



PIANO OPERATIVO TRIENNALE

(Art. 9, comma 5, lett. b., L.84/94 e ss.mm.ii.)

ANNO 2023-2025

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE**

**Approvato con Delibera n° 7 del 29.7.2022
del Comitato di Gestione**

*Revisione anno 2024
Delibera n° 14 del 16.12.2024
del Comitato di Gestione*

SEGRETERIA TECNICO OPERATIVA

Indice

Premessa.....	2
1. Analisi del mercato: prospettive e posizionamento competitivo del Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale.	3
2. Le linee strategiche dei traffici globali. I Porti di Sistema.	5
3. Lo sviluppo della pianificazione del sistema: obiettivi e strategie.	18
4. Gli interventi per l’efficientamento dei Porti di Sistema.	26
5. Acceleratori di sviluppo. Zone Economica Speciale e Circostrizione.	38
6. Il Sistema Portuale nelle rete europea.....	40
7. Azioni a sostegno della decarbonizzazione. Politiche energetiche ed ambientali.	43
8. Le imprese ed il lavoro portuale	47
9. Organizzazione ed ottimizzazione delle risorse interne.....	48
10. Conclusioni	53

Premessa.

L'intendimento della presente revisione del POT, prevista dall'art. 9, comma 5, lett. b., della L.84/94 e ss.mm.ii., è di rappresentare l'attuale stato dell'arte dell'Autorità di Sistema Portuale in relazione all'evoluzione della normativa e alla realizzazione della progettualità già delineata, rispetto a quanto fotografato alla data di redazione del POT 2023-2025.

Come noto, rispettivamente nell'agosto 2022 e nel marzo 2024, i porti di Pozzallo e Siracusa sono entrati a far parte della Circostrizione dell'Autorità di Sistema, rendendola un punto di riferimento per lo sviluppo di tutta la Sicilia Orientale. La polivalenza delle attività che si svolgono nei quattro porti, dal settore industriale/petroliifero, al commerciale, al crocieristico/turistico, al diportistico e peschereccio, ne determinano la varietà dell'offerta di servizi e delle opportunità imprenditoriali ed occupazionali. Il Sistema Portuale della Sicilia Orientale è cresciuto, si è ulteriormente diversificato, e l'Amministrazione deve impegnarsi a "governare" il cambiamento e porre le basi per un percorso di crescita, secondo quelle che sono le vocazioni sia storiche sia "nuove" dei porti.

Infatti, oltre alla programmazione in itinere, occorre tenere conto delle sfide che l'Europa ci chiama a sostenere, da quella ambientale, di decarbonizzazione e riconversione energetica, alla digitalizzazione, alla transizione giusta, all'integrazione territoriale interna e transnazionale. I nuovi "must" si aggiungono ai percorsi già intrapresi dai singoli porti e ne ampliano le potenzialità e l'offerta. Si cita, come esempio, la recentissima individuazione di Augusta come Hub per la cantieristica dell'eolico off-shore.

Restano dunque ferme le priorità dell'AdSP, di tutelare l'interesse pubblico ed al contempo predisporre un percorso programmatico in grado di assicurare uno sviluppo integrato e complementare del sistema portuale, tenendo in considerazione anche le criticità della realtà socioeconomica del territorio.

Nel prosieguo della trattazione, saranno evidenziate le attività già avviate o completate relative agli obiettivi programmatici determinati nel POT 2023-2025, al fine di consentire al lettore una precisa disamina dello stato di avanzamento del predetto documento, in attesa della redazione del successivo, che avverrà nel 2025 (POT 2026-2028).

1. Analisi del mercato: prospettive e posizionamento competitivo del Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale.

Il trasporto marittimo, al netto delle crisi cicliche, mantiene il primato tra i vettori dello sviluppo del commercio internazionale ed i porti, per vocazione, ne sono il volano. Il 90% delle merci viaggia via mare e l'Italia, un Paese con 7mila km di coste bagnate dal mare, con 100 porti Internazionali e quasi 400 Impianti Portuali rappresenta una delle principali vie di accesso per la distribuzione delle merci nel continente Europeo ed Asiatico.

La crisi russo-ucraina, il clima di tensione internazionale in Medioriente e le conseguenze che si riversano nella regolarità dei passaggi attraverso il Canale di Suez, hanno inciso sulla stabilità dei mercati energetici e finanziari. Ne discende, quindi, l'aumento dei prezzi di alcune materie prime, sul costo della catena logistica. Un allarme che rischia di condizionare le attività produttive tutte, non solo in ambito portuale.

Straordinaria è stata comunque la capacità del settore della logistica marittima e portuale, già mostratasi tale nei periodi neri del Covid, di adattarsi alle crisi, fornendo risposte operative e immediate anche quando si naviga su rotte più complesse, come quelle che passano dal Capo di Buona Speranza.



Figura 1 – Fonte: SRM su dati delle Autorità di Sistema Portuale

Oggi, più che mai che i porti e la logistica non possono essere considerati “solo un settore economico”, ma sono dei motori in grado di influenzare l’economia e l’equilibrio geopolitico internazionale.

In particolare i porti, e, più in generale, la logistica, da sempre rappresentano un elemento dirimente per la crescita economica, lo sviluppo dei commerci e l’affermazione di un Paese marittimo come l’Italia sui mercati internazionali. La progressiva espansione dei traffici commerciali marittimi e la corsa al gigantismo navale, per minimizzare i costi, richiedono una continua evoluzione e un adeguamento costante delle normative, delle infrastrutture, dei pescaggi e degli arredi portuali.

Al riguardo, è importante evidenziare che i porti italiani, pur rappresentando l’anello essenziale della competitività nel settore della logistica, sono quasi tutti immersi all’interno delle città, con i limiti che questo comporta. Pertanto, è assolutamente essenziale individuare misure, sfruttando le risorse oggi offerte dal PNRR, per incentivare soluzioni, come ad esempio il *cold ironing*, che consentano di abbattere le emissioni inquinanti delle navi durante gli scali.

Sarà necessario quindi operare affinché queste risorse non vadano sprecate e il loro impiego consenta alla portualità italiana di colmare il divario con quella europea più all’avanguardia, divenendo in prospettiva un modello di sistema.

La premessa sullo scenario dell’attuale crisi internazionale e sui porti italiani, rappresenta il punto di partenza per poter introdurre l’inquadramento del mercato ed il posizionamento dei Porti del Sistema della Sicilia Orientale – oggi Augusta, Catania, Siracusa e Pozzallo - e della loro competitività internazionale.

I porti, come qualunque realtà produttiva, infatti, seguono gli andamenti dell’economia reale e sulle linee di questa adattano e trasformano ogni loro futura programmazione per diventare competitivi e attrattivi.

Per tali motivi i porti facenti parte di questa Autorità di Sistema devono consolidare le strategie economiche/logistiche adeguate e persistere nelle decisioni che consentano di adeguarsi ai cambiamenti che il mercato porrà in essere.

Il citato cambiamento avviene mediante un approccio sistemico che passi attraverso:

- a) L’efficientamento della struttura con l’integrazione con il territorio retroportuale;**
- b) L’incremento delle infrastrutture attraverso adeguate pianificazioni e programmazioni;**
- c) La maggiore competitività dei porti per l’accrescimento dei traffici portuali;**
- d) Le politiche energetiche ed ambientali.**

La prospettiva programmatica prima esposta costituisce la condizione non rinunciabile per la crescita della produttività, in termini di traffici specializzati, dei porti di Sistema. Nel prosieguo di

questa Piano programmatico Operativo le tematiche pertinenti sono approfondite mediante un approccio di analisi complessivo che tiene conto della tipicità dei Porti di Sistema e delle capacità degli stessi di catturare quote crescenti di flussi commerciali.

2. Le linee strategiche dei traffici globali. I Porti di Sistema.

L'economia del mare rappresenta, in generale, uno dei settori di punta del Sistema-Paese: nel Mezzogiorno essa produce un valore aggiunto di oltre 15,5 miliardi di euro (il 33,3% del totale nazionale) e conta oltre 87 mila imprese (il 44% del totale nazionale).

La portualità del Sud è molto vocata al Ro-Ro e alle Autostrade del Mare, avendo nella sua macroarea Sardegna, Sicilia, Puglia e Campania, le regioni italiane con maggiore propensione a questa tipologia di traffico navale. È significativo segnalare che le imprese del Mezzogiorno utilizzano, nei loro rapporti internazionali (import-export), la via marittima in modo più intenso rispetto alle imprese centro settentrionali.

Import ed export del Mezzogiorno per modalità (dati in mld € e %). Anno 2023

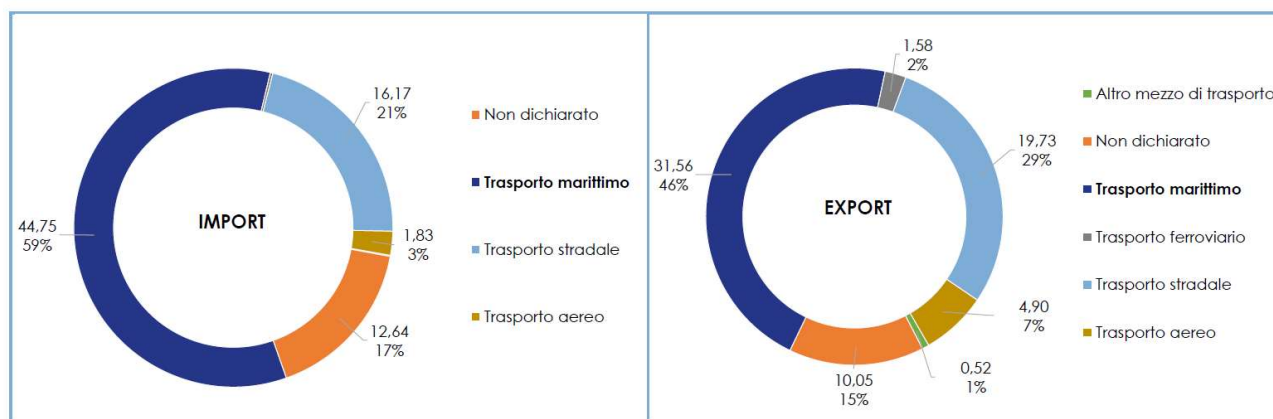


Figura 2 - Fonte SRM su Coeweb ISTAT

Di rilievo, comunque, sono i numeri indicati nella sottostante figura 3, ove i porti di Augusta e Catania sono indicati, per merci liquide e per traffici Ro/Ro, quali scali di notevole incidenza sul territorio del Mezzogiorno per i principali indicatori marittimi e logistici.

Traffico portuale merci del Mezzogiorno - Dati al 2023

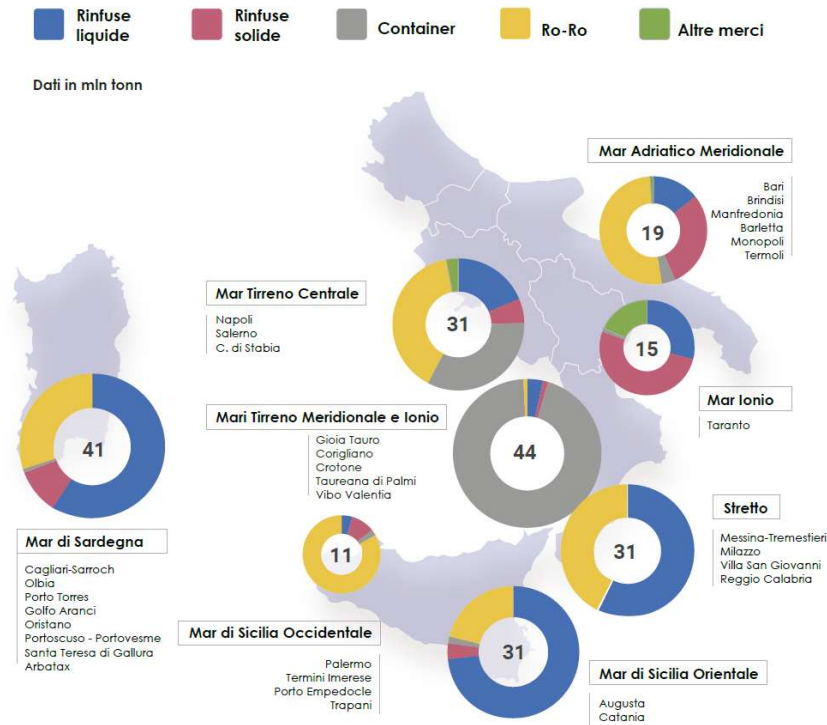


Figura 3 – Fonte: SRM su dati Assoport, riporta un dato parziale non ancora comprensivo del Porto di Pozzallo

Le rilevazioni complessive hanno fatto comunque registrare, per i tre porti dell’AdSP, **nell’anno 2023 un complessivo movimentato di oltre 33 MLN di tonnellate.**

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Porti di Augusta, Catania e Pozzallo				
Porti di Augusta, Catania e Pozzallo				
Scheda Rilevamenti Traffici marittimi portuali 2023				
	AUGUSTA	CATANIA	POZZALLO	TOTALE ADSP
TOTALE COMPLESSIVO Tons	24.069.303	7.585.488	1.972.892	33.627.683
MERCÌ LIQUIDE Tons	23.037.498	0	0	23.037.498
MERCÌ SECHE Tons	1.031.805	419.842	1.070.060	2.521.707
GENERAL CARGO Tons		7.165.646	902.832	8.068.478
Container	0	527.954	84.976	
Ro-Ro Ro-Pax	0	6.637.329	817.856	
Altro	0	363	0	
NUMERO DI NAVI	2.467	1.410	1.084	4.961
PASSEGGERI NAVI RO-RO RO-PAX	0	4.682	424.030	428.712
PASSEGGERI CROCIERE	0	221.558	321	221.879
sbarcati/imbarcati in porto	0	57.696	0	57.696
in transito	0	163.862	321	164.183
NUMERO DI CONTAINERS (in TEU)	0	53.212	7.959	61.171
NAVI RO-RO	0	276.001	690	276.691
NUMERO DI VEICOLI PRIVATI (Auto moto ecc.)	0	21.634	62.042	83.676
NUMERO DI VEICOLI COMMERCIALI	0	24.671	33.550	58.221

Tabella 1 – Porti dell’AdSP MSOr, traffici 2023

Ulteriore elemento, che potrà fare da volano allo sviluppo dei Porti del Sistema, è dato dall'appartenenza alla **ZES (Zona Economica Speciale) unica del Mezzogiorno**, per l'influenza che essa potrà avere per il rafforzamento del sistema produttivo nelle aree d'interazione con i porti e con la creazione di nuovi punti di forza, per l'attrazione dei flussi di traffico.



Figura 4 - ZES Unica del Mezzogiorno

Invero, con il Decreto Legge n. 124 del 19 settembre 2023, contenente misure in materia di coesione e rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, viene istituita, a partire dal 1° gennaio 2024, la Zona economica speciale per il Mezzogiorno, la c.d. "ZES Unica", che ricomprende anche la Regione Sicilia.

La norma novellata ha introdotto un sistema di governance della ZES unica con Cabina di regia per lo sviluppo delle aree interne istituita presso la presidenza del Consiglio dei Ministri, alla quale sono attribuite le funzioni di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio della nuova Zona, e che ha adottato, in data 26 luglio 2024, il Piano Strategico della ZES Unica.

