



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

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2017 - 2019

“Sulle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche”

(Art. 9, comma 5, lett. b), L.84/94)

INTRODUZIONE - INNOVARSI PER ADERIRE ALLA REALTA' CHE CAMBIA

In un periodo come quello attuale in cui si parla solo di crisi e difficoltà, in cui sembra che l'unica soluzione possibile sia ristrutturare e tagliare e in cui si è inserita la riforma dei porti con la costituzione delle autorità di sistema portuale, la nuova governance e ancor di più il presidente con una visione manageriale e innovatrice, devono riuscire a cogliere le tante sollecitazioni che giungono dall'esterno per rispondere in modo nuovo alle attuali esigenze del mercato.

Il nuovo P.O.T. dell'AdSP racconta gli obiettivi strategici che si è posta questa amministrazione; è stato redatto all'insegna dell'innovazione, dopo avere studiato attentamente le realtà dei quattro porti che fanno parte del network, le attuali condizioni infrastrutturali, i traffici esistenti e quelli con potenziale di sviluppo, il tessuto economico, turistico - ricettivo delle città portuali, delineando un nuovo piano di rilancio concreto, efficiente e competitivo.

La nuova strategia di pianificazione, coordinata e unica, intende accogliere la specializzazione "naturale" dei singoli scali e avviare un processo di sviluppo delle quattro città portuali adottando soluzioni progettuali – in particolare per le fasce costiere del waterfront urbano - che prediligano la valorizzazione dell'aspetto naturalistico e sociale, con ampi spazi aperti, pubblici e percorsi pedonali; il miglioramento delle infrastrutture esistenti attraverso interventi di immediata realizzazione volti a incrementare l'operatività dell'intero sistema portuale, oltre alla grande infrastrutturazione e l'approfondimento dei fondali, necessari e determinanti per accogliere le navi di nuova generazione. E ancora: la creazione di nuove aree operative e la razionalizzazione di quelle esistenti; lo sviluppo della piccola e grande cantieristica – importante segmento nell'economia portuale – il miglioramento dei collegamenti viari, la realizzazione, l'ampliamento o il restyling di terminal adeguati e di strutture ricettive dedicate alla nautica e all'incremento dei posti barca.

Un ruolo di primo piano riveste il potenziamento delle autostrade del mare per l'incremento del traffico Ro-Ro, Ro-Pax e cargo non soltanto sulle rotte tirreniche ma anche da e verso il nord Africa, e del traffico containers soprattutto nel porto di Trapani, naturale via d'accesso per il Medio e l'Estremo Oriente e gli USA.

L'AdSP intende altresì contribuire alla qualificazione, promozione e valorizzazione delle marinerie della Sicilia occidentale, sostenendo azioni finalizzate allo sviluppo della Blue Economy che favoriscano la crescita economica ed occupazionale del settore rendendo sostenibile e più efficiente l'attività della pesca.

Tutti gli interventi in corso di esecuzione e quelli programmati mirano a eliminare le criticità in atto e creare le necessarie condizioni attrattive per posizionare i porti del sistema della Sicilia occidentale sul mercato nazionale ed internazionale, secondo i più elevati standard qualitativi.

Inoltre, attraverso una massiccia campagna promozionale degli scali, che viaggerà di pari passo con il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal P.O.T. 2017 - 2019, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale intende ottenere un duplice risultato: da un lato "catturare" nuove quote di mercato raccontando passo dopo passo ciò che si sta realizzando; dall'altro rendere il cittadino e la comunità portuale partecipi delle decisioni assunte, degli obiettivi raggiunti e da raggiungere nel

rispetto della tempistica prevista e del corretto utilizzo delle risorse pubbliche: un modo per avviare un nuovo rapporto tra P.A., mercato e utenza all'insegna della "conoscenza - visibilità - fiducia".

PREMESSA E SCENARIO GENERALE DEI PORTI DEL NETWORK

Con l'entrata in vigore del D.lgs. n. 169 del 04/08/2016, è stata istituita l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale** che, subentrando all'Autorità Portuale di Palermo, che già gestiva i porti di Palermo e Termini Imerese, ha ricompreso nella circoscrizione di competenza i due scali di Trapani e Porto Empedocle.

La riforma ha trovato applicazione nelle quindici Autorità di Sistema Portuale in tempi diversi a causa del momento temporale di insediamento dei Presidenti e poi della istituzione degli organi; per quanto riguarda l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, il Presidente è stato nominato con D.M. del 28 giugno 2017 ed il Comitato di Gestione si è insediato il 25 settembre 2017.

E' iniziata, quindi, una fase di acquisizione preliminare di tutte le informazioni necessarie per la gestione dei due nuovi porti di Trapani e Porto Empedocle, prima non sede di Autorità Portuale, ancora in itinere.

Sono in corso le preliminari visite ai due porti, ai Comandanti delle Capitanerie, e le interlocuzioni con il personale delle stesse per acquisire le principali conoscenze e documentazioni per supportare l'avvio della gestione effettiva delle materie di competenza con la consegna formale delle aree demaniali portuali.

Il Piano Operativo Triennale costituisce il documento di pianificazione e programmazione delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche con attenzione agli obiettivi prefissati e gli interventi previsti per il raggiungimento degli stessi; il POT, soggetto a revisione annuale, riguarda il triennio 2017 – 2019 in quanto la revisione del 2017 è stata ritardata perchè si attendeva, da un momento all'altro, la Riforma delle Autorità di Sistema Portuale con nuove logiche di accorpamento.

Considerato l'ambito di competenze dell'AdSP e l'ambito temporale, è importante ricordare che il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica prevede la "Istituzione delle "Aree Logistiche Integrate" nelle Regioni in ritardo di sviluppo, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e di soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di co-finanziamento sui fondi strutturali, per i quali le Autorità di Sistema Portuale saranno il soggetto promotore capofila."

In conformità a tali indirizzi, il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 ha quindi definito 5 ambiti nazionali di sviluppo, tra cui l'Area Logistica Integrata del Quadrante della Sicilia Occidentale, includendovi i nodi e le infrastrutture della Rete Trans-Europea di Trasporto (TEN-T) compresi nei territori di competenza.

Per l'attuazione degli interventi nelle suddette Aree Logistiche Integrate, il PON Infrastrutture e Reti stabilisce inoltre che "Il ruolo di soggetto promotore di progettualità è riconosciuto alle Autorità Portuali esistenti, garantendo così l'avvio - in ciascuna ALI individuata dal Programma - delle operazioni."

In attuazione al *PON Infrastrutture e Reti*, in data 27/07/2016 il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, con l'*Autorità Portuale di Palermo* ed altri soggetti istituzionali ha sottoscritto un "**Accordo di adesione all'Area Logistica Integrata della Sicilia Occidentale**", al fine di attivare e coordinare gli investimenti dell'ALI nell'ambito della programmazione dei *Fondi Strutturali e di Investimento Europei*.

In ottemperanza agli impegni sottoscritti nell'ambito del sopra citato *Accordo di Adesione* del 22/07/2016 è stato predisposto un **Documento di Sviluppo e di Proposte dell'Area Logistica Integrata della Sicilia Occidentale** per l'individuazione condivisa degli investimenti nei settori portuale e logistico da finanziare attraverso i fondi del PON e ulteriori eventuali risorse integrative.

