodali), è lo scalo della seconda città della Sicilia ed agli atti risulta classificato come infrastruttura portuale di II categoria, 1a classe equivalente a porto di rilevanza economica internazionale ai sensi del T.U. 16 luglio 1884 n. 251844.

Nel quadro europeo della mobilità delineato dalla rete TEN-T, lo scalo è 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 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.

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. Nell'ultimo periodo, purtroppo, l'utilizzo della darsena commerciale è stato limitato di circa il 40%, a causa dell'interdizione di due ormeggi per i quali l'appaltatore contrattualizzato avrebbe dovuto eseguire degli interventi di ripristino mai effettuati. L'amministrazione ha avviato una procedura per sostituire l'esecutore, che si è definita nell'agosto di quest'anno, e completare le lavorazioni previste entro i prossimi 18/24 mesi.

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.

ART. 3 – ASSETTO ATTUALE DEL PORTO DI CATANIA

Con riferimento all'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.
3. Varco Borsellino, sito in prossimità dell'edificio della Capitaneria di Porto, costituisce un presidio di controllo per l'accesso alle aree con connotato commerciale pesante.

I due accessi all'area operativa portuale, entrambi presidiati, si pongono in tale contesto come "gate" volti a separare quanto possibile i flussi dei veicoli privati da un lato e dei mezzi pesanti dall'altro per il traffico di ingresso e di uscita del porto. Tale separazione, oltre a non essere definita in modo esaustivo in quanto nella zona sud del porto continuano a sussistere delle realtà che attirano la presenza di utenza non direttamente impegnata nelle operazioni portuali, diviene del tutto impossibile per quanto riguarda le aree nord del porto. In tale zona, infatti, la presenza di utenza esterna viene amplificata sia dalla vicinanza con i quartieri storici della città, sia dalla presenza di alcuni poli attrattivi (locali, bar, strutture ludiche/ricreative), che rendono necessario adottare un diverso assetto della viabilità per separare in modo più delineato i flussi "urbani" con il traffico commerciale traghetti ancora presente presso le banchine n.25 e 13 della zona nord.

L'accesso urbano al porto, posto a Nord della cinta doganale al fianco dell'edificio della Vecchia Dogana, è sino ad oggi dedicato ai veicoli privati e ai mezzi leggeri di servizio degli addetti alle attività portuali ed è utilizzato anche dai passeggeri che sbarcano quale 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. Anche

questo sistema a Sud necessita di una rivisitazione, anche se non così urgente come la parte nord. E' pertanto pensata nelle fasi realizzative successive alla prima. Con la sua posizione strategica al centro del bacino Mediterraneo, in posizione equidistante fra il Canale di Suez e Gibilterra e fra i Porti europei e quelli africani rappresenta un importante scalo marittimo caratterizzato dalla polivalenza delle attività che si svolgono in esso: commerciale, crocieristica, cantieristica, industriale, peschereccia e diportistica.

Nell'ultimi anni sono transitate dal porto di Catania una media di oltre 1.400 navi all'anno di cui 101 navi general cargo trasportando 342.724 tonnellate di merce del tipo dry bulk, 150 navi container all'anno trasportando oltre 62.000 container per un totale di 568.429 tonnellate e 1.205 navi Ro-Ro all'anno trasportando 7.413.714 tonnellate, per un totale complessivo di 8.324.867 tonnellate di merce, inoltre si registra il transito medio di n. 110 navi crociera all'anno.

Sotto il profilo della mobilità, i dati statistici relativi agli ultimi anni sopra riportati, rappresentano la movimentazione all'interno del porto di Catania di oltre 11.000 tir al servizio del traffico general cargo, oltre 62.000 tir a servizio del traffico container, oltre 300.000 tir e oltre 66.000 veicoli derivanti dal traffico Ro-Ro, mentre sono 12.000 i passeggeri sbarcati/imbarcati su navi crociera e 56.901 i passeggeri sbarcati/imbarcati su navi Ro-Pax, implicando il transito di circa n. 2.200 veicoli con finalità turistica. Inoltre si registra l'ingresso di n. diverse migliaia di veicoli a servizio di attività varie presenti all'interno del porto.

Pertanto i dati della mobilità nel porto di Catania relativi alla media annuale vedono il transito di quasi 400.000 mezzi pesanti, altrettanti autoveicoli e oltre 70.000 passeggeri. Quest'ultimo dato, peraltro, è stato influenzato in modo considerevole dalla recente pandemia in atto e, pertanto, si prevede che possa tornare presto ai numeri del decennio precedente che hanno fatto registrare anche oltre 300.000 passeggeri.