I porti di Augusta, Catania, Siracusa e Pozzallo, per posizione geografica, sono la naturale base logistica nel mediterraneo, perché collocati nella direttrice di passaggio tra due punti di accesso al mar Mediterraneo (Canale di Suez e Stretto di Gibilterra), al netto delle tensioni geopolitiche di questi mesi. La disponibilità di una piattaforma logistica ricettiva, resa ancora più attrattiva in ragione delle facilitazioni economiche insite nella ZES, non può non rappresentare nei prossimi anni un'opportunità per i mercati internazionali.

Le tante opere in cantiere nei porti dell’AdSP, unite alle misure di efficientamento energetico, di logistica ed eco-sostenibilità (ultimo miglio ferroviario, cold ironing, etc.), e alle opportunità legate agli investimenti ZES, delineano un quadro programmatico e uno scenario di sviluppo sempre più di “sistema”, col quale si interfacciano anche retroporti, interporti, piattaforme logistiche e relative connessioni.

I Porti del Sistema:

A) Porto di Augusta

Il Porto di Augusta (sede legale, già sede di Autorità Portuale), grazie alla sua posizione centrale lungo le rotte dei traffici internazionali ed alla consistenza dei suoi traffici, è inserito nella rete Transeuropea TEN-T quale porto “CORE”, strategico per l’Unione Europea, già dall’introduzione del Regolamento EU 2013/1315. Ruolo confermato anche dalla recente revisione della rete, con il Regolamento EU 2024/1679. Il Porto copre una superficie, specchi acquei compresi, di 23.000.000 mq. Le principali caratteristiche tecniche sono:

- Pescaggio medio: 14-18 m con punte di 22 m
- Lunghezza Dighe foranee: 6500 m
- Numero accosti disponibili: 46
- Lunghezza complessiva pontili: 6850 m
- Lunghezza complessiva banchine 1200 m
- Le superfici attrezzate sono di oltre 250.000 mq.



Figura 5 – Porto di Augusta

Il porto ha una vocazione prevalente petrolifera, industriale e commerciale. Ammonta a 22 miliardi di euro il fatturato del Petrolchimico di siracusano nel biennio 2021-2022. È quanto emerso dal Rapporto di sostenibilità del Polo industriale di fine anno 2023, redatto dalle 10 grandi imprese che rappresentano il 90% dell’intera zona industriale e il 55% del PIL provinciale.

Anche se la principale attività è rappresentata dal trasporto marittimo dei prodotti di raffinazione del petrolio, il Porto movimentata anche prodotti chimici, fertilizzanti, cemento, fosfati, ferro, legname, project cargo, etc.

Non ultimo, il traffico container presso il porto commerciale, in crescita a seguito del trasferimento del traffico dal sito portuale di Catania, e che grazie agli ampi piazzali e al nuovo terminal in fase di realizzazione, rappresenta un incentivo concreto di sviluppo per tutto il territorio.



Figura 6 – Avvio traffico container nel Porto di Augusta (2024)



Figura 7 – Movimentazione componenti eoliche presso il Porto di Augusta (2024)

Di seguito si riportano i monitoraggi del traffico merci nel porto di Augusta diviso per macrosettori, rinfuse liquide e solide, merci transitate dal 2017 al 2023. I dati, che non includono ancora il traffico container in termini quantitativi, essendosi avviato nell'anno 2024, evidenziano la funzione primaria assolta dal Porto con le rinfuse liquide, e gli ulteriori traffici che interessano le rinfuse solide.

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	AUGUSTA	AUGUSTA	AUGUSTA	AUGUSTA	AUGUSTA	AUGUSTA	AUGUSTA
TOTALE COMPLESSIVO Tons	27.394.177	24.192.868	21.422.613	24.030.005	24.779.164	24.516.723	24.069.303
MERCI LIQUIDE Tons	26.232.138	23.123.040	20.465.954	22.987.553	23.872.133	23.623.744	23.037.498
MERCI SECCHIE Tons	1.162.039	1.069.828	956.659	1.042.452	907.031	892.979	1.031.805
GENERAL CARGO Tons	0	0	0	0	0	0	0
di cui							
Container	0	0	0	0	0	0	0
RO-RO	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0
NUMERO DI NAVI	2.300	2.335	2.206	2.494	2.638	2.485	2.467
PASSEGGERI NAVI RO-RO RO-PAX	0	0	0	0	0	28.893	
PASSEGGERI CROCIERE	0	0	0	0	0	0	0
Sbarcati/imbarcati in Porto	0	0	0	0	0	0	0
In transito	0	0	0	0	0	0	0
NUMERO DI CONTAINERS (in TEU)	0	0	0	0	0	0	0

Tabella 2 - Traffico di merci, Porto di Augusta Fonte: AdSP

Augusta, dunque, continua ad essere il principale porto petrolifero italiano, con trasbordi a mezzo nave, con oltre 23 Mln di tonnellate di rinfusa liquida movimentata a mezzo navi per anno (dati 2023). Le rinfuse liquide transitate rappresentano circa il 95-96% delle merci complessive, il che rende l'idea dell'importanza strategica che il comparto petrolchimico ha per il Porto. Complessivamente, dal 2017 al 2023 sono transitate oltre 160 milioni di tonnellate di liquidi, e, grazie al petrolchimico, il Porto di Augusta si conferma tra i primi scali del Mezzogiorno.

Con riferimento ai prodotti petroliferi, analisi della Banca d'Italia mostrano una correlazione positiva e significativa tra la quantità di greggio lavorata nelle raffinerie insediate in un polo e il

fatturato delle altre aziende manifatturiere con sede nella stessa zona. (Economie regionali – L’economia della Sicilia, Rapporto Annuale – Banca d’Italia 2024)

In considerazione della stretta interconnessione strategica già evidenziata, le possibili difficoltà delle unità produttive del Polo petrolchimico avrebbero una immediata ricaduta sui traffici portuali e sull’indotto, mettendo a rischio anche i livelli occupazionali. Minori occupati determinerebbero minore domanda aggregata di consumo e di investimenti, una contestuale contrazione dell’offerta aggregata e la crisi del tessuto sociale dell’intera area.

A fronte di tutto quanto sopra, appaiono ancora più importanti gli investimenti infrastrutturali in atto oggi presso l’AdSP, che, non solo per l’economia del singolo porto ma per il territorio della Sicilia Orientale, occorre portare a termine nei tempi previsti, assicurando la diversificazione dell’offerta portuale, e dunque la mitigazione dei rischi di eventuale crisi del petrolchimico.

In tale prospettiva, come anticipato, la predisposizione di varianti organizzative e strategiche di sviluppo infrastrutturale, alternative alla tendenza ad oggi predominante che verte quasi esclusivamente verso i traffici di greggio e suoi raffinati, rimane una priorità improcrastinabile.

A tale scopo, sono state intraprese, a breve e medio termine, attività e progetti volti al miglioramento e potenziamento dell’assetto infrastrutturale della rada:

- a) Sviluppo del Distretto della Cantieristica Navale e realizzazione di un bacino di carenaggio in muratura per grandi navi;
- b) Conversione energetica delle strutture Portuali;
- c) Manutenzione straordinaria delle strutture esistenti quali ad esempio il Porto Commerciale, Nuova Darsena Servizi e tutta la diga foranea;
- d) Potenziamento del porto commerciale e dei suoi traffici.

B) Porto di Catania

Il porto di Catania, già sede di Autorità Portuale ed inserito nella rete TEN-T Comprehensive Network, ha una superficie complessiva di 1 MLN di mq (aree a terra e specchi acquei). Le aree a terra ricoprono una superficie di 470.000 mq, i piazzali di stoccaggio merci 280.000 mq, la lunghezza complessiva degli accosti delle 26 banchine operative è di 4.200 ml.

La condizione geografica privilegiata del porto di Catania si riflette anche sul territorio regionale, considerato che il porto di Catania risulta asservito ad un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane su nove, ed una popolazione complessiva di tre milioni di abitanti.

Altre caratteristiche fondamentali sono rappresentate dalla polivalenza delle attività che si svolgono in porto: commerciale, crocieristica, cantieristica, industriale, peschereccia e diportistica,

amatoriale e sportiva. Non da meno la vicinanza all'aeroporto e ai prossimi snodi di interconnessione ferroviaria.



Figura 8 – Porto di Catania.



Figura 9 – Porto di Catania.

Di seguito si riportano i traffici delle merci, suddiviso per rinfuse solide, Ro-Ro (numero di unità e tonnellate), Containers (tonnellate e TEUS) e crociere (navi e passeggeri) transitate dal 2017 al 2023 nel Porto di Catania.

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	CATANIA	CATANIA	CATANIA	CATANIA	CATANIA	CATANIA	CATANIA
TOTALE COMPLESSIVO Tons	8.718.097	8.617.406	8.453.348	8.324.867	8.064.127	7.862.342	7.585.488
MERCI LIQUIDE Tons	8.971	5.047	0	0	0	0	0
MERCI SECHE Tons	458.902	423.732	373.988	342.724	373.203	355.995	419.842
GENERAL CARGO Tons	8.250.287	8.188.627	8.079.360	7.982.143	7.690.924	7.506.347	7.165.646
di cui							
Container	491.836	564.141	583.430	568.429	557.413	499.225	527.954
RO-RO	7.755.859	7.623.470	7.495.395	7.413.714	7.133.511	7.004.137	6.637.329
Altro	2.592	1.016	535	0	0	2.985	363
NUMERO DI NAVI	1.997	1.984	1.864	1.551	1.380	1.392	1.410
PASSEGGERI NAVI RO-RO RO-PAX	136.480	99.157	104.795	56.945	8.118	5.553	4.682
PASSEGGERI CROCIERE	67.235	123.985	208.343	4.673	12.273	154.152	221.558
Sbarcati/imbarcati in Porto	116	13.739	11.995	711	730	34.454	57.696
In transito	67.119	110.246	196.348	3.962	11.543	119.698	163.862
NUMERO DI CONTAINERS (in TEU)	50.111	59.764	63.179	62.177	58.471	51.666	53.212

Tabella 3 - Traffici, Porto di Catania – Fonte AdSP

Alla luce dei dati fin qui esaminati, appaiono chiare le “direttrici” da perseguire nell’azione di sviluppo degli scali dell’AdSP:

1. Diversificare i traffici: soprattutto aumentando i traffici di merci alla rinfusa, containers e RO-RO per controbilanciare i sempre più ridotti traffici legati al settore rinfuse liquide, favorendo in ogni forma la produzione di combustibili ed energie green (prodotti GNL, idrogeno – energia elettrica da fonti rinnovabili);
2. Specializzare i Porti: in linea con le dinamiche di mercato, orientando ulteriormente il traffico containers e di rinfuse solide verso lo scalo megarese, che presenta maggiori capacità recettive generali (peraltro questa vocazione è insita nella sua classificazione di porto Core che, nel giugno 2024, l’Europa ha confermato) e dare più spazio al traffico RO-RO e Crocieristico al Porto di Catania e a divenire con specialità differenziate i porti di sistema di Siracusa e Pozzallo.
3. Miglioramento dell’utilizzo di aree e banchine al fine di ottimizzare i tempi di stoccaggio e caricamento delle merci anche per non evitare di incorrere in crescite infrastrutturali non necessarie;
4. Sviluppo delle attività e dei settori, afferenti al settore navale, come la cantieristica;

5. Completamento della dotazione infrastrutturale tramite l'ultimazione dei cantieri attuali per una maggiore appetibilità sui mercati, e programmazione di nuove ed ulteriori infrastrutture ritenute necessarie allo sviluppo dei porti;
6. Implementare una rete efficace di servizi alle merci e all'utenza che elevi la qualità e la appetibilità degli scali dell'AdSP;
7. Maggiore attenzione e risorse da dedicare all'attuazione di linee programmatiche per la promozione degli scali di competenza.

Con le importanti opere di infrastrutturazione in atto presso gli scali dell'AdSP e le possibilità di sviluppo legate alla ZES Unica, si può ben sperare in un rilancio dei traffici e delle possibilità di sviluppo dell'intera area logistica della Sicilia orientale.

C) Porto di Pozzallo

Con la Legge n°108 del 5 agosto 2022, di conversione del Decreto Legge 16 giugno 2022 n. 68, che ha modificato l'Allegato A della Legge n°84 del 1994, la giurisdizione della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è stata estesa, oltre ai Porti di Augusta e Catania, anche al Porto di Pozzallo, porto regionale di II categoria III classe, al fine di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della Regione Sicilia.

Il porto sorge nella parte meridionale della Sicilia orientale, al centro delle principali rotte tra lo stretto di Gibilterra e i paesi del Nord Africa e del Medio Oriente.

Il porto di Pozzallo svolge funzioni commerciali, di servizio passeggeri verso Malta (da cui dista circa 50 miglia nautiche), di porto peschereccio, diportistico e turistico. La sua conformazione finale, relativamente recente, presenta una diga foranea a gomito a protezione della traversia proveniente da ponente, il cui interno è banchinato per la quasi totalità dell'estensione (circa 1.600 m). Il molo di sottoflutto, meno esteso, ripara il bacino dalla traversia di levante. In corrispondenza della giuntura tra la riva e la diga foranea, è presente un piazzale che funge da dente d'attracco per le navi Ro-Ro. I fondali raggiungono i 10 metri di profondità e vi sono ampie aree a terra per la movimentazione delle merci. Infine, è presente un secondo bacino, di minori dimensioni, destinato alla portualità turistica.

Si può ben descrivere attraverso i due distinti bacini:

- il "Porto Grande" rappresenta lo scalo merci/passeggeri;
- il "Porto Piccolo" è funzionale alle attività da diporto e pescherecce.

Il Porto Grande è dunque interessato da traffici mercantili, Ro-Ro e passeggeri. Più imprese portuali gestiscono il carico/scarico delle merci, la pesatura ed ogni tipo di assistenza. Inoltre, può

affermarsi come Pozzallo sia il principale scalo dedicato a raggiungere Malta dalla Sicilia e, in generale, dall'Italia. Frequenti sono infatti i collegamenti passeggeri (con o senza auto e mezzi al seguito) per la vicina Malta, per i quali il catamarano Pozzallo/Malta impiega circa 1 ora e 45 minuti. Il Porto Piccolo, è invece utilizzato da imbarcazioni da pesca, da diporto e da mezzi di servizio. All'interno del piazzale del Porto Piccolo si trovano le strutture della Capitaneria di Porto sotto la cui giurisdizione sono circa 100 km di costa, i Carabinieri e la Sezione Operativa navale Guardia di Finanza. Sono inoltre installati alcuni pontili galleggianti destinati alla nautica da diporto e sono garantiti alcuni i servizi, quali rifornimento acqua potabile, carburante, smaltimento oli esausti ed assistenza tecnica.