Il suddetto *Documento di sviluppo e di proposte*, attualmente in fase di approvazione finale, definisce dunque gli interventi da porre in essere in coordinamento con le programmazioni europea, nazionale e locale e da finanziare attraverso il sopra citato *Accordo di Programma Quadro rafforzato*, di cui costituirà parte integrante.

Nella nuova configurazione delle *Trans-European Network of Transport* (TEN-T) definita dal Regolamento (UE) 1315/2013 il *Quadrante della Sicilia Occidentale* 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.

Dal punto di vista territoriale, il Quadrante della Sicilia Occidentale comprende interamente le province di Palermo, Trapani, e Agrigento e la parte settentrionale della provincia di Caltanissetta.

All'interno della propria *Area Logistica Integrata* sono presenti i seguenti nodi e infrastrutture della rete TEN-T *Core* e *Comprehensive* individuati dal Regolamento (UE) 1315/2013 sopra citato:

1. nodo urbano di Palermo (rete *Core*);
2. porti di Palermo e Termini Imerese (rete *Core*);
3. porto di Trapani (rete *Comprehensive*);
4. aeroporto di Palermo - Punta Raisi (rete *Core*);
5. aeroporto di Trapani Birgi (rete *Comprehensive*);
6. aeroporto di Pantelleria (rete *Comprehensive*);
7. aeroporto di Lampedusa (rete *Comprehensive*);
8. autostrada A19 Palermo-Catania (rete *Core*);
9. autostrada A20 Palermo-Messina (rete *Comprehensive*);
10. autostrada A29 Palermo-Trapani-Mazara del Vallo (rete *Comprehensive*);
11. strada statale 115 tratto Mazara del Vallo-Agrigento (rete *Comprehensive*);
12. strada statale 640 Caltanissetta-Agrigento (rete *Comprehensive*);
13. linea ferroviaria Palermo-Catania (rete *Core*);
14. linea ferroviaria Palermo-Messina (rete *Comprehensive*);
15. linea ferroviaria Palermo-Trapani (rete *Comprehensive*).

Oltre al suddetto elenco, seppure al momento non ricompreso nella rete TEN-T, va citato anche il futuro interporto di Termini Imerese che è stato inserito come *Grande Progetto* nel *P.O. FESR Sicilia 2014-2020*.

È da menzionare inoltre anche lo scalo marittimo di Porto Empedocle, incluso nel costituendo *Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale*, all'interno del quale è stata autorizzata la realizzazione di un terminale di rigassificazione che, tra le varie funzioni previste, potrebbe consentire il rifornimento di GNL a bettoline e navi shuttle volte a effettuare servizi di bunkeraggio in altri porti.

A tale riguardo infatti il *Quadro Strategico Nazionale* per i carburanti alternativi, recepito dal D.Lgs. 257/2016 in attuazione alla Direttiva 2014/94/UE, prevede entro il 2025 l'entrata in esercizio nel Sud Italia di un **impianto di stoccaggio primario di GNL** presso un terminale di rigassificazione per la catena di approvvigionamento e stoccaggio di Gas Naturale nel trasporto marittimo e terrestre.

Il *PON Infrastrutture e Reti 2014-2020* ha inoltre espressamente indicato la necessità di avviare operazioni di governance locale *“pianificando e gerarchizzando una serie di interventi sul **sistema portuale di Palermo-Termini Imerese** e sull'**Interporto di Termini Imerese**, entrambi appartenenti alla rete Core, nonché sulla **rete ferroviaria di collegamento**”*.

Partendo dagli indirizzi di programma sopra esposti, sulla base delle analisi di contesto e degli *Obiettivi Specifici* condivisi dal Tavolo tecnico nel *Documento di Sviluppo e di Proposte*, è stato elaborato uno *scenario di sistema dell'ALI nel medio-lungo termine* incentrato prioritariamente sullo **sviluppo dell'asse centrale Palermo-Termini Imerese** supportato dai **nodi di Trapani e Porto Empedocle/Agrigento**.

In particolare, la strategia di sviluppo dell'Area Logistica Integrata è stata incentrata sui porti di Palermo e Termini Imerese, in sinergia con gli scali di Trapani e di Porto Empedocle, tenendo conto delle potenzialità ancora non del tutto espresse nei settori delle *autostrade del mare*, della *crocieristica* e della *cantieristica navale* connesse con il tessuto produttivo locale.

Il **porto di Palermo** costituisce infatti il principale punto di accesso della Sicilia per i collegamenti con gli altri porti nazionali dell'arco tirrenico, la cantieristica navale e le crociere. Le maggiori limitazioni di sviluppo e di accessibilità dello scalo palermitano derivano dalla sua natura di “porto storico”, completamente inglobato all'interno del tessuto urbano consolidato del capoluogo siciliano. Ciò determina una limitata disponibilità di spazi per la movimentazione delle merci e una crescente condizione di congestione delle vie terrestri che collegano il terminale marittimo all'entroterra dell'Isola.

A tali criticità occorre aggiungere la necessità di effettuare interventi manutentivi di dragaggio dei fondali, che al momento sono in parte inadeguati ad accogliere navi di maggiori dimensioni e a far fronte alla tendenza del *gigantismo navale* in atto.

L'estensione nel 2007 della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo al **porto di Termini Imerese**, anch'esso inserito nella rete TEN-T Core, ha aperto nuovi scenari di sviluppo sinergico del Sistema Portuale della provincia palermitana con la possibilità di specializzare i due scali in modo complementare.

Sul capoluogo potrebbe infatti essere concentrata la cantieristica navale e il traffico passeggeri e crociere nonché le principali strutture del diporto, mentre su Termini Imerese potrebbe gradualmente

confluire la prevalenza del traffico Ro-Ro, da potenziare nel contesto delle Autostrade del Mare. Anche se resta comunque ferma la necessità commerciale di mantenere su Palermo una quota di tale segmento di traffico connessa alle linee miste Ro-Pax.

La potenzialità di sviluppo dello scalo di Termini Imerese è dovuta soprattutto alla disponibilità di aree operative e al suo collegamento diretto alle principali direttrici di traffico terrestre, nonché alle possibilità di espansione retroportuale verso l'area industriale e il realizzando interporto.

Per tali peculiarità il porto di Termini Imerese potrebbe quindi sviluppare oltre al trasporto combinato strada-mare anche il settore delle merci convenzionali e dei contenitori servendo il bacino di utenza delle aree occidentale e centrale della Sicilia.

In generale il sistema portuale di Palermo-Termini Imerese registra una movimentazione merci che nel 2016 ha raggiunto il valore massimo di circa 6,7 milioni di tonnellate annue, prevalentemente costituite da traffico Ro-Ro con una quota minoritaria di traffico contenitori.