ART. 4 – RAPPORTO PORTO – CITTA'

Con il Protocollo d'Intesa del Marzo 2016, stipulato tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e il Comune di Catania, si raggiunge l'accordo di avviare un processo progressivo per integrare alcune aree del porto alla parte storica della città, a partire dalla rimozione di parte della cinta muraria che in passato rappresentava il confine nord del porto nella zona antistante la Capitaneria di Porto. Ciò ha, anche, dato il la ad una serie di iniziative di carattere commerciale che si è sviluppato presso le aree che si affacciano sul "Porto Nuovo" compreso il molo Sporgente Centrale, zone nelle quali sono sorte o trasformate diverse attività di ristoro.

In tali aree, tuttavia, le attività operative portuali non sono mai cessate, né potranno esserlo a breve in un panorama temporale inferiore a quello preso in considerazione dal presente piano, determinando un grave problema di commistione fra i flussi pedonali, veicolari e commerciali pesanti. Tali interferenze tra l'elevato traffico di mezzi pesanti a servizio delle navi Ro-Ro che ivi giungono all'attracco e l'utenza esterna, non solo costituiscono gravi disservizi per l'operatività portuale, ma anche un rischio per l'incolumità pubblica per i fruitori degli spazi ludici e ricreativi.

Da ciò nasce l'esigenza di rivedere la viabilità, razionalizzare la circolazione e ridisegnare l'assetto complessivo del porto, individuando, per come è possibile, un assetto che divida in modo più funzionale ed efficace i flussi di movimentazione dei veicoli e delle persone in relazione alle diverse esigenze rappresentate.

Ne deriva, di conseguenza, anche una visione del porto in grado di individuare delle aree più idonee in termini di sicurezza, da dedicare allo sviluppo delle attività ricreative e di ristorazione.

ART. 5 – CONTENUTO DEL PIANO DI VIABILITA' E TEMPI DI REALIZZAZIONE

L'obiettivo finale del presente piano di viabilità, quindi, è quello di rimodulare l'assetto della circolazione portuale, separando la viabilità interessata dal traffico "commerciale" del porto, da quella con connotato più "urbano", al fine di garantire maggiore sicurezza sia per gli utenti che potranno fruire delle attività a scopo ludico ricreativo prioritariamente inserite nel contesto della zona di interazione "porto – città", sia per gli operatori dello scalo etneo che beneficeranno dell'assenza di interferenze esterne.

Va da se che, per le su esposte considerazioni, il piano deve individuare e rappresentare anche le aree che potrebbero ospitare delle attività con finalità ludico ricreative, limitando in tali zone al minimo la promiscuità e le interferenze che fino ad oggi hanno pesantemente afflitto le operazioni portuali e la movimentazione merceologica dello scalo etneo.

In considerazione dell'assetto odierno del porto, delle attività che in esso si svolgono e delle concessioni demaniali in essere con relativa occupazione di spazi portuali, il raggiungimento del layout finale disegnato dal piano di viabilità (Step 3) non potrà essere raggiunto in un'unica soluzione, ma per step successivi, la cui determinazione sarà di volta in volta rimodulata con riferimento alle variabili di contesto. Al fine di garantire sin da subito un miglioramento dell'attuale situazione, sin dal primo step vengono individuate le due aree: quella in cui far confluire l'attività commerciale pesante (area portuale commerciale ad accesso limitato che sarà delimitata da barriere fisiche che evitino l'accesso dall'esterno ai non autorizzati) e quella in cui interagire, invece, con il tessuto urbano (area a libera fruizione con accesso regolamentato). L'accesso all'area commerciale avverrà dall'odierno varco Dusmet, mentre per consentire l'ingresso alla zona urbana verrà aperto un varco esistente sito fra l'edificio dell'Autorità di Sistema e l'Agenzia delle Dogane. La zona di interfaccia e l'assetto di queste due aree verrà modificato nei successivi step, con l'annessione alla parte "urbana" delle porzioni di area che man mano vengono liberate dall'uso prettamente commerciale, sino a giungere allo step finale in cui, quando non vi sarà più previsione di ormeggio di navi operative presso la banchina del molo di levante, l'area con funzione urbana potrà essere ampliata annettendo la fascia di nord est del porto. Di seguito si riporta una sintetica quanto sommaria illustrazione delle opere che, seppur in una logica non descrittiva ma ordinatoria, saranno eseguite per progredire con gli step nel raggiungimento dell'assetto finale:

1. Nel contesto della fascia nord del porto di Catania che va dal varco "Nuovo Borsellino" alla radice del molo foraneo, la fase 1 prevede, lungo l'asse viario principale, che si sviluppa dal varco "Nuovo Borsellino" al varco "Dusmet", la realizzazione di:

- Rotatoria che consenta il cambio di marcia in prossimità dell'area parcheggio antistante la Capitaneria di Porto (intervento A Tav. 02);
 - Spartitraffico a delimitare i sensi di marcia lungo la carreggiata antistante l'edificio "Vecchia Dogana" (intervento B Tav. 02);
 - Rotatoria davanti l'edificio "Magazzini Generali" in corrispondenza dello spigolo sud/est dell'edificio "Vecchia Dogana" (intervento C Tav. 02);
 - Doppio senso di marcia del tratto di viabilità davanti al Caffè del Porto (intervento D Tav. 02).
- nel tratto che va dal varco "Dusmet" alla radice del molo foraneo la realizzazione di:
- Chiusura del tratto di viabilità compreso tra gli edifici "Agenzia delle Dogane" e "Magazzini Generali" (intervento E Tav. 02);
 - Apertura di un nuovo varco ubicato tra gli edifici "Agenzia delle Dogane" e " sede AdSP" che servirà esclusivamente la zona di interazione "porto – città (intervento F Tav. 02);
 - Di delimitazione a mezzo recinzione del tipo new jersey indentificata nella tavola 02 con la lettera G, tra le aree commerciali e la zona di interazione "porto – città all'interno della quale è individuata una zona dedicata ai servizi a scopo ludico ricreativi indentificata nella tavola 02 con la lettera H;
 - Di due carreggiate a doppio senso di marcia indipendenti, una a servizio commerciale indentificata nella tavola 02 con la lettera I, e una a servizio delle attività presenti all'interno della zona di interazione "porto – città indentificata nella tavola 02 con la lettera L;
 - Di rotatoria per ottimizzare la fluidità del traffico della carreggiata all'interno della zona di interazione "porto – città sopra descritte (intervento M Tav. 02);
2. fase 2 partirà contestualmente il termine delle concessioni ubicate nella fascia nord del porto di Catania, pertanto potendo riutilizzare le aree su indicate si potrà realizzare:
- la rimodulazione del parcheggio antistante la banchina 18 (intervento N Tav. 04);
 - l'allargamento della zona di interazione "porto – città con il conseguente ampliamento della zona dedicata ai servizi a scopo ludico ricreativi indentificata nella tavola 04 con la lettera H;
3. fase 3 nonché l'assetto definitivo previsto dal piano di viabilità potrà essere realizzato quando la zona operativa presente in banchina 24 del molo di levante verrà definitivamente dismessa e pertanto si potranno realizzare:
- l'eliminazione della recinzione che delimitava le aree commerciali con la zona di interazione "porto – città indentificata nella tavola 02 con la lettera G;
 - lo spostamento del parcheggio antistante la banchina 18 nell'area sottostante il rilevato degli Archi della Marina ad oggi area deposito della FCE (intervento O Tav. 07);
 - Il riutilizzo delle aree precedentemente occupate dalle concessioni e dal parcheggio su indicato, dedicandole ai servizi a scopo ludico ricreativi, indentificate nella tavola 07 con la lettera H;
 - la pista ciclabile e pedonale che si snoda dal nuovo varco a servizio della zona di interazione "porto – città e lungo tutto il molo di levante, indentificata nella tavola 07 e 08 con la lettera P;
- Il tempo necessario per l'esecuzione delle opere suindicate è relativamente:

- Per la fase 1, 0-12 mesi;
- Per la fase 2, 12-36 mesi;
- Per la fase 3, 36-48 mesi.

La realizzazione dei vari step sarà preceduta, ove necessario, dalla predisposizione di appositi progetti esecutivi di dettaglio che, oltre a definire gli interventi da realizzarsi, dovranno analizzare le modifiche nel contempo intervenute con riferimento al layout delle concessioni ed all'operatività portuale nonché tenere conto della viabilità d'emergenza e delle aree di rispetto degli edifici sensibili.