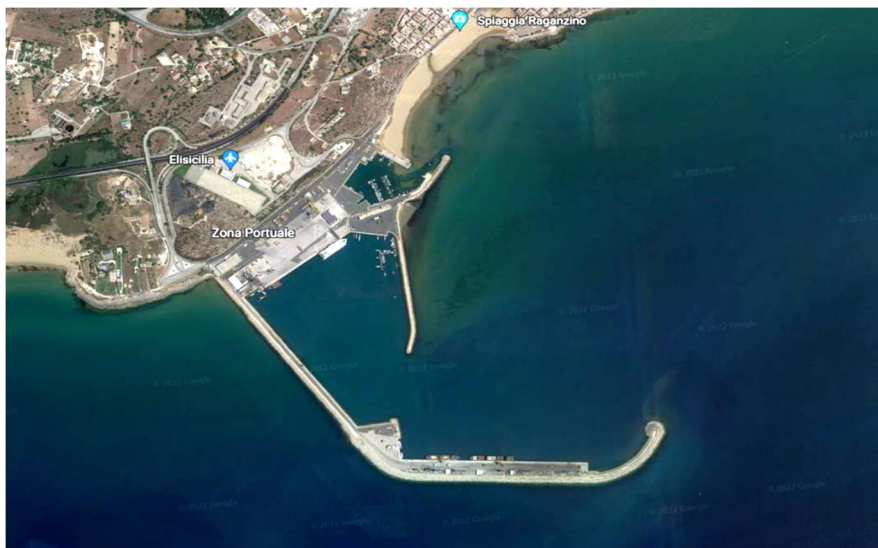


Figura 10 - Porto di Pozzallo, veduta d'insieme



Figura 11 - Porto di Pozzallo

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale		
	2022	2023
	POZZALLO	POZZALLO
TOTALE COMPLESSIVO Tons	1.366.216	1.972.892
MERCI LIQUIDE Tons	0	0
MERCI SECCHHE Tons	1.299.509	1.070.060
GENERAL CARGO Tons	66.707	902.832
di cui		
Container	66.707	84.976
RO-RO	n.d.	817.856
Altro		
NUMERO DI NAVI	281	1.084
PASSEGGERI NAVI RO-RO RO-PAX	307.027	424.030
PASSEGGERI CROCIERE	0	321
Sbarcati/imbarcati in Porto	0	0
In transito	0	321
NUMERO DI CONTAINERS (in TEU)	5.100	7.959

Tabella 4 - Traffici, Porto di Pozzallo – Fonte AdSP

D) Porto di Siracusa

Ultimo intervento legislativo con la Legge 15 marzo 2024 n. 28 (G.U. n. 65 del 18.03.2024), di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024 n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico, all’Art. 4 - quater (Modifica all’allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84) il Porto di Siracusa, rada di Santa Panagia e rada del Porto Grande, è stato inserito nella giurisdizione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

Come reca il disposto normativo, quanto sopra al fine di razionalizzare le attività, la logistica e gli investimenti nelle strutture portuali serventi gli stabilimenti del settore della raffinazione ricadenti all’interno del polo petrolchimico siracusano e riconosciuti di interesse strategico nazionale.

Tale intervento normativo ha dunque dato il via ai necessari atti di “passaggio di consegne” tra Amministrazioni, Regione Siciliana ed Autorità di Sistema Portuale, contenenti accordi procedurali per la gestione del demanio, ed ulteriori informative in merito allo stato delle opere, alle attività in corso, ai contenziosi in atto. Tale percorso si è concluso con la formale sottoscrizione del Verbale del 27/11/2024, tra il Presidente dell’AdSP e l’Assessore Regionale Territorio e

Ambiente della Regione Siciliana. Si potrà procedere, quindi, all'istituzione dell'Ufficio Amministrativo Decentrato, che svolgerà le funzioni stabilite dal Comitato di gestione.

Il complesso percorso avviato per il Porto di Siracusa è stato dunque del tutto simile a quello posto in essere per il Porto di Pozzallo, transitato dalla competenza Regionale alla competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale con la Legge n. 108/2022. Nello scalo ragusano, infatti, essendo già concluso l'iter amministrativo di passaggio di consegne, sono stati avviati interventi manutentivi indispensabili per porre in essere una programmazione di largo respiro, finalizzata allo sviluppo dello scalo portuale.

Con analogo intendimento, l'AdSP è al lavoro per definire delle chiare strategie sulle iniziative da intraprendere per lo sviluppo del porto di Siracusa, che ovviamente non potranno prescindere dalla vocazione dei siti portuali aretusei, profondamente differenti nelle funzioni che attualmente svolgono: uno, il Porto Grande, inserito nel contesto urbano dell'Isola di Ortigia, con la naturale propensione per crociere e diportismo; l'altro, la rada di Santa Panagia, realtà consolidata al servizio del polo petrolchimico.

Qualsivoglia programmazione non può in ogni caso ignorare la preliminare attività di strutturazione amministrativa e di ricezione di atti e informazioni, a cui dovrà seguire l'attività ispettiva da parte del personale qualificato dell'AdSP per la definizione del "debito manutentivo" accumulato negli anni dallo scalo aretuseo, al fine di definire una pianificazione degli interventi da parte dell'AdSP.

L'avvio delle manutenzioni ordinarie/straordinarie, funzionali all'efficienza del compendio portuale e del demanio marittimo tutto, nonché necessarie a potenziare l'attrattività dello scalo e l'incremento dei traffici (in particolare crocieristici), è sicuramente imprescindibile e va di pari passo con una pianificazione strategica da integrare con gli altri Porti del Sistema.

Si rappresenta in ultimo, ma con valenza di premessa, che l'Autorità di Sistema Portuale opera nei Porti di propria competenza sulla base di strumenti di programmazione finanziaria, quali il Bilancio di previsione annuale (strumento autorizzativo della spesa), corredato dal Programma Triennale dei Lavori pubblici e dal Programma Triennale degli acquisti di beni e servizi. Per il Porto di Siracusa nel Programma Triennale dei Lavori pubblici è già stato previsto uno stanziamento di 1,5 MLN di Euro per i primi interventi manutentivi e di messa a norma del porto.

Si riferisce inoltre che il Porto di Siracusa sarà interessato dai lavori per la realizzazione del cold ironing (elettrificazione banchine) avviati dalla Regione Siciliana, già titolare dello scalo, con i fondi stanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Uno sguardo ai “numeri” del porto di Siracusa per il 2023:

- Scalo di Santa Panagia:

Totale merci movimentate nell’anno 2023: 13.433.036 Tons (dati su elaborazione Port Informer Augusta, www.portinfo.it), la quasi totalità delle quali in prodotti petroliferi imbarcati /sbarcati

- Scalo del Porto Grande:

Approdi per scalo turistico nell’anno 2023: Num. 135 (dati su elaborazione Port Informer Augusta, www.portinfo.it)

Approdi scalo tecnico nell’anno 2023 Tot. Num. 44 (dati su elaborazione Port Informer Augusta, www.portinfo.it)

Il contributo di Siracusa costituirà senza alcun dubbio un driver di crescita dell’AdSP sia come Sistema Portuale, sia come offerta di servizi per varie tipologie di traffico, opportunità di investimento e stimolo occupazionale per le aziende del settore, sia in quanto portavoce istituzionale dei maggiori scali portuali della Sicilia sud Orientale e di un territorio di interazione che si estende su 3 province siciliane.



Figura 12 – Porto di Siracusa.

3. Lo sviluppo della pianificazione del sistema: obiettivi e strategie.

Lo sviluppo della pianificazione del sistema nasce da una preventiva analisi delle criticità rilevate, sia nel contesto del singolo porto, sia per quanto riguarda le integrazioni fra gli scali del Sistema portuale. Operando una valutazione dei punti di debolezza rilevati, gli obiettivi e le strategie da sviluppare nel prossimo triennio vedono da una parte la riduzione e il contenimento delle criticità, dall’altra lo sviluppo dei punti di forza. Ciò è operabile sia nel contesto di obiettivi di largo spettro,

che si snodano in ambito generale, sia focalizzando specifici obiettivi direttamente connessi allo sviluppo del sistema.

Ovviamente rilanciare il Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale significa innanzitutto operare scelte con diversi orizzonti temporali.

Nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, si ritiene concentrare il proprio operato principalmente su:

- la differenziazione complementare delle funzioni dei singoli porti all'interno del Sistema Portuale;
- gli adempimenti per l'attivazione e la crescita della Zona Economica Speciale;
- 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.

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, si potrà intervenire prevedendo:

- 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, nonché 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);
- lo sfruttamento della 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);
- di adottare il nuovo regime normativo relativo 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);
- di perseguire 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;
 - di rilanciare il tessuto logistico e produttivo evitando 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, del tessuto produttivo regionale, della domanda di trasporto generabile e delle ricadute economiche e ambientali locali;

Ciò posto, 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 porti di Sistema) con terminal Ro-Ro, Ro-Pax, container, rinfuse liquide e solide, general cargo e project cargo;
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 esistenti;
3. funzione mista urbana e di servizio passeggeri (da assegnare prevalentemente al porto Comprehensive di Catania ed al Porto di Pozzallo) 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, valorizzandone il contesto urbano.
4. funzione di interazione porto-città dei porti della Circostrizione, 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 dei waterfront dei rispettivi porti. 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 marittima.

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 del Sistema, al momento in formazione.

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”.

Attorno alle principali vocazioni funzionali di Sistema Portuale possono quindi essere 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 Transeuropea dei Trasporti (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.

Sono stati individuati **9 Obiettivi Specifici di Sistema Portuale**, articolandoli in ordine alle principali Vocazioni Funzionali e all’interazione porto-città come segue:

- n. 3 Obiettivi Specifici di Sistema connessi alla funzione commerciale e logistica **(1 - 3)**;
- n. 2 Obiettivi Specifici di Sistema connessi alla funzione industriale e petrolifera **(4 - 5)**;
- n. 2 Obiettivi Specifici di Sistema connessi alla funzione urbana e di servizio passeggeri **(6 - 7)**;
- n. 2 Obiettivi Specifici di Sistema connesso alla funzione di interazione porto-città **(8 - 9)**.

Obiettivo Specifico n. 1

Migliorare l’integrazione e l’interoperabilità del Sistema Portuale con la logistica regionale e il tessuto produttivo locale.

Sviluppare l’Area Logistica Integrata e la Zona Economica Speciale con riferimento ai porti della Circostrizione, con una governance integrata con aree industriali e terminali intermodali per:

- integrare il tessuto produttivo e logistico mediante l’intermodalità mare-strada-ferro;
- rendere flessibile, digitalizzata e condivisa la gestione delle aree operative per la movimentazione e stoccaggio merci nei porti che svolgono attività mercantili;
- 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.

Obiettivo Specifico n. 2

Adeguare le infrastrutture portuali agli standard nazionali ed europei e alla domanda.

Effettuare con priorità assoluta gli interventi di grande infrastrutturazione, anche con l’ausilio di Fondi pubblici nazionali ed europei e di partenariati pubblico-privati, volti a:

- potenziare le opere foranee e di difesa costiera;
- aumentare la capacità di stoccaggio e magazzinaggio, anche a temperatura controllata, nei porti di Sistema (che svolgono attività commerciali di rinfuse secche) 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.

Obiettivo Specifico n. 3

Garantire una maggiore accessibilità territoriale e minori tempi e costi generalizzati di trasporto.

Adeguare i collegamenti di ultimo miglio sia in termini infrastrutturali che di servizi, per ridurre i costi generalizzati di trasporto attraverso:

- il collegamento ferroviario del porto di Augusta alla rete ferroviaria Messina – Siracusa;
- soluzioni ITS applicate ai varchi e alla viabilità per le Autostrade del Mare e al SSS per la gestione remota degli imbarchi Ro-Ro;
- lo sviluppo nel medio termine di Port Community Systems integrati con la Piattaforma Logistica Nazionale e con la filiera Compagnie di navigazione - Sistema Portuale – Interporto - tessuto produttivo;
- creare e potenziare IT facilities per la Single Window per la gestione doganale delle merci da/per i mercati esteri.

Obiettivo Specifico n. 4

Rilanciare e rifunzionalizzare le aree industriali dismesse o in crisi anche in sinergia con altri scali portuali vicini.

Supportare 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.

Riquilibrare le aree industriali dismesse, anche acquisendo finanziamenti nell’ambito della TEN-T e dei fondi SIE e FSC, con le seguenti finalità:

- creazione di Distripark interni o direttamente collegati ai porti per la movimentazione, stoccaggio e lavorazione delle merci;
- 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;
- 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.

Obiettivo Specifico n. 5

Esso, sulla base delle evoluzioni recenti, è ora suddiviso in due sub-obiettivi:

5a) Sviluppare una nuova offerta di carburanti alternativi per la sostenibilità del trasporto marittimo e della mobilità connessa ai porti di Sistema

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:

- 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 per i vettori stradali impiegati nel Ro-Ro e Ro-Pax e nelle medio-lunghe percorrenze (300-800 Km);
- di infrastrutture di ricarica pubblica per veicoli elettrici per la mobilità sostenibile a servizio delle percorrenze urbani e brevi (fino a 150 Km) degli utenti privati e dei turisti in transito nei porti di sistema.

5b) Intraprendere iniziative per lo studio e la sperimentazione di nuove fonti energetiche e di sistemi per ridurre l'inquinamento.

Oggi risulta cruciale porre l'attenzione su fonti energetiche e tecnologie che possano consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e decarbonizzazione, al centro dell'agenda europea ed italiana.

In questo contesto, i porti possono guidare il processo di transizione energetica, non solo in termini di scelta di fonti rinnovabili, ma anche di studio ed applicazione di nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni e l'efficientamento di tutta la filiera energetica.

Il Mezzogiorno d'Italia rappresenta il principale serbatoio italiano di energie rinnovabili (oggi produce il 52,3% della quota nazionale di eolico, solare e bioenergie) e potrebbe diventare presto uno dei principali hub europei dell'idrogeno, ideale frontiera di collegamento tra Europa e sud Mediterraneo nel processo di transizione energetica che porterà alla decarbonizzazione (fonte S.R.M. – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno).

La transizione energetica dovrebbe condurci, quindi, dal mix produttivo del passato (petrolio, carbone e gas) a quello del futuro (gas, idrogeno ed elettricità e, più in generale, combustibili navali di nuova generazione a basso impatto ambientale), considerando che l'efficienza energetica e i costi legati ad ogni commodity incidono sia sull'equità sia sulla sostenibilità ambientale.

Il porto di Augusta, vicino alle pipeline di collegamento ai principali gasdotti e raffinerie ed alle industrie energivore oggetto di imminente conversione o dismissione per la trasformazione green, è anche un punto di transito del SouthH2 Corridor. Lo sviluppo del SouthH2 Corridor, che fa parte della European Hydrogen Backbone, è fondamentale per la creazione di una spina dorsale dell'idrogeno interconnessa e diversificata nel sud e nel centro dell'Europa.

Quindi, la riconversione del petrolchimico Siracusano, potrebbe trasformarsi in una opportunità per la realizzazione di una rete di Porti produttori di energia che stimolerebbe l'autonomia e l'autosufficienza energetica, elementi strategici per la logistica integrata, oltre a garantire la salvaguardia occupazionale che costituisce obiettivo sociale primario di cui anche la AdSP in quota parte deve farsi carico.

A tal fine è intendimento dell'Autorità di intraprendere delle iniziative di studio e tavoli di lavoro che possano coinvolgere vari attori istituzionali ed esperti del settore, nella sperimentazione di fonti energetiche alternative e sistemi per inibire l'inquinamento, per consentire delle prime ipotesi progettuali sostenibili per i nostri porti.