Il **porto di Trapani** è invece il principale terminale di collegamento marittimo con le isole Egadi e Pantelleria e, oltre a presentare delle potenzialità di sviluppo legate al trasporto passeggeri, è anche caratterizzato da un traffico commerciale connesso alle attività produttive locali della Val di Mazara ed al settore containerizzato, in particolare del marmo della provincia. Lo scalo è utilizzato anche per approdi di navi crociera, ma non quelle di grandi dimensioni a causa della tipologia di ormeggi disponibile.

Porto Emedocle, infine, costituisce il principale scalo di riferimento per i collegamenti con le isole Pelagie e, come già evidenziato in precedenza, potrebbe ricoprire un nuovo ruolo nella logistica nazionale di approvvigionamento e stoccaggio dei carburanti alternativi per il trasporto marittimo e terrestre; lo scalo, inoltre, è utilizzato per operazioni di merce varia ed alla rinfusa e per l'approdo di poche navi crociera.

In particolare la nuova articolazione tiene conto degli obiettivi e delle strategie definite:

- nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* e nella successiva riforma portuale avviata con il D.Lgs 169/2016;
- nel *Quadro Strategico Nazionale* per i carburanti alternativi definito dal D.Lgs 257/2016 che recepisce la *Direttiva 2014/94/UE sulla infrastruttura per carburanti alternativi* richiamando indirettamente i limiti di emissioni delle aree SECA e la *Direttiva 2012/33/UE*;
- il *Piano di Azione ITS* e i successivi documenti di programmazione nazionale conformi alla *Direttiva 2010/40/UE*.

Infatti, in funzione di tale quadro normativo e programmatico, la governance e l'attuazione della rete configurata nello scenario di medio-lungo termine ruoteranno attorno a tre elementi centrali per lo sviluppo e la gestione dell'Area Logistica Integrata:

- il **Distretto Logistico-Intermodale Integrato di Termini Imerese**, da costituire attraverso l'istituzione di una **Zona Economica Speciale** ai sensi del D.L. 20/06/2017 n. 91, che è volto a creare una *governance* unica tra il porto, l'interporto e l'area industriale di Termini Imerese;
- il **Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale**, istituito ai sensi del D.Lgs 169/2016 e

che comprende i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle;

- la **Rete di approvvigionamento e stoccaggio di carburanti alternativi**, da realizzare prioritariamente per il trasporto marittimo e su strada, che fa perno sul terminale di rigassificazione e stoccaggio primario di Porto Empedocle.

Gli obiettivi generali consistono, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali e le principali strategie adottate riguardano per ogni scalo del network:

- Il potenziamento del porto commerciale attraverso una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli edifici di servizio.
- Soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità.
- Il potenziamento e il miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legato alla fruizione del mare, con progetti di qualità urbana e di connessione con le attività per il tempo libero.
- Il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate.
- Il rilancio della cantieristica navale che, nell'ambito delle dinamiche sociali ed occupazionali, conserva una notevole rilevanza economica.
- La creazione di un'area d'interfaccia con attività ad uso misto porto-città, in cui potranno essere attuati progetti di architettura contemporanea che diventeranno i simboli del progetto di sviluppo e della nuova qualità del waterfront urbano.
- Attività legate alla tutela dell'Ambiente con i relativi interventi di bonifica.

Va ancora sottolineato che il P.O.T., all'interno del Piano Generale dei Trasporti, assolve una funzione di indirizzo di settore nell'ambito delle scelte economiche e politiche di livello nazionale che coinvolgono, in relazione agli specifici ambiti organizzativi e territoriali, anche le Regioni ed i Comuni. Si evidenzia altresì l'esistenza, ormai consolidata, d'interconnessioni di carattere sistematico tra il porto e il suo retroterra che di fatto obbligano a tener conto di una più articolata composizione dei settori che concorrono alla funzione portuale. Da qui la necessità di raccordo dei diversi strumenti di programmazione (Piano Regolatore Portuale, Piano Regolatore Generale, Piano Regionale dei Trasporti, etc.) e la necessità di concertazione con le istituzioni politico - amministrative e con le rappresentanze imprenditoriali e del mondo del lavoro, che peraltro sono in gran parte rappresentate nel Comitato di Gestione e nell'Organismo di Partenariato della risorsa mare.

CAPITOLO 1

L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI NEI PORTI DELLA CIRCOSCRIZIONE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

Le previsioni dei traffici portuali devono essere viste in una nuova ottica di “sistema dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle”; occorre, poi, avere riferimento ai nuovi assetti portuali derivanti dagli interventi strutturali programmati ed in corso d'esecuzione.

Il trend dei traffici del porto di Palermo, rilevabile dai dati statistici degli ultimi anni, ha fatto registrare un sostanziale mantenimento dei volumi globali con circa 6.400.000 tonnellate di merci annue.

In particolare, dai dati previsionali del 2017, si registra per il porto di Palermo:

- un decremento nel traffico crocieristico che sfiora la soglia di 450.000 passeggeri crocieristi a fronte di una più ampia diminuzione degli accosti (154);
- un consolidamento del totale delle merci movimentate con navi ro-ro, che contribuiscono per oltre l'80% del traffico globale;
- un lieve decremento nel numero totale dei passeggeri arrivati/partiti con navi ro-ro e con mezzi veloci (-6,9%);
- un buon incremento del traffico containerizzato (rispetto al 2016) per quanto riguarda il numero di contenitori movimentati (+ 12,0%);
- un ottimo aumento dei traffici relativi all'import/export di auto nuove (+15,4%);
- un decremento dei traffici di merci varie ed alla rinfusa.

Come sempre il traffico di cabotaggio è la componente principale del movimento passeggeri e merci; le direttrici principali si confermano nelle linee verso i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Tunisi, Salerno, Livorno ed isole minori; occorre notare il potenziamento negli ultimi anni dei servizi verso le isole minori, in particolare Ustica, e le nuove linee tutto merci che affiancano le unità ro-pax.

Per quanto riguarda il porto di Termini Imerese dopo le forti contrazioni degli anni precedenti, si è assistito ad un nuovo incremento dei traffici, promosso dall'AdSP, correlati a:

- avvio e potenziamento dei servizi di linea GNV per Civitavecchia;
- avvio dei servizi di linea GNV per Napoli.

Nel 2018 sarà mantenuta, grazie ad apposite politiche promozionali di esenzione temporanea dal pagamento dei diritti fissi relativi ai passeggeri, le linee sopracitate operate dalla Soc. Grandi Navi Veloci e che attualmente, nel complesso, effettuano 6 scali settimanali.

Appaiono in aumento i dati relativi alla movimentazione di merce varia e alla rinfusa rispetto allo scorso 2016, anche in relazione alla politica di delocalizzazione operata dall'AdSP.

Lo scalo di Termini Imerese registra un generale interesse per le rinfuse (grano, ciabattato, fertilizzanti), nonché per le merci varie, ed è anche utilizzato per l'imbarco di brecciolino proveniente

dalle cave siciliane.

Complessivamente, quindi questi due scali gestiti dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già ricompresi nella giurisdizione della Autorità Portuale di Palermo, registrano la movimentazione totale di circa 7.000.000 di tonnellate annue.

Le previsioni per il periodo 2017/2019 appaiono positive, anche in relazione agli interventi tecnici programmati che consentiranno di migliorare ulteriormente la funzionalità degli scali.