Obiettivo Specifico n. 6

Potenziare le infrastrutture e servizi nel settore dei traghetti e Ro-Pax.

Rafforzare nel porto di Catania il trasporto passeggeri e le Autostrade del Mare con:

- 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.

Creare sinergie con il porto di Pozzallo per la sua funzione commerciale e di collegamento quotidiano con Malta.

Obiettivo Specifico n. 7

Creare un'offerta turistica integrata per lo sviluppo del settore crocieristico e della navigazione da diporto

Potenziare, per i porti di Catania e di Siracusa, la funzione crocieristica e del diporto, studiando dei sistemi che prevedano sia il necessario adeguamento ed ammodernamento delle infrastrutture presenti, sia la realizzazione delle infrastrutture mancanti, ove ritenute necessarie al ragionato sviluppo dei predetti traffici, sia organizzare sistemicamente le attività crocieristiche in modo che i due porti non concorrano l'uno contro l'altro ma diventino un'unica realtà che guarda il mondo crocieristico e che offre al predetto mondo un modo straordinario per godere delle bellezze, tuttora in parte inespresse, della Sicilia orientale.

Considerato il potenziale turistico e di trasporto passeggeri della Sicilia Orientale, l'inserimento nel Sistema Portuale dello scalo comprensive di Siracusa, che si affianca a quello comprensive di Catania, consente una maggiore convergenza e attrazione degli investimenti, pur nella evidente diversità dimensionale e ricettiva dei due porti e delle due città.

Obiettivo Specifico n. 8

Garantire l'efficienza energetica e lo sviluppo sostenibile del Sistema Portuale.

Dare corso al Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) per la realizzazione degli interventi energetico-ambientali e il loro monitoraggio.

Garantire lo sviluppo sostenibile del Sistema Portuale mediante:

- 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.

Obiettivo Specifico n. 9

Valorizzare il waterfront, l'ambiente urbano e naturale e salvaguardare le aree di pregio paesaggistico e culturale.

Ricostruire il rapporto di dialogo tra le città e i porti della Circostrizione attraverso:

- il coordinamento di interventi infrastrutturali tra diverse pubbliche Amministrazioni. Si cita a titolo di esempio la prossima costruzione della terza via di collegamento tra l'isola di Augusta e la terra ferma, progettato e in via di realizzazione grazie alla collaborazione tra l'Autorità di Sistema Portuale, la Marina Militare ed il comparto specialistico del Ministero della Difesa. Operazione che comprende anche la riqualificazione congiunta delle aree di rispettiva competenza;
- la promozione di Partenariati Pubblico-Privati 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.

Garantire la sostenibilità ambientale del Sistema Portuale mediante:

- collaborazione con le istituzioni competenti alla 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.

Coordinare le funzioni infrastrutturali e urbane regolamentando gli spazi interstiziali di confine tra città e porto.

Riperimetrare le aree portuali coerentemente alle funzioni portuali, retroportuali e infrastrutturali del porto.

4. Gli interventi per l'efficientamento dei Porti di Sistema.

La programmazione delle opere portuali definisce la strategia e gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale del "sistema portuale", nel caso di specie, del Mare di Sicilia Orientale. Nello specifico, la citata programmazione trova concreta attuazione mediante la realizzazione delle infrastrutture portuali e le conseguenti relazioni funzionali con retroporti, interporti o piattaforme logistiche di riferimento e le relative connessioni ai corridoi multimodali della rete di trasporto. La

realizzazione, avviene, quindi, attraverso un cronoprogramma sostenibile e controllato. Questo approccio riafferma l'importanza della pianificazione che deve essere in linea con gli obiettivi programmatici del Piano Regolatore Portuale, per la stretta correlazione con lo sviluppo dei traffici che le opere rappresentano. Al fine è necessario sanare e completare la realizzazione di quelle infrastrutture necessarie affinché le strategie di sviluppo trovino concreta attuazione. Per dare una più precisa indicazione delle azioni in fase di attuazione, si rappresentano di seguito gli interventi di maggiore rilevanza per i porti di Sistema.

Preliminarmente, si riportano i principali interventi in atto presso l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, distinti per tematiche di interesse, segnalando contestualmente l'intendimento dell'AdSP di prospettare ulteriori iniziative anche per i Porti di Pozzallo e di Siracusa, di recente acquisizione:

Ambiente - Ecosostenibilità

1. Elettificazione (cold ironing) delle banchine dei porti del sistema, come a seguire indicato:

Porto	Importo stanziato	Avanzamento
Catania	56.500.000,00	Appalto aggiudicato - Progetto esecutivo in approvazione.
Augusta	32.600.000,00	Lavori in corso
Siracusa	18.000.000,00	Appalto aggiudicato in capo alla Regione Siciliana - Progetto esecutivo in corso.
Pozzallo	15.000.000,00	Finanziamento del MIT in fase di assegnazione. Affidamento progettazione in corso.

2. Rimozione e successivo smaltimento dei relitti siti nello specchio acqueo del Porto di Catania, per complessivi € 2.336.000,00. Nel mese di ottobre 2024 è stata pubblicata gara d'appalto per il servizio di rimozione. Avvio dei lavori previsto per l'inizio del 2025.
3. Rimozione e successivo smaltimento dei relitti siti nello specchio acqueo del Porto di Augusta, per un importo presunto di €. 10.000.000,00. L'intervento è suddiviso in due fasi distinte che prevedono, inizialmente, redazione ed attuazione di un piano di messa in sicurezza dei relitti presenti nella rada di Augusta e, successivamente, redazione del piano di lavoro per la demolizione e lo smaltimento dei relitti. Seguirà l'affidamento del servizio di rimozione. L'intervento, nel suo complesso, sarà attuato nell'anno 2025.

Sicurezza e interconnessione digitale

1. Progetto ecosistema digitale “Smart Port” per l’importo complessivo di € 5.221.123,88 finanziato interamente dal **MIMS** nell’ambito del PAC 14/20 Infrastrutture e Reti. L’AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha ricevuto un finanziamento per il progetto “Ecosistema Digitale Smart Port”, per il rafforzamento dei cosiddetti “fast corridor” ferroviari e su gomma. Uno Smart Port è verde, digitale e maggiormente connesso alla logistica, agli ambienti industriali e alle risorse di sviluppo sostenibile.



Figura 13 – Smart Port

2. Migrazione del PCS nel PSN. Mediante atto del 25.03.2024, l’AdSP ha sottoscritto atto adesione al Contratto di servizi informatici per la migrazione in ambiente cloud della Piattaforma Logistica Nazionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
3. Adeguamento alla Direttiva NIS 2 recepita dal D.lgs. 138/2024, che ha introdotto nuovi obblighi di cybersicurezza per un ampio bacino di operatori, atteso che la gestione dei porti rientra all’interno di uno dei settori definiti altamente “critici”. Obiettivo è garantire un livello comune elevato di protezione contro gli attacchi informatici, imponendo requisiti rigidi di governance, gestione dei rischi e segnalazione degli incidenti.

Logistica

Il Porto di Augusta ha nella sua programmazione la realizzazione dello Scalo ferroviario del Porto Commerciale di Augusta ed il collegamento alla linea ferroviaria Messina-Siracusa. L’opera è stata inserita nella programmazione finanziaria del **PNRR** e nella medesima programmazione è stata unificata alle opere di by-pass ferroviario per eliminare l’attraversamento del centro abitato di

Augusta. L'intervento è coordinato dal Commissario Straordinario all'uopo già nominato e vede RFI assegnataria dei fondi stanziati e soggetto attuatore. Nell'aprile 2023 è stata sottoscritta la Convenzione attuativa, tra il Commissario straordinario, il MIT, RFI e l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, per la realizzazione del collegamento ferroviario del porto di Augusta. L'importo dell'investimento, stimato a tariffe 2021 in 75 milioni di euro, è stato ulteriormente aggiornato a tariffe 2023 in circa 104 milioni di euro. La scheda dell'intervento nel portale SILOS - Sistema Informativo Legge Opere Strategiche registra uno stato di avanzamento al 30 giugno 2024 alla progettazione definitiva.

Interventi infrastrutturali per il potenziamento della ZES con fondi PNRR

PNRR - Misura M5C3 - investimento 4 - Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES) riferita agli interventi collegamento di ultimo miglio. Intervento finanziato: Accessibilità al Porto di Augusta - Messa in sicurezza opere d'arte a servizio dell'accesso al Porto e realizzazione terza via di collegamento tra i comprensori portuali dell'isola di Augusta e la terra ferma.

L'intervento è stato inserito nella programmazione finanziaria del **PNRR**, con Decreto MIMS 492 del 03/12/2021 per complessivi € 26.208.000.000, con riferimento agli investimenti di collegamento dell'ultimo miglio, in cui sono peraltro previste n. 3 azioni, riunite in un'unica procedura di gara.

- STRALCIO N.1 - Manutenzione straordinaria della via di accesso al Porto Commerciale di Augusta. L'intervento è stato ultimato nell'anno 2024.
- STRALCIO N.2 - Ripristino strutturale del viadotto Federico II (aree di competenza del Comune di Augusta). I lavori hanno avuto inizio nel mese di maggio 2024 e saranno ultimati nel 2025.
- STRALCIO N.3 - Realizzazione del raccordo logistico tra i sedimi militari e la comunità cittadina nonché la logistica ZES del porto di Augusta (cosiddetto Terzo Ponte, cioè la terza via di collegamento tra i comprensori portuali dell'Isola di Augusta e la terra ferma). La verifica del progetto esecutivo, a cura di Organismo abilitato ai sensi della norma UNI 17020, è in fase di ultimazione. L'avvio dei lavori è previsto per l'inizio del 2025.

Cantieristica

Nel Porto di Augusta è stato avviato uno studio finalizzato alla realizzazione del distretto della cantieristica navale. Tale attività è finanziata per € 315.000,00, dal MIT, e prevede una prima fase di

redazione dello studio di fattibilità (Decreto MIT 18376 del 24/12/2020) per la futura realizzazione. L'intervento è inserito nell'ambito della strategia di sviluppo del settore della cantieristica navale, con la finalità di costruire le basi per la realizzazione, al centro del mediterraneo, di un distretto della Cantieristica in grado di operare anche su navi e piattaforme di grandi dimensioni.

Infrastrutturazione Porto di Augusta

1. Per il porto di Augusta, il completamento dei lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea - I stralcio per l'importo di € 52.900.000,00, finanziato con fondi Ministeriali, giusto Decreto **MIT** n. 353 del 13/08/2020, costituisce un traguardo di rilevanza non trascurabile in quanto è stata ricostruita la sagoma originaria della diga foranea di protezione (tratto centrale e nord). Tale intervento pone le basi per implementare altri progetti legati allo sviluppo dell'energia rinnovabile e green all'interno della rada di Augusta.

Nel mese di febbraio 2024, infatti, sono stati ultimati i lavori di primo stralcio, in prosecuzione del primo intervento di rifiorimento inerente ai ricci di testata della bocca centrale, già completato nel mese di maggio 2021.

Per il secondo stralcio di completamento (tratto diga sud), dell'importo stimato di € 60.000.000,00, il Provveditorato Interregionale OO.PP. per la Sicilia e Calabria di Palermo ha aggiornato la progettazione esecutiva e quest'ultima è in fase di verifica.

2. La Realizzazione della terza fase del Porto Commerciale di Augusta si somma all'imponente lavoro di opere previste per ampliare il porto, con un nuovo Terminal banchine containers, (I e II stralcio unificati), per l'importo complessivo di € 116.000.000,00 di cui 28,5 ML finanziati sul PON I&R 2014-2020 (**MIT**) a cui si sono aggiunti i fondi propri dell'**AdSP**. Lo stato di avanzamento dell'opera si attesta intorno al 50% e si prevede di ultimarla entro il dicembre 2025.
3. Ancora, per il Porto di Augusta, un altro intervento strategico collegato al costruendo Terminal container è rappresentato dall'adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale ed attrezzaggio con gru a portale (I stralcio, per complessivi € 34.522.470,00 di cui 8,3 ML sul PON I&R 2014-2020 (**MIT**) a cui si sono aggiunti i fondi propri dell'**AdSP**. A seguito della risoluzione del contratto di appalto per il quale è in corso un contenzioso legale, sono stati affidati i lavori di completamento ad altro operatore economico con ultimazione prevista entro dicembre 2025.

4. Sempre per il Porto di Augusta sono stati aggiudicati i lavori di manutenzione straordinaria delle banchine e dei piazzali retrostanti e degli impianti del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi, per un importo complessivo di € 23.500.000,00 con fondi art. 18bis Legge 84/94 e ss.mm.ii. e fondi propri **AdSP**. I lavori sono stati avviati nel mese di settembre 2024 ed ultimazione prevista entro febbraio 2026.
5. Realizzazione di un Punto di Controllo Frontaliero presso il Porto Commerciale di Augusta. L'intervento per la realizzazione di un Ponto di Controllo Frontaliero presso il Porto Commerciale di Augusta prevede l'investimento di € 2.250.000,00 con fondi dell'AdSP. I lavori sono stati avviati nel mese di settembre 2024 e la conclusione è prevista nel mese di maggio 2025.

Da ultimo ma prioritario in tema di pianificazione, è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'adunanza del 23/07/2024, l'adeguamento tecnico funzionale (**ATF**) al Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Augusta, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., nel quale è previsto il completamento del terminal contenitori e l'adeguamento del terminal Ro-Ro del Porto Commerciale di Augusta. Detto adeguamento consente di migliorare la ricettività dello scalo commerciale con specifico riferimento al traffico dei contenitori e del Ro-Ro con la possibilità di ospitare anche navi più grandi di ultima generazione.

Sulla scorta di questa nuova previsione di PRP, sono state avviate le procedure di affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica dei seguenti interventi infrastrutturali:

- Completamento del nuovo terminal banchine container del porto commerciale di Augusta (terzo stralcio) per l'importo complessivo di € 120ML;
- Adeguamento del terminal Ro-Ro del porto commerciale di Augusta per l'importo complessivo di € 90ML.

Inoltre, è stata avviata la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (**PRP**) del Porto di Augusta, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., per la quale sono stati già acquisiti i rilievi batimetrici a mare e topografici a terra.

Infine, si vuole riferire della recentissima partecipazione dell'AdSP all'avviso pubblico del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'acquisizione di manifestazioni di interesse per l'individuazione di porti con aree portuali idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti nel settore della cantieristica navale per la produzione/assemblaggio/varo dell'eolico offshore.

Infrastrutturazione Porto di Catania

1. Per il porto di Catania un esempio di nuova impostazione che coniuga sicurezza ad interazione porto-città è dato dal consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata, per un importo di € 75.000.000,00. L'opera è stata finanziata con Decreto MIT n. 330 del 13/08/2021, nel programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari (PNC) al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (**PNRR**). A seguito di procedura pubblica di gara è stato aggiudicato l'appalto integrato della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori. A completamento dell'opera, è prevista una riqualificazione dell'area in "*waterfront*" per consentire, come da previsione strategica, un'interazione porto-città che possa costituire ulteriore elemento di attrazione per i traffici crocieristici e di miglioramento della qualità paesaggistica della città sotto il vulcano. I lavori sono stati avviati a febbraio 2024 e l'ultimazione è prevista entro il 2026.
2. Per il Porto di Catania, inoltre, è stato previsto l'ampliamento e consolidamento della banchina di levante del porto peschereccio incluso il "dente" di accosto per Ro-Ro, per un importo complessivamente stimato in € 45.000.000,00. L'intervento è finalizzato a consolidare la banchina di levante del porto peschereccio in modo da realizzare un prolungamento funzionale alla banchina n.6 ove allocato l'impianto di insilaggio, che consenta l'ormeggio di navi con lunghezza superiore ai 150 m. È prevista, altresì, la realizzazione di un piazzale triangolare (prolungamento banchina 5) per il carico e scarico dei mezzi. Per questo intervento è stato affidato il servizio di progettazione preliminare e definitiva, nonché la direzione dei lavori e il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, sulla scorta del finanziamento all'uopo ricevuto dal MIT di € 407.000,00 giusto Decreto n. 18376 del 24/12/2020.
3. Ancora, per il Porto di Catania sono stati predisposti i lavori di rettifica delle banchine del lato est del molo sporgente centrale, per un importo stimato di € 35.000.000,00. Tale intervento è finalizzato a rettificare le banchine del lato est dello sporgente centrale al fine di ottenere un ormeggio con migliori e più ampie caratteristiche dimensionali, così da ospitare il moderno naviglio da crociera. È in corso, la fase di progettazione ed esecuzione delle indagini.
4. La ristrutturazione, per il porto di Catania riguarderà anche il consolidamento ed adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo, per un importo stimato di € 21.000.000,00. Tale intervento è finalizzato a ristrutturare alcune fra le principali banchine del porto di Catania, la cui frequente utilizzazione è causa di gravi danneggiamenti. La progettazione definitiva è stata redatta ed è stata verificata per essere posta in gara per appalto integrato.

5. La stazione Marittima di un porto rappresenta la struttura principe e conferisce rilevanza al porto. In tale prospettiva per il Porto di Catania si stanno studiando delle soluzioni per la realizzazione di una nuova stazione marittima. L'importo stimato complessivo è pari ad € 18,3 milioni. L'opera, attinente al comparto del traffico passeggeri, può attrarre capitali privati, stimati in circa € 11,6 milioni pari a circa il 64% del costo dell'intervento.
6. Da ultimo sono previsti per il Porto di Catania lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est, per un importo complessivamente stimato in € 12.000.000,00. L'intervento è finalizzato ad ampliare la banchina interna del molo foraneo nel tratto fra il pennello est e la radice per migliorare la circolazione e la viabilità. Per questo intervento è stato affidato il servizio di progettazione preliminare e definitiva, nonché la direzione dei lavori e il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione sulla scorta del finanziamento all'uopo ricevuto dal MIT di € 407.000,00 giusto Decreto n. 18376 del 24/12/2020.

Prioritario in tema di pianificazione, è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'adunanza del 23/07/2024, l'adeguamento tecnico funzionale (ATF) al Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Catania, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., nel quale è prevista la rettifica est dello "sporgente centrale" e la realizzazione di due nuovi piazzali per il carico e scarico dei mezzi a supporto del traffico Ro-Ro rispettivamente sulla banchina ovest dello "sporgente centrale" e sulla banchina n. 5 del molo "Crispi". Detto adeguamento consente di migliorare la ricettività dello scalo etneo con specifico riferimento al traffico crocieristico e Ro-Ro con la possibilità di ospitare anche navi più grandi di ultima generazione.

Inoltre, è ormai in stato avanzato la stesura finale del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Catania che, nei prossimi mesi, verrà sottoposto ad approvazione del Comitato di Gestione per avviare l'iter di approvazione previsto ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.

Un recente studio predisposto da "The European House – Ambrosetti" per l'Autorità di Sistema ha evidenziato le ricadute sul territorio del nuovo PRP del Porto di Catania e gli interventi infrastrutturali previsti sul territorio, sia come impatto diretto che indiretto.