Con l’entrata in vigore del D.Lgs.vo. n. 169/2016 e della conseguenziale nomina, (nell’estate del 2017), del Presidente dell’AdSP e del Comitato di Gestione sono stati conglobati, nel sistema portuale di Palermo e Termini Imerese, anche i porti di Trapani e Porto Empedocle. Il primo specializzato nei traffici passeggeri da/per le isole Egadi e Pantelleria, nel traffico contenitori ed, in misura minore, nel traffico crocieristico, mentre il secondo è indirizzato in special modo verso la movimentazione di merci alla rinfusa ed al traffico passeggeri da/per le isole Pelagie.

Dai dati statistici acquisiti dalle Capitanerie di Trapani e Porto Empedocle risultano i seguenti traffici:

PORTO DI TRAPANI

Passeggeri da/per le isole minori siciliane (Egadi) circa 1.000.000;
movimentazione contenitori circa 8.000;
traffico crocieristico circa 50.000 passeggeri;
merci varie tonn. 600.000;
auto al seguito passeggeri n. 40.000;
mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa 25.000.

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Mezzi pesanti imbarcai sbarcati circa n. 5.000;
auto al seguito passeggeri circa 6.000;
passeggeri da/per le isole minori siciliane (Pelagie) circa 40.000;
merci varie tonn, 350.000.

L’AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione delle strutture ed opere esistenti nei due porti che saranno oggetto di accurati interventi per quanto riguarda la security incentivando l’arrivo di navi crociera e passeggeri e strutture portuali in grado di soddisfare la crescente domanda di accosti per navi ro-ro e ro-pax.

TRAFFICO RO-RO

Il sistema porti “Palermo - Termini Imerese – Trapani - Porto Empedocle” potrà consolidarsi nella sua naturale vocazione di casello delle “Autostrade del Mare” della linea Tirrenica Nord-Sud; gli ampi spazi esistenti nel porto di Termini Imerese, rifunzionalizzati e ristrutturati a seguito dei lavori già conclusi, e

la struttura di accoglienza per i passeggeri presso la banchina di Riva potranno consentire un maggiore sviluppo dello scalo.

Ragionevolmente si può prevedere, nel triennio di riferimento, una tenuta delle merci e dei passeggeri dei servizi di cabotaggio.

TRAFFICO CROCIERE

Il settore delle crociere ha dimostrato, negli ultimi anni, di essere un segmento di fondamentale importanza per il turismo e di generare un importante indotto d'affari, sia direttamente che indirettamente.

Se il 2016 ha visto una leggera riduzione del numero dei croceristi, nel 2017 c'è stata un'ulteriore contrazione del numero di passeggeri, anche se percentualmente inferiore al calo del numero di approdi, che sembra causata da un interesse delle compagnie per i mercati dell'estremo oriente o delle zone caraibiche rispetto all'area mediterranea. La contrazione, del resto, è stata registrata in misura variabile in tutti i porti nazionali.

L'esperienza delle Compagnie di navigazione in detti mercati lascia prevedere un futuro più roseo per il triennio in esame (2017-2019) anche se, con le attuali condizioni economico/politiche, il mercato crocieristico si prospetta estremamente mutevole.

Gli attuali interventi di restyling del Cruise Terminal, ancora in fase di stallo, possono costituire un ostacolo nell'offerta dei servizi per cui si presterà la massima attenzione per limitare al minimo i disagi; è stata realizzata alla testata del molo Vittorio Veneto una tensostruttura che consente di svolgere i servizi necessari (accoglienza ed operazioni di imbarco/sbarco croceristi).

Ma il sequestro giudiziario dell'intero Molo Vittorio Veneto, oltre a far venire meno i principali ormeggi per le navi da crociera, ha compromesso anche l'uso della sopracitata tensostruttura.

Comunque, si è provveduto a dotare la banchina Piave Sud di tutte le attrezzature di security che garantiscono un controllo dei passeggeri croceristi e dei relativi bagagli fino al 100%.

Si è di fronte alla soluzione del problema come dettagliatamente specificato al paragrafo III del successivo capitolo 7.

MERCI VARIE E ALLA RINFUSA

I traffici del porto di Palermo riguardano i prodotti cerealicoli movimentati dalla Silos Granari della Sicilia al molo Piave e un ridotto quantitativo di merci varie e alla rinfusa; si tratta di modesti e costanti quantitativi (materiale per costruzione, pezzi speciali, perlite, etc.). I programmi dell'AdSP prevedono il trasferimento da Palermo a Termini Imerese della movimentazione di detti prodotti con contestuale demolizione dell'impianto attualmente in uso nel porto di Palermo. In detta area, come previsto dal vigente PRP, sarà realizzata una struttura molto ampia dove allocare servizi per passeggeri, uffici e magazzini.

Gli analoghi traffici nel porto di Termini Imerese assumono rilevanza e potenzialità maggiori e forti appaiono gli interessi della committenza: si tratta di materiali per costruzione, granaglie, fertilizzanti, rottami di ferro, salgemma, etc.).

Con l'inserimento dei porti di Porto Empedocle e Trapani nel sistema portuale tale tipo di traffico potrà fornire un nuovo impulso per una crescita globale.

Infine, si precisa che l'AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione delle strutture ed opere esistenti nei due porti, recentemente acquisiti nel sistema, che saranno oggetto di accurati interventi per quanto riguarda la security e la riqualificazione dell'offerta ricettiva, incentivando l'arrivo di navi crociera e passeggeri, e strutture portuali in grado di soddisfare la crescente domanda di accosti per navi ro-ro e ro-pax.

CAPITOLO 2

L'OPERATIVITA' DEI PORTI – PALERMO E TERMINI IMERESE

Il porto di PALERMO, come descritto precedentemente, ha il suo core business nei traffici ro-ro, in particolare quelli ro-pax, e si è affermato nel corso degli anni quale casello delle “Autostrade del Mare” garantendo importanti servizi regolari di linea nel bacino tirrenico e verso la Tunisia; è un importante scalo crocieristico, soprattutto per navi di transito, costituendo altresì uno degli home port per le compagnie Costa Crociere ed M.S.C.; lo scalo è utilizzato anche per i collegamenti a mezzo traghetti e mezzi veloci da/per Ustica e, d'estate, per le isole Eolie; il traffico merci tradizionale si è nel tempo ridotto per una incompatibilità “naturale” con le vocazioni sopra rappresentate e rimangono limitati traffici di merci varie ed alla rinfusa, anche di prodotti cerealicoli con i silos del Piave, nonché un piccolo terminal contenitori che vede attualmente la sola presenza della Società M.S.C.

Sono presenti momentaneamente cinque imprese portuali autorizzate ad espletare operazioni portuali e, da anni, è stata rilasciata una autorizzazione in self handling alla Società Grandi Navi Veloci per operare in autoproduzione sulle proprie navi sociali per le operazioni di imbarco/sbarco di automezzi non guidati.

Sono state rilasciate sette autorizzazioni per i servizi portuali di cui al primo comma, secondo cpv., dell'art. 16 della L.84/94 che sono stati individuati e disciplinati come previsto dalla normativa; tra i servizi portuali sono stati inclusi il rizzaggio e derizzaggio.

Non sono state rilasciate autorizzazioni ex art. 18 della L.84/94.

E' stata rilasciata una autorizzazione ex art. 17 della L. 84/94 per fornire a Palermo manodopera alle imprese autorizzate ex art. 16 e la sua validità, a seguito anche di parere favorevole del Ministero, è stata ampliata anche al porto di Termini Imerese.

Il porto Termitano ha subito nel corso degli ultimi anni una grande riduzione dei traffici, in particolare ro-ro, preesistenti; grazie anche alla politica promozionale, prima dell'A.P. e, da poco, dell'AdSP, si assiste ad un nuovo corso; sono in forte aumento i traffici di merce varia ed alla rinfusa oggetto proprio di una delocalizzazione da Palermo.

La società Grandi Navi Veloci è presente da poco con ben cinque approdi settimanali da/per Civitavecchia ed uno da/per Napoli.

Nel porto di Termini Imerese sono presenti tre imprese portuali autorizzate ex art. 16 ad espletare operazioni portuali, mentre non sono stati individuati i servizi portuali.

E' opportuno rappresentare preliminarmente che la conoscenza e rappresentazione dei due “nuovi” porti di Trapani e Porto Empedocle è assolutamente provvisoria e parziale essendo ancora in corso i primi approfondimenti delle due nuove realtà.

PORTO DI TRAPANI

Lo scalo costituisce l'importante nodo per i collegamenti con traghetti e mezzi veloci per le isole Egadi e Pantelleria e negli ultimi anni ha ospitato navi crociera, anche se non di notevoli dimensioni.

Il porto è inoltre interessato da un traffico di merci varie ed alla rinfusa, nonché contenitori, contando

soprattutto sul marmo in partenza proveniente dalla provincia.

Proprio di recente, grazie anche alla politica promozionale dell'AdSP, si è attivato un traffico ro-pax da/per Livorno con due approdi settimanali.

Notevolmente sviluppato il settore della cantieristica, della nautica da diporto e della pesca.

Nel porto sono state autorizzate a svolgere operazioni portuali tre imprese portuali e due per espletare servizi portuali; è opportuno esplicitare che le attività di rizzaggio e derizzaggio sono state incluse tra i servizi portuali ad esclusione della merce containerizzata e dei rotabili.

Non è stata rilasciata alcuna autorizzazione ex art.17 L.84/94.

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Costituisce il nodo per i collegamenti a mezzo traghetti e mezzi veloci per le isole Pelagie e lo scalo è interessato da traffici di merci varie ed alla rinfusa.

Il porto ospita, infine, una importante marineria da pesca.

Risultano attualmente autorizzate ad espletare operazioni portuali tre imprese portuali ex art. 16, L.84/94; è opportuno precisare che le attività di rizzaggio e derizzaggio sono incluse tra le operazioni portuali.

Non appare in questo momento assolutamente semplice poter fare previsioni sugli sviluppi e potenzialità degli scali del network considerato, come prima accennato, l'attuale fase di transizione e la mancata approfondita conoscenza dei due scali di Trapani e Porto Empedocle di cui sono in corso le fasi preliminari per il passaggio di consegna delle aree demaniali marittime, la costituzione di uffici e la presenza del necessario personale; del resto il presente documento riguarda il periodo 2017-2019 e l'anno prossimo sarà necessariamente oggetto di rivisitazione.

Sarà certamente opportuna una rivisitazione della materia del lavoro portuale, del regime delle autorizzazioni ex art. 16, L.84/94, del numero massimo annuale e della individuazione delle operazioni e servizi portuali con l'obiettivo, se possibile, di omogeneizzare la materia in tutti i porti del network.

CAPITOLO 3

ALCUNE NOTAZIONI SUL DEMANIO MARITTIMO

Il passaggio da una visione statica del bene porto ad una visione dinamica dello stesso – registratosi negli ultimi decenni, trovando importante conferma e impulso nell'recente novella di cui al d.lgs. 169/2016 – richiede un diverso approccio anche nell' gestione del demanio marittimo/portuale.

La tradizionale natura pubblica del porto quale bene demaniale marittimo (art. 822, co.1, cod. civ. e art. 28, lett. a, cod. nav.) e la relativa disciplina, ancora contenuta negli artt. 36 ss. del codice della navigazione e relativo regolamento di attuazione, devono essere difatti aggiornate e coordinate con i mutati e più ampi atti di indirizzo, pianificazione e programmazione del Sistema dei porti di propria competenza, nel perseguimento degli obiettivi di cui all'art. 1 della l. 84/1994 - così come integrata e modificata dal già citato D.Lgs.vo 169/2016 - e del Piano strategico della portualità e della logistica.

Nelle more della redazione ed adozione del Piano regolatore di sistema portuale ex art. 5 l. n. 84/1994, sono comunque chiare le principali linee di indirizzo e programmazione volte alla promozione, oltre che delle operazioni e servizi portuali, delle altre attività commerciali ed industriali appartenenti al c.d. cluster marittimo, in particolare la cantieristica, la crocieristica, il diporto nautico, l'attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi.

Pertanto, in ogni accezione in cui viene in rilievo il "bene porto" - porto- infrastruttura, porto-mercato, porto-città -, va garantito un uso efficiente, razionale e coordinato dei beni demaniali marittimi, la cui disciplina va uniformata alla normativa europea a tutela della concorrenza sancita dal Trattato sul Finanziamento dell'UE (TFUE) e dalla norme derivate – quanto all'accesso al mercato e alla concorrenza nei porti - e conformata ai piani di promozione e sviluppo economico ed alla destinazione funzionale delle aree interessate - quanto alla concorrenza tra porti/sistemi portuali.

In un'ottica di ottimizzazione dei risultati e di semplificazione amministrativa, l'implementazione di quanto sopra richiede, altresì, aperture a forme di collaborazione competitiva, nella distinzione dei ruoli, tra soggetti pubblici e privati, nonché a forme di cooperazione istituzionale con le altre amministrazioni interessate.

Le linee generali e programmatiche di azione brevemente rappresentate riguardano la gestione delle aree demaniali di tutti i porti ricompresi nel Sistema, ferme restando le peculiarità di ciascuno nella loro riconduzione al sistema stesso.

L'ATTIVITÀ CANTIERISTICA

Il settore della navalmeccanica è caratterizzato dall'importante presenza nel porto di Palermo dello stabilimento Fincantieri, nonché, in tutti i porti del Sistema da un cospicuo numero di concessioni dedicate alla "cantieristica minore", anche correlate al settore del diporto.

Nel Porto di Palermo la maggior parte della cantieristica minore insiste sul Molo Trapezoidale e nella zona dell'Acquasanta.

Nel porto di Termini Imerese sono state rilasciate n.6 concessioni demaniali, di cui due per atto

formale, per mantenere dei cantieri navali di cui n.2 ubicati alla radice della diga foranea e n.4 alla radice del molo Aldisio e Trapezoidale del porto. Nel porto di Trapani risultano rilasciate n. 14 concessioni demaniali per mantenere cantieri navali, di cui n. 12 rilasciate per atto formale.