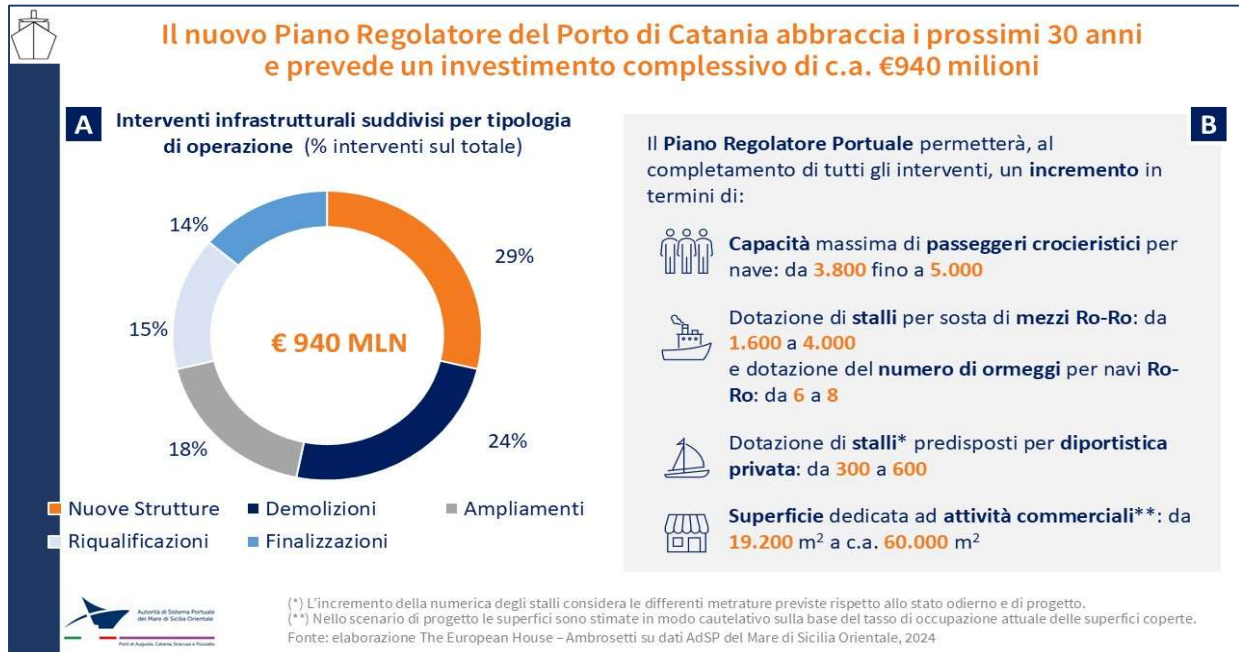


Figura 14 – Estratto studio The European House Ambrosetti per l'AdSP

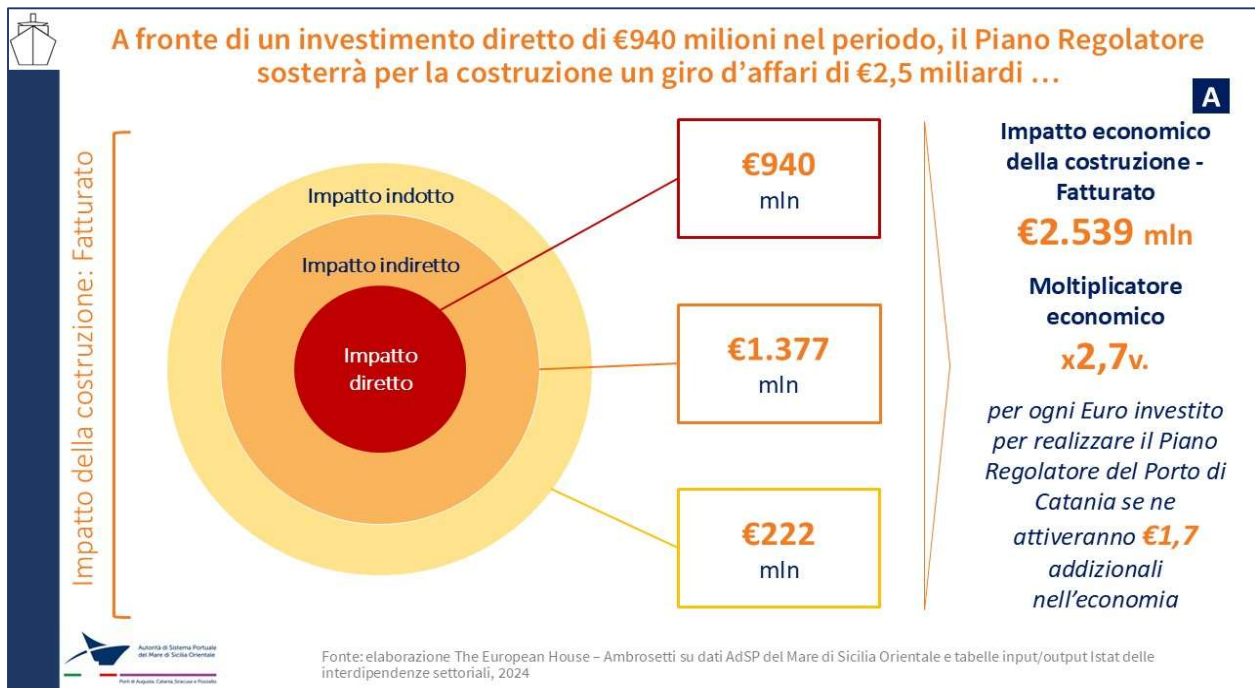


Figura 15 – Estratto studio The European House Ambrosetti per l'AdSP

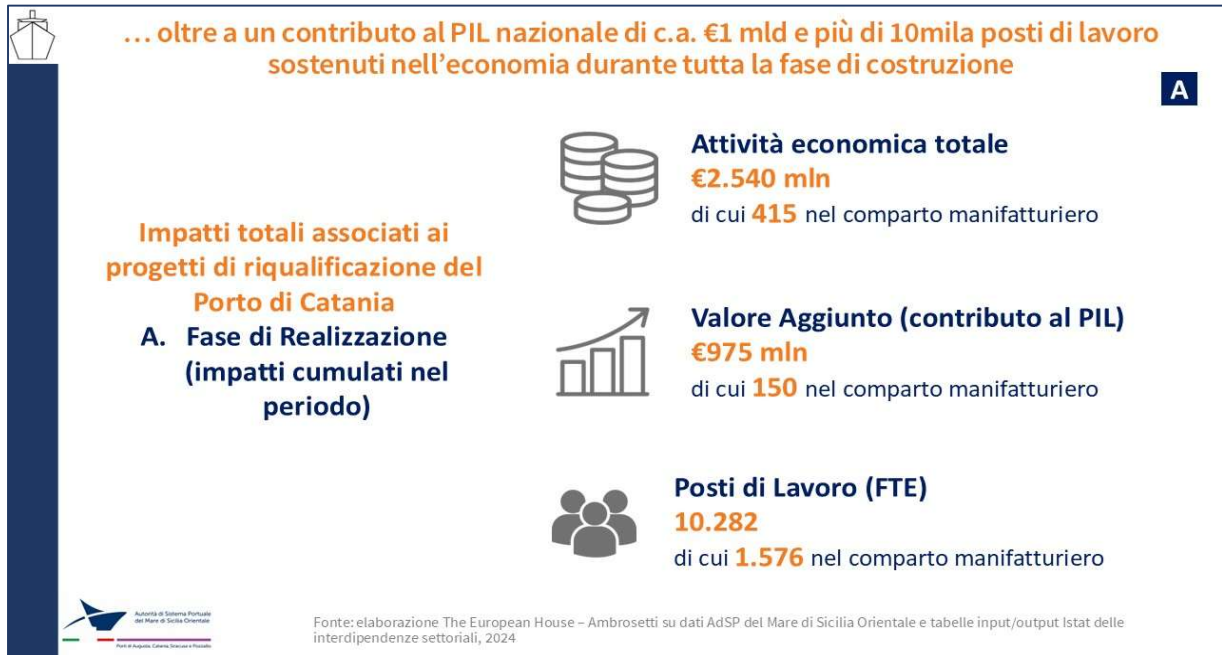


Figura 16 – Estratto studio The European House Ambrosetti per l'AdSP

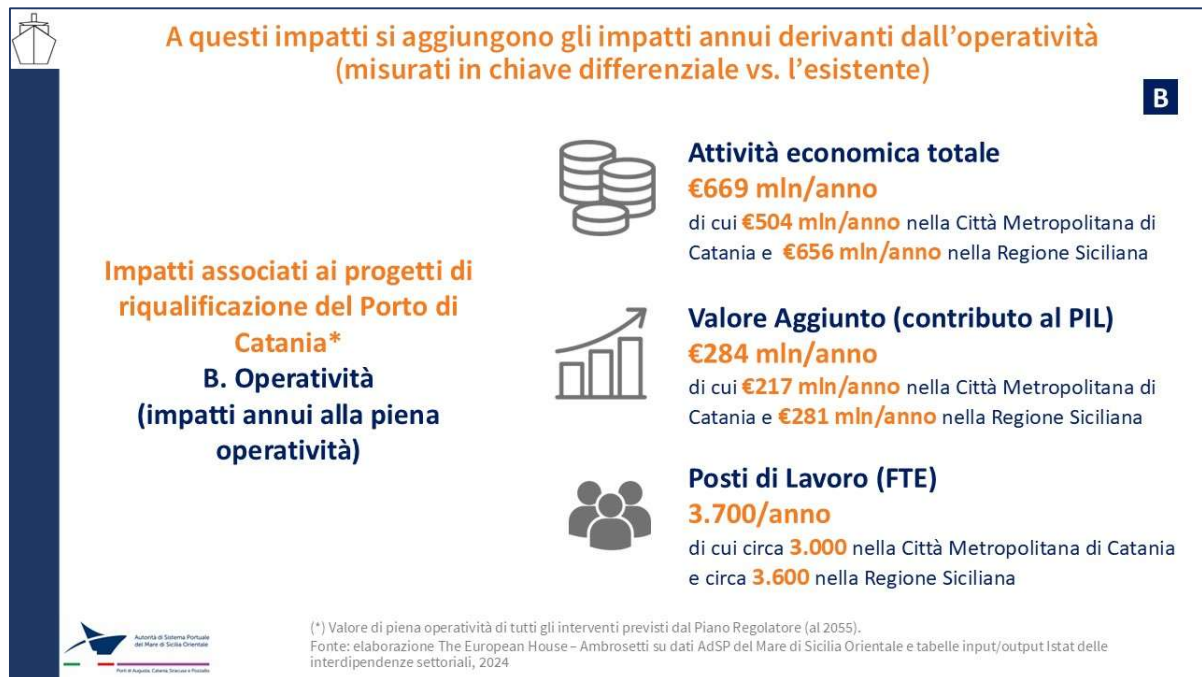


Figura 17 – Estratto studio The European House Ambrosetti per l'AdSP

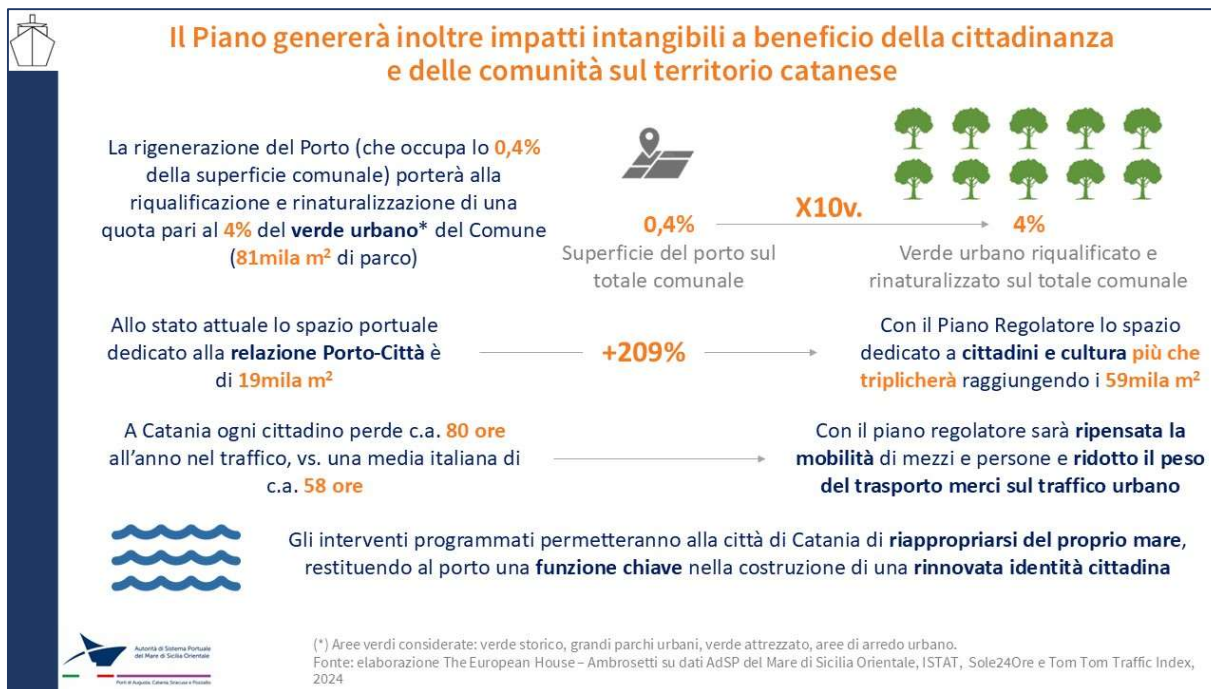


Figura 18– Estratto studio The European House Ambrosetti per l’AdSP

Infrastrutturazione Porto di Pozzallo

1. Il porto di Pozzallo, come già evidenziato, rappresenta una grande opportunità di sviluppo del Sistema. Tuttavia il processo d’integrazione di un porto regionale non può avere vita se non attraverso un processo allacciamento tra il passato e la nuova visione di sviluppo. Al fine, sono state avviate delle interlocuzioni con il Comune di Pozzallo e la Regione Siciliana per riprendere il progetto a suo tempo predisposto dall’Ente comunale della nuova diga frangiflutti, sul fronte nord-ovest del Porto, allo scopo di aumentare la capacità ricettiva dello scalo e migliorare la sicurezza della navigazione in ingresso e in uscita.
2. Nelle more si sta operando per realizzare una nuova opera di protezione per il Porto di Pozzallo e sono state avviate delle attività di manutenzione dei fondali finalizzate a garantire l’accesso in sicurezza allo scalo ed evitare l’insabbiamento dell’ingresso da nord-ovest.

L’organizzazione ed il funzionamento delle principali attività del porto è stata affidata ad un Ufficio Amministrativo decentrato.

Le azioni per la digitalizzazione della PA

Con il programma decennale Strategia Europa 2020, l'Unione Europea ha attivato una importante iniziativa già nel 2010, denominata "Un'agenda digitale per l'Europa" che si pone come obiettivo una crescita sostenibile dell'economia basata sullo sviluppo del digitale.

La Commissione europea ha stimato che la piena ed efficace azione del programma potrebbe contribuire ad un incremento medio di almeno il 5 per cento del PIL degli stati membri entro i primi dieci anni ed a regime nel periodo successivo un aumento dell'occupazione di circa 5 milioni di posti di lavoro complessivi in tutti i settori dell'economia.

Questo Ente quale parte della PA ha già avviato l'erogazione dei servizi informatici quale ulteriore volano di sviluppo economico collegato al digitale e ricavarne efficienza. Già nel 2020, infatti, l'allora Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile ha indicato quali obiettivi prioritari delle Autorità di Sistema Portuale quelli legati all'accelerazione ed all'implementazione dei sistemi digitali, sia per i servizi al cittadino che per quelli connessi al trasporti ed all'intermodalità.

Concretamente, la digitalizzazione dei processi riferiti all'utenza trova nello Sportello Unico Amministrativo la radicale riforma dei Porti.

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha attivato vari strumenti per favorire l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, che troveranno pieno completamento nel breve periodo.

Tra i principali:

- **Gestione documentale e corrispondenza;**
- **Gestione di rilevazione ed elaborazione dei dati di presenza del personale con fascicolo elettronico;**
- **Sistemi di riscossione e monitoraggio entrate;**
- **Portale del lavoro portuale;**
- **Port Community System (PCS);**
- **Sportello Unico Amministrativo.**

Il sistema messo a punto consentirà a breve di poter gestire in modalità esclusivamente digitale i processi da attuarsi in relazione con l'utenza, che potrà operare attraverso gli strumenti di legge ormai di uso comune. In questo modo potrà osservare, anche attraverso tutorial, le modalità di espletamento di alcuni adempimenti e lo stato di avanzamento dei procedimenti amministrativi fino all'emissione del provvedimento finale.

L'obiettivo di questo quadriennio è di digitalizzare completamente i processi interni ed esterni, dematerializzando gli atti e riducendo l'uso della carta per le attività d'ufficio, fino alla quasi totale eliminazione.

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale è stata pioniera in questo ambito avendo iniziato già a fine 2019 a costruire il proprio progetto, costituendo un punto di riferimento nazionale per la specificità dei Porti e collaborando con l'Associazione di riferimento (Assoporti) alla costituzione di un tavolo tecnico nazionale per lo Sportello Unico Amministrativo. È stato predisposto un regolamento al servizio dei soggetti coinvolti, pubblici e privati, per dare certezze sui tempi e sulle modalità di applicazione.

La materia è considerata molto importante per lo sviluppo e l'incremento socio economico oltre che tecnologico e per i benefici che può dare alle categorie produttive insieme agli altri strumenti di vantaggio (fiscalità, Zone Economiche Speciali, etc.)

Ulteriori prospettive di integrazione delle attività strategiche nell'alveo delle attività di programmazione del Piano Operativo Triennale, potranno senz'altro essere quelle relative a:

- Governo del Territorio (piattaforma Sister e digitalizzazione del demanio);
- Gestione delle attività di monitoraggio della logistica e della movimentazione delle merci e passeggeri (Port Community System);
- Gestione della sicurezza degli accessi e delle attività previste dalla legge n. 84/1994;
- Gestione dei lavori pubblici e delle opere interamente digitalizzata con i sistemi di rendicontazione dei fondi di investimento del PNRR.

La prospettiva messa in campo è ambiziosa e di grande sviluppo, ed è resa possibile grazie ad un lavoro di sinergie tra i vari uffici ulteriormente potenziata dal miglioramento delle infrastrutture materiali ed immateriali al servizio dell'ICT.

Le risorse previste per il raggiungimento degli obiettivi vengono stanziare nei documenti di programmazione economico finanziaria ed operativa (triennale) come d'istituto.

5. Acceleratori di sviluppo. Zona Economica Speciale e Circostrizione.

La Legge n.162 del novembre 2023 (D.L. Sud) ha introdotto nel nostro Ordinamento la Zona Economica Speciale Unica (ZES Unica) che dal 1° gennaio 2024 sostituisce le otto ZES che erano state istituite nel Mezzogiorno con il Decreto-legge del 20/06/2017 n. 91. Dunque, al fine di promuovere un più ampio coordinamento e integrazione del complesso delle risorse stanziare per il Sud Italia e rendere l'area più attrattiva anche sul piano internazionale, il DL Sud ha istituito una

profonda riforma del sistema, volta a superare la suddivisione e passare ad uno strumento completamente rinnovato.

Il Sud Italia diventa, quindi, un'unica Area ZES e gli investitori che vorranno insediarsi in questo territorio potranno avere diversi vantaggi che vanno dal credito di imposta, alle semplificazioni burocratiche e all'Autorizzazione Unica per snellire le procedure.

La ZES avrà un forte collegamento con lo sviluppo portuale e logistico del Mezzogiorno, essendo un'iniziativa tarata per accogliere aziende import-export oriented che, quindi, hanno forti esigenze di movimentare le proprie merci per raggiungere i mercati di riferimento/approvvvigionamento.

L'esperienza più nota a livello internazionale è quella di Shenzhen, che fino al 1980 era un semplice villaggio di pescatori e a seguito dell'istituzione della prima ZES cinese è diventata una metropoli di 12,6 milioni di abitanti, con un PIL superiore ai 482 miliardi di dollari (studio PWC 2024 - Dalle Zone Economiche Speciali regionali e interregionali alla ZES unica).

L'elemento cardine originario della preesistente Zona Economica Speciale Sicilia Orientale, è stato proprio quello di concepire il porto come "perno" che guida un sistema rivolto a creare la crescita economica di un'area definita; tutti gli investimenti realizzati e tutta la strategia deve infatti essere disegnata per favorire la crescita dello scalo, del suo traffico, dell'import-export via mare, delle rotte di breve, medio, lungo raggio e, contestualmente, delle imprese.

La Sicilia Orientale, con i fondi PNRR e agevolazioni ZES, può accrescere l'infrastrutturazione strategica agendo per "aree vaste" e per "rete di relazioni".

Un Sistema Portuale non può fare a meno di retroporti, interporti o piattaforme logistiche connesse in corridoi multimodali, con diretta congiunzione con la rete europea di trasporto: gli interventi potranno favorire le reti di specializzazione e di collaborazione, indicando le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni necessarie, finalizzate alla messa a sistema.

Nella logica di Sistema Portuale ha un ruolo fondamentale l'avvenuto **ampliamento della Circostrizione** dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale con le inclusioni del Porto di Pozzallo prima e del Porto di Siracusa poi. Con l'allargamento della Circostrizione, attuare quelle azioni necessarie per incrementare i traffici, definendo una strategia comune ed adeguati interventi infrastrutturali, proponendo un modello di marketing congiunto e snellendo i processi.

Strategia che, proprio grazie alla istituzione delle ZES (ora ZES Unica), è stata già avviata attraverso un'azione sinergica tra l'Ente ed il Commissario ZES Sicilia Orientale, promuovendo accordi e protocolli di intesa, ad esempio con la Città Metropolitana di Catania e la società Interporti Siciliani, al fine di mettere a sistema queste due importanti ed essenziali piattaforme logistiche e studiare migliori e più efficienti vie dirette di collegamento.

In recenti studi SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) è stato stimato che la ZES può far crescere l'export di un territorio fino al 4% aggiuntivo medio annuo e il traffico portuale container dell'8,4%; numeri di tutto rispetto che potrebbero dare un contributo importante alla nostra economia. Inoltre, questi strumenti sono ritenuti strategici anche dal PNRR che ha messo a disposizione una somma di 630 milioni di euro per sviluppare l'infrastruttura logistica, stradale e ferroviaria dei territori compresi nella ZES. Tra gli interventi di coesione territoriale quelli che mirano a migliorare i collegamenti di "ultimo miglio" così da collegare le ZES con porti e infrastrutture e quindi ridurre i tempi e i costi della logistica. In questo contesto si colloca il finanziamento PNRR ottenuto dall'AdSP per il Porto di Augusta, finalizzato alla manutenzione delle opere di accesso al porto e alla realizzazione di una terza via di collegamento tra i comprensori portuali dell'isola e la terraferma (€ 26,208 MLN).

6. Il Sistema Portuale nella rete europea

Nella configurazione della rete transeuropea dei trasporti TEN-T, definita originariamente 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 della Circostrizione del Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale sono ricompresi il Porto di Augusta, quale nodo Core della rete, il Porto di Catania, appartenente alla rete globale o Comprehensive, ed il Porto di Siracusa, anch'esso nella rete Comprehensive.

Nel giugno 2024 è stato pubblicato il nuovo Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che ha modificato il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010, ed abrogato il regolamento (UE) n. 1315/2013 istitutivo della TEN-T, mirando principalmente a rafforzare il contributo della rete transeuropea dei trasporti agli obiettivi di decarbonizzazione e digitalizzazione della politica dei trasporti.

È stato introdotto un approccio a tre livelli, con la rete TEN-T da strutturarsi in tre fasi:

1. entro il 2030 la rete "core";
2. entro il 2040 la "rete principale estesa";
3. entro al 2050 la rete "comprehensive".

La nuova “rete” di progetti da attuarsi nella scadenza intermedia del 2040 è stata introdotta per anticipare il completamento di importanti progetti su larga scala, principalmente transfrontalieri, come i collegamenti ferroviari mancanti, prima della scadenza del 2050 che si applica a quella “comprehensive”.

Il nuovo Regolamento ben si colloca nell'ambito di un pacchetto di iniziative sulla mobilità sostenibile, volte a promuovere la decarbonizzazione del settore dei trasporti, il quale, secondo quanto previsto dal Green Deal Europeo (EGD, 2021), dovrebbe ridurre le proprie emissioni di gas ad effetto serra del 90% entro il 2050.

La revisione degli orientamenti TEN-T si prefigge quattro obiettivi principali: rendere i trasporti più ecologici, agevolare il trasporto senza soluzione di continuità; aumentare la resilienza della rete TEN-T, migliorare l'efficienza degli strumenti di governance della rete.

Il nuovo panorama geopolitico, i cui impatti sui mercati globali hanno evidenziato l'esigenza di non considerare isolatamente il mercato interno dell'Unione e la sua rete di trasporto, e di migliorare i collegamenti con i Paesi partner confinanti, ha reso successivamente necessario per la Commissione emendare la proposta nel mese di luglio 2022 (COM(2022)384). Per garantire, pertanto, una maggiore connettività, sono state proposte ed attuate delle modifiche al tracciato dei corridoi di trasporto transeuropei, e inseriti specifici elementi nell'articolato della proposta, quali ad esempio la standardizzazione dello scartamento ferroviario per migliorare l'interoperabilità ferroviaria, sia all'interno del territorio dell'Unione che all'esterno. Tra le modifiche si segnala l'estensione di quattro corridoi di trasporto europei all'Ucraina e alla Repubblica di Moldova.