Nel porto di Palermo poi, Fincantieri è titolare di tre concessioni demaniali marittime. L'atto formale di durata trentennale n. 4/10 con decorrenza 1 gennaio 2008 e scadenza in data 31/12/2037 è relativo a mq 80.617 di area scoperta più mq 6.960 di area coperta. L'atto formale di durata cinquantennale n. 9/13 con decorrenza dal 1 gennaio 2008 e scadenza in data 31 dicembre 2057 è relativo a mq 9.594 scoperti più mq 6.049 coperti. La licenza n. 36/17 che scadrà il 31 dicembre 2020 è relativa a mq 14.318 coperti più mq 8.581 scoperti. Inoltre, Fincantieri gestisce ai sensi dell'articolo 45 bis del codice della navigazione la concessione demaniale marittima regolata con atto formale n. 5/2010 con scadenza in data 31 dicembre 2040 in favore di Bacini di Palermo s.p.a. relativa a mq 40.440 di specchio acqueo per il mantenimento di un bacino di carenaggio in muratura per navi da 400.000 t.pl. Considerato il ruolo strategico che il cantiere Fincantieri di Palermo assume nell'area del Mediterraneo e l'importanza per l'economia del territorio, sono in corso intese con la Società per condividere strategie di rilancio e rivitalizzazione del mercato di riferimento.

NAUTICA DA DIPORTO E WATERFRONT

Nell'economia del territorio, un settore che si intende promuovere è quello del diporto nautico, che già costituisce una realtà importante nel sistema portuale nel suo complesso.

Nel porto di Palermo, si contano n. 31 concessioni di specchio acqueo per punti di ormeggio di imbarcazioni da diporto gestiti con licenze quadriennali, così distinte: n. 9 presso il Molo Ct Bersagliere; n. 8 presso l'emiciclo della Cala; n. 5 all'Acquasanta; n. 9 all'Arenella. Inoltre, si registrano:

- all'Acquasanta, la concessione quarantennale in capo alla società Marina Villa Igiea S.P.A. per la infrastrutturazione del porto turistico con possibilità di ormeggio anche di navi da diporto aventi lunghezza fino a 75 metri;
- all'Arenella, l'atto di sottomissione in capo alla ditta Nautica Tramuto di Tramuto Francesco per il prolungamento della banchina del molo foraneo dello scalo nuovo con antistante specchio acqueo per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto.

Nel porto di Termini Imerese sono state rilasciate n.5 concessioni demaniali di specchio acqueo per mantenere dei punti di ormeggio di imbarcazioni da diporto ubicati lungo il molo Aldisio ed il braccio trasversale, di cui n.3 regolate con licenza di concessione demaniale marittima quadriennale e n.2 con atto formale di concessione demaniale marittima.

Nel porto di Trapani risultano rilasciate n. 7 concessioni demaniali marittime, regolate con licenza, per mantenere dei punti ormeggio di imbarcazioni da diporto.

Invero, anche il diporto nautico richiede una pianificazione sistemica di porti turistici, approdi e punti di ormeggio per creare - sul fronte a mare - una rete di offerta e garantire - sul fronte città/costa - una integrazione con il waterfront, che implica un'interrelazione con più ampi e complessi aspetti di governo del territorio, fondati sul concetto di fascia costiera; quest'ultimo, rispetto a quello del

demanio marittimo, è ben più ampio ed elastico non solo sul piano spaziale, ma anche su quello dell'angolazione socio economica di riferimento. Soprattutto, nel porto di Palermo, le interazioni porto – città caratterizzano tutta la zona costiera, oggetto peraltro di particolari vincoli paesaggistici ed archeologici. Si pensi all'area di interfaccia Foro Italico – Sant'Erasmus, al porticciolo dell'Arenella e all'area del Castello a Mare.

In tal senso, conformemente al PRP adottato dall'Ente, si sta portando avanti – di concerto con l'amministrazione comunale - un progetto di riqualificazione dell'area di Sant'Erasmus, tenuto conto altresì dei vincoli storici e paesaggistici ivi insistenti, *nel quadro di un più ampio programma di collaborazione avviato con apposito Protocollo del 9 novembre 2017 sottoscritto con il Comune di Palermo.*

Anche l'area demaniale ricadente nel più ampio Complesso monumentale del Castello a Mare sarà oggetto di specifiche intese con le altre amministrazioni ed autorità interessate per garantire un uso concertato della stessa area, per quanto di rispettiva competenza, che contempererà le esigenze di gestione, fruizione, valorizzazione e tutela del bene, oltre che di sicurezza (safety e security).

Un intervento di riqualificazione del waterfront che richiederà uno sforzo congiunto con l'amministrazione comunale e la Capitaneria di Porto, di intesa con la Soprintendenza, riguarda il porticciolo dell'Arenella, adibito a pesca e diporto con importante valenza paesaggistica, collocato in una storica borgata marinara della città. La lotta all'abusivismo ed un più razionale utilizzo delle aree demaniali che tenga conto sia dei pubblici usi del mare sia delle esigenze urbane, consentirà altresì di valorizzare il "porticciolo urbano", anche in termini di ricettività e offerta turistica legata alla nautica.

Con riferimento al porto di Termini Imerese, la gestione del demanio sarà conformata ai piani di sviluppo del traffico commerciale, che si intende rilanciare attraverso i programmati interventi di dragaggio. Anche la cantieristica minore ed il diporto nautico sono attività che si intendono ulteriormente promuovere, pur prevedendo un mutamento di destinazione delle aree rispetto a quella attuale - in base alle previsioni del nuovo PRP ed a seguito dell'esecuzione dei lavori dei moli di sottoflutto e sopraflutto -, in quanto le concessioni per finalità turistica saranno concentrate nella parte nord, anziché a ridosso del molo di sottoflutto.

Per quanto riguarda i porti di Trapani e Porto Empedocle, non essendo stata ancora completata la consegna delle aree demaniali e delle pratiche da parte delle locali Capitanerie di Porto, sono ancora in corso tutti gli approfondimenti necessari.

Può, fin d'ora rilevarsi come, per il porto di Trapani, l'utilizzo del demanio marittimo, oltre agli scopi di cantieristica minore e di diporto, dovrà tenere conto dello sviluppo della crocieristica, nonché mirare ad una migliore razionalizzazione dell'uso delle aree destinate ai traffici commerciali per incrementare l'operatività delle banchine.

Con riferimento al porto di Porto Empedocle, si è subito ravvisata la necessità di procedere ad una ricognizione ed eventuale rimodulazione dei confini di delimitazione, data la riscontrata esistenza di un complesso di unità immobiliari destinate ad uso abitativo.

Va, altresì, segnalata l'importanza della concessione di un'area demaniale di mq 430.000 destinata alla costruzione e successiva gestione per la durata di 30 anni di un terminal di rigassificazione e deposito di gas naturale liquefatto (GNL) e connesse concessioni di specchi acquei per la

realizzazione di colmate che comporteranno la disponibilità di nuove e più ampie aree.

Ancora, si è ravvisata la presenza di alcuni immobili che richiedono interventi di manutenzione straordinaria e che potranno essere posti a servizio delle utenze portuali, nonché la disponibilità di ampi spazi di banchina che, opportunamente arredati e corredati, potranno essere utilizzati per migliorare ed incrementare l'operatività portuale, e riqualificare l'offerta ricettiva a favore degli armatori delle crociere e dei ro/ro.

CAPITOLO 4

LA SICUREZZA - OPERE DESTINATE AD ELEVARE IL LIVELLO DI SICUREZZA

Nell'ambito dei compiti in materia di security posti in capo alle Autorità di Sistema Portuale dalla normativa nazionale ed internazionale in materia sono stati redatti ed aggiornati i documenti di valutazione del rischio contro le azioni criminose intenzionali, delle aree comuni e delle banchine non in concessione ed i relativi Piani di security sia del porto di Palermo che di quello di Termini Imerese.

Nel corso del 2016 è stato approvato il progetto delle strutture e degli impianti di security del porto di Termini Imerese. Nel corso del 2017 è stato validato e si prevede il relativo bando di gara per l'esecuzione dei lavori e la sua aggiudicazione entro il primo semestre del 2018.

Esso comprende la realizzazione di un impianto di videosorveglianza in grado di controllare l'intera area del porto commerciale, con il veicolamento dei dati nella sala di controllo del porto di Palermo, oltre che alla Capitaneria e forze dell'ordine locali e la contemporanea realizzazione delle aree di security nelle zone adiacenti le aree di imbarco.

Inoltre, per lo stesso porto è stata realizzata, nel corso del 2017, la delimitazione con barriere del ciglio banchina dell'intera area commerciale.

Infine, è stato ultimato e messo in funzione l'impianto di videosorveglianza del porto turistico della "Cala" di Palermo e del nuovo Varco portuale denominato "Budello Sammuzzo".

Per quanto riguarda i porti di Trapani e Porto Empedocle, non essendo gli stessi già sede di Autorità Portuale e non essendo stata ancora completata la consegna delle aree demaniali e delle pratiche da parte delle locali Capitanerie di Porto sono ancora in corso tutti gli approfondimenti necessari.

Comunque, è stato verificato che sono stati redatti ed aggiornati i documenti di valutazione del rischio contro le azioni criminose intenzionali, delle aree comuni e delle banchine in concessione ed i relativi Piani di security dei citati scali.

Le opere infrastrutturali necessarie allo scopo sono, al momento, ritenute sufficienti per mantenere un adeguato livello di security e sarà cura dell'Autorità di Sistema Portuale provvedere a nuove implementazioni e/o miglioramenti al fine di garantire standard sempre superiori in materia di sicurezza e security.

CAPITOLO 5

I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Attualmente nel Porto di Palermo sono state affidate le seguenti attività dirette alla fornitura di servizi d'interesse generale:

- Servizio di pulizia e raccolta rifiuti
- Servizio idrico
- Servizio d'illuminazione

Ai predetti servizi affidati ai sensi dell'articolo 23 comma 5 della Legge 84/94 si sono aggiunti, attraverso procedure di gara pubblica:

- Gestione parcheggio Amari
- Servizio controllo ed istradamento passeggeri ai varchi portuali
- Servizio navette per i passeggeri.

Sono stati altresì affidati, a seguito di procedura di gara pubblica, i seguenti ulteriori servizi:

- Servizio di vigilanza armata ai varchi portuali e di alcune aree non in concessione entro la cinta del porto commerciale (rinnovato nel corso del 2016);
- Servizio di ritiro dalle navi provenienti da paesi extra U.E. dei rifiuti d'origine alimentare e successivo smaltimento a mezzo termodistruzione o autoclavaggio, ai sensi dell'Ordinanza del Ministero della Sanità 21/04/1999 in fase di aggiudicazione finale (gara congiunta anche per il porto di Termini Imerese).
- Servizio di ritiro rifiuti solidi urbani e speciali dalle navi nel porto di Palermo

Per il Porto di Termini Imerese, parallelamente alle attività di infrastrutturazione e realizzazione degli impianti ed arredi portuali, si procederà gradualmente all'affidamento dei servizi d'interesse generale. Il servizio di pulizia delle aree comuni del porto termitano e lo smaltimento dei rifiuti raccolti è stato affidato con gara ad evidenza pubblica per un quadriennio 2016/2020.

A seguito di approvazione da parte della Regione siciliana del Piano di Raccolta rifiuti del porto di Termini Imerese, si è attivata la procedura per l'affidamento del servizio di ritiro rifiuti solidi urbani e speciali da bordo delle navi e si è alle battute conclusive.

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle valgono le stesse considerazioni esposte prima e sarà necessario acquisire ogni informazione utile al fine di verificare l'opportunità di attivare l'affidamento dei servizi di interesse generale ritenuti necessari.

CAPITOLO 6

L'EVOLUZIONE ECONOMICA – FINANZIARIA DEGLI ULTIMI ANNI

In questo capitolo vengono presi in rassegna i risultati di bilancio dell'Autorità Portuale di Palermo e di Termini Imerese che è confluita nell'Autorità di sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale ed ha assorbito i porti di Trapani e Porto Empedocle.

L'inesistenza di altri soggetti giuridici presso i due acquisiti scali marittimi non consente una valutazione aggregata sia in termini finanziari che gestionali e non è ancora possibile stabilire l'impatto di tale accorpamento.

L'analisi che segue mira a fornire una rappresentazione schematica dei bilanci consuntivi dell'Autorità Portuale di Palermo, porti di Palermo e Termini Imerese, degli ultimi cinque anni per evidenziare i valori principali.

Si evidenzia che alcune poste di bilancio sono, per loro natura, estremamente variabili ed eventuali: in tema di entrate si fa specifico riferimento all'art. 18/bis della L. 84/1994 che istituisce un nuovo meccanismo di finanziamento delle ex Autorità Portuali attraverso un fondo inserito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alimentato dall'1% dell'iva dovuta sulle merci importate attraverso il porto che non è per sua natura facilmente prevedibile.

Inoltre l'art. 1, comma 296 L. 296/2006 prevede la ripartizione di un fondo perequativo fra le Autorità Portuali destinato alla manutenzione straordinaria ed alla riqualificazione degli impianti portuali la cui quantificazione è variabile.