Il nuovo Regolamento 1679/2024, di revisione della Rete TEN-T, ha ridefinito non solo i 9 Corridoi, ma anche delle Priorità Orizzontali: lo Spazio Marittimo Europeo (EMS) e il Sistema Europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). L'EMS, quale priorità orizzontale, si incentra sulla realizzazione di uno spazio marittimo europeo effettivamente sostenibile, intelligente, senza soluzione di continuità e resiliente, che possa essere pienamente integrato in una catena di trasporto porta a porta, nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti. Lo Spazio marittimo europeo è una componente fondamentale della rete di trasporto transeuropea, che collega e integra l'infrastruttura di trasporto marittimo nelle aree portuali con la rete terrestre. Esso include la creazione e l'ammodernamento di rotte di trasporto marittimo a corto raggio e lo sviluppo di porti marittimi in tutti gli Stati membri dell'UE e il loro collegamento con l'entroterra, comprese le regioni più periferiche.



Figura 19 - Corridoi TEN-T, con estensione ad Est

La presenza, confermata, dei porti dell'AdSP nella rete TEN-T ha rappresentato e continua a rappresentare un driver di sviluppo, nel rispetto degli obiettivi fissati dalla normativa comunitaria. L'essere inclusi nello SCAN-MED Corridor significa interloquire con i vertici delle istituzioni europee sullo sviluppo infrastrutturale, digitalizzazione, politiche energetiche, decarbonizzazione, connettività e comunicazione internazionale. Aspetti questi già in itinere per i porti di Augusta e Catania. Si richiamano qui, ad esempio, l'ultimo miglio della rete ferroviaria, l'elettificazione delle banchine, la cyber security, etc. Sfide che questa Autorità di Sistema non potrà non raccogliere nell'interesse del rilancio di una portualità efficiente e competitiva. Appare pertanto essenziale per

l'AdSP continuare a monitorare e riferire a livello comunitario sullo stato degli interventi infrastrutturali, della riorganizzazione delle aree, della compliance ambientale e della crescita in generale, con particolare attenzione al livello di maturità realizzativa e finanziaria delle opere, non solo in riferimento al Porto di Augusta, Porto "CORE" dello Scan-Med, ma anche dei porti della propria Circostrizione, che contribuiscono alla maturità del Sistema portuale nel suo complesso e dunque alla crescita del territorio strettamente connesso alla parte terminale del Corridoio Scan-Med (Sicilia/Malta). In quest'ottica devono collocarsi i recenti colloqui dell'AdSP con i vertici del Ministero dei Trasporti di Malta e di Transport Malta, al fine di potenziare le connessioni commerciali tra le parti più periferiche del Corridoio, ed il potenziamento del Porto di Pozzallo, di recente entrato a far parte del Sistema della Sicilia Orientale, nella dialettica commerciale con l'ultimo nodo del Corridoio.

7. Azioni a sostegno della decarbonizzazione. Politiche energetiche ed ambientali.

A partire dal 2018 l'IMO ha adottato una strategia iniziale volta a ridurre ed azzerare quanto prima possibile le emissioni di gas serra. L'IMO, l'Organizzazione Marittima Internazionale, nel 2023 ha revisionato la propria strategia per la riduzione dei gas ad effetto serra emessi dai trasporti marittimi, fissando gli obiettivi di emissioni zero entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008, con traguardi di riduzione di almeno il 20% e fino al 30% entro il 2030, e almeno del 70% con un obiettivo dell'80% entro il 2040

Gli obiettivi IMO si coordinano con il "Fit for 55" (in italiano: Pronti per il 55%) è un pacchetto di riforme e regolamenti economici e sociali promulgate dall'Unione europea, incentrate sulla lotta al cambiamento climatico e alla riduzione delle emissioni di gas serra. Nell'ambito dell'iniziativa Green Deal europeo, il 17 settembre 2020 la Commissione europea ha presentato il piano per ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

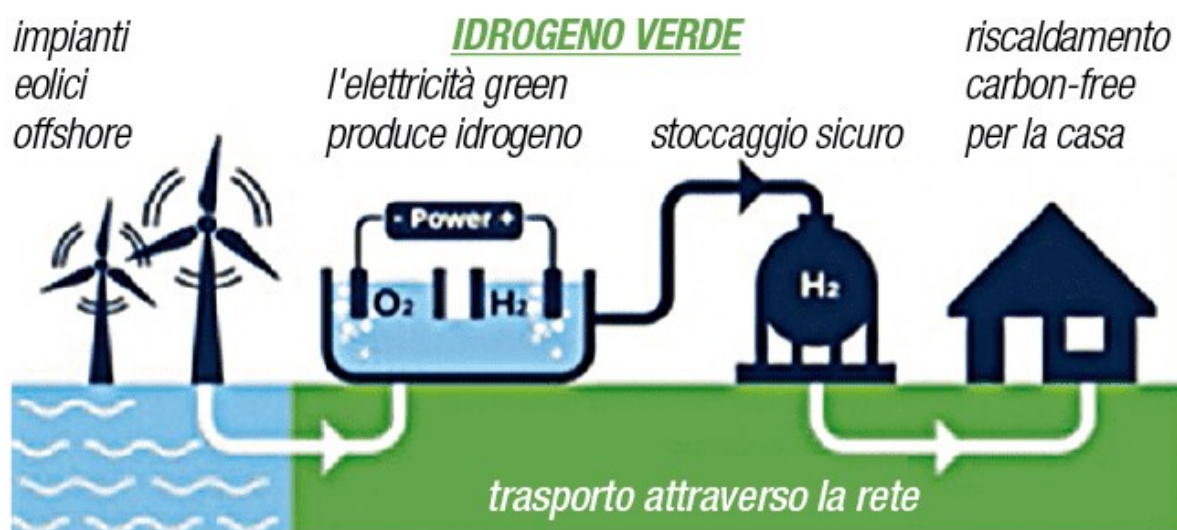
Tra gli investimenti e le azioni da porre in essere per facilitare la transizione verso un settore trasporti marittimi/logistica a zero emissioni, ci sono sicuramente la messa a disposizione di infrastrutture appositamente dedicate e strategie di ottimizzazione della logistica. Per quanto riguarda il settore dello shipping, gli intenti non mancano e i piani di riduzione delle emissioni a livello progettuale sono in itinere.

Allo stato attuale, in assenza di flotte completamente elettriche nel gommato, l'opzione migliore da un punto di vista ambientale, su cui sta spingendo molto anche l'Unione europea, è **l'intermodalità.**

Quindi, sul lato delle emissioni di CO₂, c'è ancora molto lavoro da fare. Necessario nel breve termine, per politiche di resilienza, è il passaggio all'intermodale e, nel lungo periodo, la graduale sostituzione dei veicoli ad alimentazione fossile con veicoli elettrici.

Questa AdSP ha aderito, nelle varie attività intraprese, al concetto di “sostenibilità” come una opportunità per generare efficienza e competitività. È ben conscia che ogni infrastruttura portuale ed il complesso delle attività che in essa si svolgono, ha un significativo impatto energetico-ambientale in termini di qualità dell'acqua e dell'aria, emissioni di gas climalteranti in atmosfera, consumo di suolo, impegno di risorse, produzione di rifiuti.

Le strategie prescelte da questa Autorità di Sistema mirano non soltanto all'ottenimento della contrazione responsabile dei consumi energetici, attuabile attraverso l'efficientamento del sistema edificio-impianto, ma anche e soprattutto alla sostituzione di energia a base di carbonio con fonti di energia rinnovabile e vettori energetici avanzati promuovendo in tal modo anche un vantaggioso risparmio economico oltre che un rispetto ambientale.



Esempio di produzione, trasporto e utilizzo di idrogeno verde (fonte Enea).

Figura 20 - Sistema chiuso di fonte green

Le principali linee di azione da porre in essere riguardano principalmente tre temi:

- Porre i presupposti per l'offerta in ambito portuale di carburanti alternativi per i natanti;
- Riduzione dei consumi energetici degli edifici e delle strutture e infrastrutture portuali;
- Incentivazione allo sviluppo e messa in atto di azioni di efficientamento energetico e impianti di produzioni di energia da fonti rinnovabili.

L’Autorità ha posto in essere le azioni amministrative dirette alla realizzazione di **un HUB GNL nel Porto di Augusta**. Ciò appare irrinunciabile affinché in un imminente futuro le navi possano utilizzare quest’altra fonte di energia che rappresenta una grande opportunità per una scelta sostenibile e rispettosa dell’ambiente. Pregio del “GNL small scale” è l’essere un combustibile utilizzabile per tutti gli usi, a differenza del mercato dei derivati petroliferi che ha richiesto specifici prodotti per le diverse locomozioni. Inoltre, per i depositi costieri il mercato offre soluzioni modulari, con serbatoi uguali in serie, da poche migliaia di mc, che permettono di seguire la crescita del mercato ma anche serbatoi di medie dimensioni, da diecimila fino a trentamila mc.



Figura 21 - Rendering rifornimento GNL su base galleggiante.

L’ AdSP sempre più impegnata al miglioramento dell’aspetto ambientale, nell’ottica di un porto sempre più GREEN ha già avviato le attività per migliorare l’efficienza energetica dei suoi scali attraverso la progressiva riduzione dei consumi energetici delle attività portuali, fino al raggiungimento di un complessivo stato di autonomia da fonte fossile.

Una primaria fonte di elevato consumo energetico era costituita dalla pubblica illuminazione delle strade e dei piazzali pubblici posti all’interno delle aree portuali a mezzo di torri faro e pali di illuminazione dotati di lampade tradizionali a vapori di mercurio. Uno degli obiettivi già raggiunti è quello della sostituzione di tutte le lampade tradizionali con nuove lampade a tipologia “led” che garantiscono, a parità di lumen, una notevole riduzione di energia necessaria e una durata di gran lunga superiore a quelle tradizionali di circa 100 volte.

Le lampade comprensive degli involucri strutturali di contenimento sono state posizionate su n. 12 torri faro del Porto Commerciale di Augusta, su n. 3 torri faro della Nuova Darsena Servizi del Porto di Augusta e sulle torri faro e i pali di illuminazione presenti nelle aree comuni del Porto di Catania.

L'intervento è stato attuato anche nel Porto di Pozzallo, con sostituzione di parte dell'illuminazione pubblica portuale.

L'AdSP ha provveduto, altresì, ad avviare la sostituzione delle autovetture più obsolete con vetture green a trazione elettrica. Nel periodo di progressiva sostituzione del parco mezzi si prevede un trend decrescente dei prezzi delle autovetture a trazione elettrica, che si stima possano equiparare i prezzi dei veicoli convenzionali entro il 2030.

Sempre nel campo della produzione energia elettrica da fonti rinnovabili quella fotovoltaica è caratterizzata dalla capacità di convertire direttamente la radiazione solare in energia elettrica.

Come è noto la regione Sicilia per la sua posizione geografica ha una irradiazione solare maggiore rispetto alle altre regioni pertanto è una opportunità poter sfruttare la fonte solare al minor costo ma soprattutto a zero emissioni.

L'AdSP sta già portando avanti delle azioni dirette nei siti portuali di propria competenza:

- a) Realizzazione di pensiline ombreggianti dotate di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, nelle aree adibite a parcheggio (già installate presso i Porti di Augusta e Pozzallo);
- b) Realizzazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili da installare sugli edifici dell'Autorità di Sistema Portuale (Porto Commerciale di Augusta).

Tali dotazioni, da un lato consentiranno una riduzione dei consumi energetici, abbattendo i prelievi dalla rete elettrica nazionale, dall'altro renderanno l'intero il "sistema porto" più efficiente e meno impattante dal punto di vista ambientale. Detta impostazione permetterà, infatti, ai siti portuali, avendo come obiettivo la neutralità climatica, di poter contare su un sistema di autoproduzione che, coordinato con l'efficientamento dei manufatti insistenti nelle aree portuali, nel medio-lungo periodo potrà portare ad una riduzione complessiva dei consumi dell'AdSP.

Si richiama l'esempio dell'installazione, su pensiline metalliche, di impianti fotovoltaici corredati da colonnine elettriche di ricarica (già in funzione presso il porto di Augusta). L'energia prodotta, oltre ad essere impiegata direttamente durante le ore diurne, nel medesimo arco temporale viene immagazzinata all'interno di sistemi di accumulo che ne consentono il successivo utilizzo anche durante il periodo notturno (ad esempio, per la ricarica delle auto elettriche di proprietà dell'Ente utilizzate durante il giorno).

Ulteriore opportunità è data dalla proposta progettuale che prevede l'installazione di turbine eoliche ad asse orizzontale presso la diga foranea del porto di Augusta (SR). Con l'installazione delle turbine eoliche si potrà produrre energia elettrica da fonte rinnovabile (energia eolica), evitando così

di dover ricorrere ai combustibili di tipo tradizionale, riducendo l'immissione in atmosfera di gas clima alteranti. Per la valutazione delle risorse energetiche del sito in esame è stata approntata un'analisi di tipo statistico sulla base dei dati presenti sull'atlante eolico e sulla base delle caratteristiche orografiche del sito.

Un ultimo elemento da considerare, sicuramente non meno importante, è che il porto di Augusta è posto in un sito su cui gravano vincoli sovraordinati, che hanno influito fortemente sulla definizione del quadro della trasformabilità della Rada di Augusta costituendo, di fatto, una "invariante strutturale" suscettibile unicamente di interventi di salvaguardia e valorizzazione. Si tratta sia i vincoli di natura paesaggistica che di natura ambientale.

Tra essi, preminente è sicuramente vincolo ambientale SIN, acronimo di Sito Interesse Nazionale, di "Priolo", che riguarda anche Siracusa, ora anche essa nel sistema portuale. Tema che occorre trattare anche perché è intendimento di questa Amministrazione procedere a lavori di dragaggio dei fondali che, certamente, sono condizionati dall'essere proprio in area SIN.

Per quanto concerne la bonifica della rada e i suoi effetti si specifica che l'area SIN Priolo comprende tutta la rada del porto di Augusta e diverse aree a terra, alcune nella zona industriale site sul demanio marittimo di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale.

L'eventuale bonifica della rada, tematica sempre attuale ed attenzionata sia dal territorio che dal Governo nazionale, comporterebbe, oltre all'evidente risanamento ambientale di tutta la zona, anche un maggiore snellimento dell'iter burocratico autorizzativo per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali vere e proprie e per quelle dell'hinterland, di fatto altamente degradate, che potrebbero essere riconvertite per nuove attività a maggiore sostenibilità ambientale.

8. Le imprese ed il lavoro portuale

L'Autorità di Sistema Portuale svolge un ruolo strategico di indirizzo e coordinamento nel variegato mondo portuale e specificatamente delle attività portuali.

Le imprese portuali art. 16 (imprese portuali e di servizi complementari), svolgono un ruolo fondamentale per garantire la massima efficienza dell'operatività portuale.

La loro attività si riverbera sui territori circostanti con un articolato numero di operatori legati soprattutto al settore della logistica.

Ad oggi, nei porti ricadenti all'interno della Circostrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale, alla luce del già citato ampliamento di cui Legge n°108 del 5 agosto 2022, risultano attive:

- n. 21 imprese portuali (n°11 per il porto di Augusta, n° 8 per il porto di Catania e n° 2 per il Porto di Pozzallo);

- n° 16 imprese di servizi portuali (n° 7 su Augusta, n° 4 su Catania e n° 5 per il porto di Pozzallo);
- circa 500 società iscritte nel Registro di cui ex art. 68 C.N. che operano nei tre scali portuali.

Si sta registrando, anche in ragione delle nuove opere infrastrutturali in itinere (banchina container, collegamento ferroviario, ecc.), un interesse sempre crescente nei confronti dello scalo megarese da parte di operatori che così andranno ad ampliare l'offerta merceologica, in particolare nel settore della movimentazione dei containers, del project cargo e della componentistica eolica. In questo contesto merita, altresì, menzione l'attività di trasporto transfrontaliero dei rifiuti indifferenziati non pericolosi in balle codice CER 191212, con un volume annuo di circa tonn. 80.000/100.000.

In un'ottica di sistema, questo segna il cambiamento di passo in un porto da decenni dedicato quasi esclusivamente al traffico general cargo ed alle rinfuse secche e liquide.

Si conferma, altresì, il trend positivo della linea di passeggeri e rotabili che insiste nel porto di Pozzallo, in particolare si registrano n. 425.000 passeggeri (di cui 717 croceristi) e n. 95.600 rotabili.

Per ciò che concerne il Porto di Catania, nel 2024 si rileva un tendenziale mantenimento dell'andamento del settore crocieristico, registrandosi il numero n. 99 toccate e n. 219.470 di crocieristi.

Con riguardo alle merci, si rappresenta che la consolidata presenza di una delle compagnie di navigazione più importanti in Italia, che con i suoi traffici di merce trasportata su rotabili copre una notevole quota di mercato del traffico totale nazionale del comparto RO-RO, colloca il porto di Catania ai primi posti nel panorama nazionale e consolida la posizione di leadership in Italia e nel Mediterraneo del porto etneo nello Short Sea Shipping.

Ulteriormente, la disponibilità infrastrutturale degli scali del sistema, con il ripristino della Darsena commerciale del porto di Catania e l'avvio dei lavori inerenti al nuovo terminal containers nel porto di Augusta, pongono le basi per ulteriore sviluppo dei traffici e, conseguentemente, maggiore offerta di lavoro e occupazione dell'intero indotto portuale.

9. Organizzazione ed ottimizzazione delle risorse interne.

Qualsiasi organizzazione, pubblica o privata, è fatta sicuramente di persone oltre che di mezzi ed attrezzature. I lavoratori sono sempre più al centro di una grande attenzione verso un'alta formazione per far fronte alle nuove sfide e risorse imposte e messe a disposizione dall'Europa, ZES e PNRR.

È per questo motivo che occorre avere una visione per affrontare il viaggio verso i porti del 2030 che passa attraverso le seguenti tappe fondamentali:

- **miglioramento della dotazione organica;**
- **formazione e valorizzazione delle competenze;**
- **digitalizzazione;**
- **governance dei processi;**
- **welfare e parità di genere.**

Miglioramento della dotazione organica

Alla data del 1° novembre 2024 la Segreteria Tecnico Operativa risulta avere in forze n. 60 unità di personale, compreso il Segretario Generale. Le unità di personale sono destinate a crescere, anche in seguito alle esigenze emerse per l'ampliamento della Circostrizione, prima con l'acquisizione del Porto di Pozzallo e l'istituzione dell'Ufficio Amministrativo Decentrato, più di recente con l'ingresso del Porto di Siracusa.

Con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 330 del 13.08.2021, recante l'approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e PNC, risultano destinate al settore portuale nazionale risorse per complessivi euro 9,2 miliardi, ripartite in annualità, come di seguito indicato:

- “Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”;
- “Aumento selettivo della capacità portuale”;
- “Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale”;
- “Efficientamento energetico”;
- “Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)”;

Le tematiche sopra evidenziate costituiscono obiettivi primari per questa Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

Ciascuna AdSP, quale soggetto attuatore e beneficiario, è obbligata a garantire la realizzazione completa del progetto e la funzionalità dei medesimi interventi, oggetto dei finanziamenti stanziati e assegnati, nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali correlati al finanziamento stesso, a pena di revoca del finanziamento qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Al fine di trarre gli obiettivi connessi alle risorse assegnate con il citato Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 330 del 13.08.2021, le procedure di

reclutamento già avviate dall'Ente si sono orientate verso profili professionali specialistici in modo prioritario per il raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Ente e del Paese, meglio esplicitati nei decreti di stanziamento dei fondi PNRR/PNC.

A tale proposito, si rappresenta che questa AdSP MSOr, in seguito ad Avviso Pubblico in data 10.07.2023, ha oggi in forze ulteriori 4 ingegneri/architetti impiegati nella realizzazione nell'ambito del piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR degli interventi infrastrutturali assegnati, proprio al fine di affiancare Segreteria Tecnico Operativa con unità specialistiche da inserire nell'ambito dei procedimenti di infrastrutturazione avviati.

Formazione e valorizzazione delle competenze

Atro elemento importante nella crescita dell'Ente è dato dalla formazione e qualificazione del personale.

Aspetto fondamentale nella fase di ottimizzazione delle risorse interne riveste la formazione dei dipendenti, non solo quella obbligatoria legata ad attività tipiche dell'Ente, ma in particolare quella finalizzata a curare gli adempimenti relativi all'appartenenza alla ZES (Zona economica speciale) e all'attuazione del PNRR.

Tutto ciò consentirà di gestire efficientemente l'azione amministrativa e garantire un'elevata qualità dei servizi, fondati sulle conoscenze e sulle competenze.

Tutto ciò deve, assicurare il diritto alla formazione permanente, utilizzando i fondi previsti nel bilancio dell'Ente, attraverso una pianificazione e una programmazione delle attività formative che tengano conto anche delle esigenze e delle inclinazioni degli individui. L'attivazione di diversi piani strategici, tra cui quello finalizzato alla realizzazione dell'e-government, sarà possibile soltanto grazie alla formazione delle risorse umane.

Si dovrà passare ad una fase di attuazione e gestione delle riforme normative e di attenzione allo sviluppo delle organizzazioni, che passa attraverso la crescita e la valorizzazione della professionalità e l'utilizzo ottimale dei fondi comunitari, quelli ordinari nazionali e regionali, quelli derivanti dai risparmi di spesa e dai processi di esternalizzazione. L'obiettivo primario di questo intento organizzativo è quello di promuovere la realizzazione di un'efficace analisi dei fabbisogni formativi e la programmazione delle attività formative, per assicurare il diritto individuale alla formazione permanente in coerenza con gli obiettivi istituzionali.

La formazione deve coinvolgere tutti i dipendenti di questa AdSP, senza distinzione di ruoli e livelli, garantendo un numero minimo di ore di formazione per addetto. Le attività formative dovranno rispondere a standard minimi di qualità e assicurare il controllo del raggiungimento degli

obiettivi di crescita professionale dei partecipanti e di miglioramento dei servizi resi dall'Ente ai cittadini ed alle imprese. La formazione, infatti, dovrà essere sviluppata attraverso un sistema di governo, di monitoraggio e controllo che consenta di valutarne l'efficacia e la qualità.

Digitalizzazione

Tema decisamente rilevante, sia per la competitività degli operatori e del sistema logistico nazionale che per il suo contributo alla sostenibilità, è certamente quello della digitalizzazione.

C'è da dire che la crisi sanitaria e i lockdown del 2020 hanno dato una spinta decisiva alla digitalizzazione dei processi aziendali e le politiche nazionali ed europee continueranno a farlo. Soffermandoci sull'impatto che l'evento pandemico ha avuto sugli investimenti da parte delle aziende, possiamo osservare che la digitalizzazione rientra tra le tematiche a cui nel 2020 le imprese hanno dato un'importanza molto alta (8,34 su una scala da 1 a 10), affiancata ovviamente da investimenti volti ad adeguare gli ambienti lavorativi e i processi aziendali agli standard di igiene richiesti nel 2020.

Quando si parla di transizione dobbiamo aver ben presente che parliamo di un processo che si compone di fasi, e che dovrà coinvolgere tutti i settori della vita economica-sociale. Questo è ancora più vero quando ci riferiamo al settore marittimo-portuale e della logistica nel quale le due transizioni, quella energetica e quella digitale, sono fortemente interconnesse e coinvolgono tutti i settori e tutti gli attori della comunità portuale e dell'intero sistema logistico portuale di riferimento. Nel caso delle Autorità di Sistema Portuale approcciare la transizione energetica e digitale significa inoltre saper coniugare la parte pubblica con la parte privata, in particolare il ruolo dell'ente pubblico con le esigenze degli operatori privati al fine di dare un senso nuovo alle azioni e ai progetti da mettere in campo per conseguire l'obiettivo di pubblico interesse.

Digitalizzare la PA non è facile né breve. Ma, come azione mirata e progressiva, che non dovrà conoscere soste, si potrà arrivare a buoni risultati nel triennio di riferimento del POT, al termine del quale si trapperà l'obiettivo di annullare i processi manuali ed il ricorso alla carta negli atti d'ufficio, se non in misura minima e necessaria a sostenere quelle azioni con eventuali soggetti pubblici e/o privati ancora non completamente digitalizzati.

Governance dei processi

Ulteriore tappa del viaggio verso i porti del 2030 è rappresentata dalla *governance dei processi*. Già prima della crisi innescata dalla pandemia i settori della logistica, dei trasporti e dello shipping avevano compreso l'importanza del "data sharing" tra i vari attori coinvolti in un processo, ma oggi

c'è bisogno di un salto in avanti, di una collaborazione digitale, cosiddetta digital collaboration, che coinvolga tutti gli attori della catena logistica. Il cambio di approccio, la nuova prospettiva e la gestione del “nulla sarà più come prima” ha bisogno di sistemi di governance innovativi che mettano al centro la digital collaboration e una forte partnership pubblico/privato in campo digitale. Questo processo che deve portare ad una nuova governance può essere svolto in primis da quei soggetti che per loro natura sono “di sistema” dal punto di vista logistico, infrastrutturale, economico, funzionale, ambientale e digitale, ossia le Autorità di Sistema Portuale. A loro spetta il compito di guidare i vari attori della catena logistica nel viaggio verso i porti del 2030 e oltre.

Su queste sfide ha iniziato e puntare da qualche anno, ma continuerà a farlo ancora di più, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Sul tema della Digitalizzazione si è molto investito sulla Cyber Security. La crescente dipendenza della vita quotidiana e dell'economia globale dalle nuove tecnologie digitali ha reso la cybersecurity una questione essenziale per la prosperità e per la sicurezza dei cittadini e delle imprese. Se da un lato, infatti, l'utilizzo sempre più ampio e pervasivo delle tecnologie digitali offre a cittadini, istituzioni e imprese nuove opportunità di connessione, favorendo la diffusione delle informazioni e lo sviluppo di nuovi modelli di business, dall'altro il ricorso all'ICT li espone a nuovi rischi, tra i quali gli attacchi da parte di “cyber criminali” che cercano spesso di sottrarre dati e compromettere il funzionamento di strutture critiche. Basti pensare a ciò che sta accadendo con Il conflitto armato tra Russia e Ucraina. La necessità di sviluppare infrastrutture e tecnologie di cybersecurity nazionali sul territorio italiano in primis, non è più procrastinabile, si deve sviluppare un'infrastruttura di cyber sicurezza distribuita, formata da enti pubblici, governativi e dal grande sistema nervoso delle aziende private italiane. La compromissione della sicurezza delle informazioni in una società governata dall'informazione è in grado di mettere in ginocchio un intero paese, ed essendo la nostra Autorità di Sistema una infrastruttura strategica critica occorre continuare in questo percorso virtuoso. Altro aspetto legato alla digitalizzazione è sicuramente facilitare ed agevolare la circolazione delle merci in ingresso ed uscita dal porto. Anche in questo campo l'AdSP Con Decreto n. 6288 del 14.04.2021, del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali div. 2 – programmi operativi nazionali in materia di infrastrutture e trasporti, è stato ammesso a finanziamento il Progetto “SMART PORT” presentato sull'AVVISO PUBBLICO DI MANIFESTAZIONE DI INTERESSE ASSE A “DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA – PAC 2014-20, che si è classificato al primo posto per valutazione. Detto progetto, per un importo di € 5.221.000,00 si pone l'obiettivo di infrastrutturare, con adeguate tecnologie, gli scali di Augusta e

Catania e velocizzare il transito dei mezzi e delle merci contribuendo anche ad una riduzione di emissioni CO2.

Tutto ciò non può, come anticipato in premessa, essere attuato se non da un'adeguata e formata forza lavoro. Da anni, le Autorità Portuali di Augusta e Catania, oggi AdSP Mare Sicilia Orientale, hanno dovuto far fronte a fide e carichi di lavoro con una pianta organica miseramente esigua numericamente. Per questo, negli ultimi sei mesi, è stata posta particolare attenzione all'accelerazione dei concorsi per coprire le postazioni vacanti dell'attuale pianta organica, che, in un futuro molto prossimo, dovrà essere oggetto di necessaria revisione nella sua struttura e concezione.

Welfare e parità di genere

Infine, ulteriore attenzione si intende prestare al Welfare. Sempre più si sta acquisendo consapevolezza dell'esigenza di porre in essere iniziative in grado di sviluppare sinergie di collaborazione con le città per migliorare la qualità e l'accessibilità delle aree portuali nonché, in generale, per promuoverne l'immagine positiva nei confronti dell'opinione pubblica. A ciò si aggiunge la necessità di attrarre i giovani verso percorsi professionali legati alle diverse attività portuali anche in considerazione della carenza di lavoratori qualificati. L'integrazione sociale è un compito specifico delle Autorità Portuali, indipendentemente dalla loro gestione o struttura organizzativa. L'integrazione sociale è parte fondamentale nell'amministrazione dei porti e riguarda le azioni che hanno come obiettivo quello di ottimizzare le relazioni tra i porti e l'ambiente sociale circostante. Essa si concentra sul fattore umano, cioè i dipendenti, attuali e futuri, le persone che vivono in, o nelle vicinanze di, aree portuali e le persone in genere. Per tale motivo attraverso una serie di iniziative, anche promosse da ESPO quali *"CODICE DI BUONE PRATICHE PER L'INTEGRAZIONE SOCIALE DEI PORTI"*, si è deciso di redigere un "Bilancio di Sostenibilità" dell'Ente, capace di rendere ed informare, con maggiore trasparenza le ricadute degli sforzi e delle azioni poste in essere dall'Ente sul territorio.

10. Conclusioni

Si ribadisce conclusivamente, nel richiamare tutto quanto sopra detto, come appaia evidente che ogni infrastruttura, adeguata e tecnicamente efficiente non può prescindere dalle scelte dei cluster delle company di navigazione.

Invero, non si possono raggiungere gli ambiziosi obiettivi in mancanza di una volontà reale, di tutto il cluster interessato e di tutte le amministrazioni coinvolte, di condividere e seguire questo percorso con convinzione e sinergica.

Occorrerà proseguire con le, già in parte attuate, scelte decise e coraggiose, che riguardano:

- la struttura dell'AdSP;
- l'assetto dei porti di sistema;
- il raggiungimento degli obiettivi di crescita.

Bisogna insistere con interventi mirati di innovazione, introducendo nuove programmazioni di sviluppo, best practice e la capacità di ottenere fonti economiche di finanziamento per il loro raggiungimento. Questo consentirà di accrescere l'autorevolezza e la percezione dell'Autorità come organizzazione primaria che poggia il suo operato sulla competenza e sul risultato, che porta con sé sviluppo, ricchezza e lavoro.