Risultati di cassa anni 2013 – 2016

Dalle tabelle di aggregazione sono stati estrapolati i risultati sintetici della gestione corrente e della gestione in conto capitale degli ultimi quattro anni.

| | 2016 | | 2015 | | 2014 | | 2013 | |
|--------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | COMPET ENZA | CASSA | COMPET ENZA | CASSA | COMPETE NZA | CASSA | COMPET ENZA | CASSA |
| ENTRATE CORRENTI | 11.122.800 | 10.201.469 | 10.035.545 | 10.945.812 | 9.367.866 | 8.666.052 | 9.138.358 | 9.309.448 |
| USCITE CORRENTI | 9.876.286 | 9.657.857 | 9.439.491 | 9.557.847 | 8.866.279 | 8.596.678 | 8.473.255 | 9.223.365 |
| Saldo gestione corrente | 1.246.514 | 543.612 | 596.054 | 1.387.965 | 501.587 | 69.374 | 665.103 | 86.083 |
| ENTRATE IN CONTO CAPITALE | 4.739.015 | 11.989.391 | 5.002.228 | 8.507.819 | 3.702.539 | 10.529.127 | 10.585.706 | 13.346.313 |
| USCITE IN CONTO CAPITALE | 8.615.847 | 10.920.784 | 2.939.742 | 9.492.604 | 6.934.900 | 14.504.914 | 11.168.775 | 22.781.224 |
| Saldo gestione c/capitale | -3.876.832 | 1.068.607 | 2.062.486 | -984.785 | -3.232.361 | -3.975.787 | -583.069 | -9.434.911 |

Dai dati su indicati emerge un miglioramento, nell'anno 2016, del margine che produce la gestione corrente.

Il margine negativo della gestione di parte capitale è stato finanziato dall'avanzo di amministrazione accertato al 31 dicembre di ciascun anno.

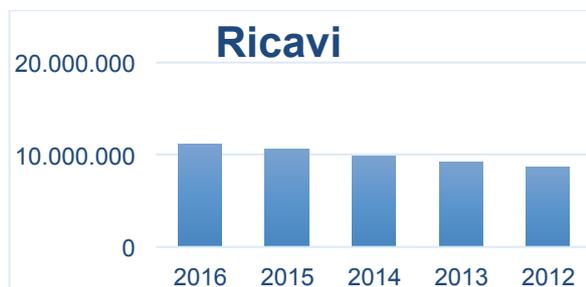
Risultati economici aggregati anni 2012 – 2016

Dalle tabelle di aggregazione vengono esportati i risultati sintetici delle principali macro voci del conto economico .

| Highlight anni 2012/2016 | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|-----------|-------------|---------------|-----------|-------------|---------------|-----------|-------------|---------------|-----------|-------------|---------------|-----------|-------------|
| | 2016 | | | 2015 | | | 2014 | | | 2013 | | | 2012 | | |
| | Istituzionale | Comm.le | Consolidato |
| <u>Revenues</u> | 6.473.402 | 4.643.247 | 11.116.649 | 5.849.788 | 4.744.800 | 10.594.588 | 5.370.290 | 4.436.002 | 9.806.292 | 5.229.432 | 3.944.072 | 9.173.504 | 4.625.708 | 4.010.550 | 8.636.258 |
| Costi per servizi | 2.761.789 | 2.092.674 | 4.854.463 | 2.095.282 | 2.144.974 | 4.240.256 | 2.008.081 | 2.110.075 | 4.118.156 | 2.051.405 | 1.971.176 | 4.022.581 | 2.242.103 | 2.116.710 | 4.368.813 |
| Salari e stipendi | 2.383.053 | 530.671 | 2.913.724 | 2.113.745 | 578.945 | 2.692.690 | 1.939.745 | 549.511 | 2.489.256 | 2.063.479 | 552.209 | 2.615.688 | 2.106.838 | 825.779 | 2.932.617 |
| Oneri sociali | 759.776 | 104.871 | 864.647 | 702.281 | 142.826 | 845.107 | 700.444 | 133.271 | 833.715 | 700.081 | 101.788 | 801.869 | 667.670 | 168.875 | 836.545 |
| <u>I.f.f.e. quiescen.</u> | 146.180 | 73.139 | 219.319 | 129.894 | 56.459 | 186.353 | 124.833 | 50.442 | 175.275 | 168.991 | 69.842 | 238.833 | 178.444 | 92.150 | 270.594 |
| Altri costi pers. | 35.594 | 25.493 | 61.087 | 69.694 | 52.693 | 122.387 | 56.865 | 39.686 | 96.551 | 14.781 | 9.593 | 24.374 | 18.733 | 10.263 | 28.996 |
| Totale costo personale | 3.324.603 | 734.175 | 4.058.778 | 3.015.613 | 830.924 | 3.846.537 | 2.821.887 | 772.910 | 3.594.797 | 2.947.332 | 733.432 | 3.680.764 | 2.971.685 | 1.097.067 | 4.068.752 |
| Oneri diversi di gestione | 852.210 | 17.223 | 869.433 | 872.141 | 243.706 | 1.115.847 | 85.872 | 5.876 | 91.748 | 128.342 | 2.217 | 130.559 | 134.817 | 34.099 | 168.916 |
| <u>Diff. Valore e costi della produzione</u> | -1.121.603 | 1.541.784 | 420.181 | -610.269 | 1.292.119 | 681.850 | -530.704 | 1.309.819 | 779.115 | 1.023.152 | -250.805 | 772.347 | -989.589 | 563.762 | -425.827 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0 |

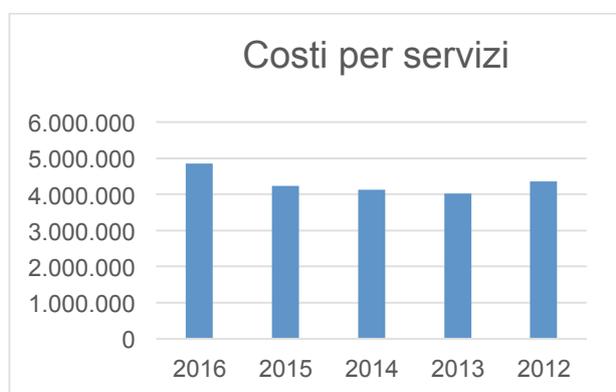
Le voci su evidenziate possono consentire di comprendere e raffigurare, schematicamente, la struttura dei principali costi di funzionamento.

a) ricavi



Il grafico mostra che l'andamento delle entrate è consolidato in un intorno di 10 milioni e mezzo di euro.

b) costi per servizi



Il grafico mostra che i fattori di produzione "servizi" che il sistema acquista all'esterno sono indicati attorno ai 4 milioni di euro.

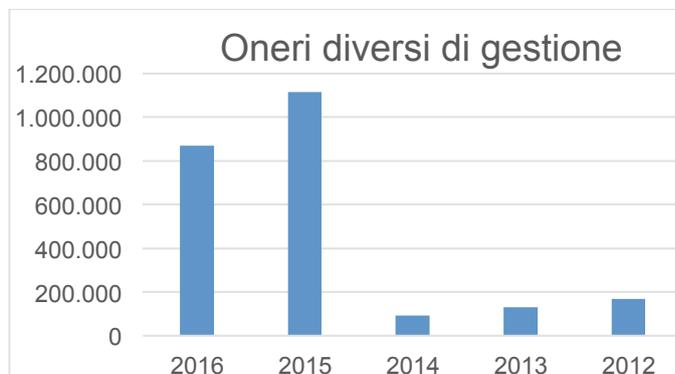
c) Costo del personale



Il grafico che precede mostra che il costo delle retribuzioni è stabilizzato intorno ai 4 milioni di euro. Il dato del costo del personale va messo in relazione con l'organico in servizio che, complessivamente, ammonta a circa 45 unità.

d) oneri diversi di gestione

e)



Il grafico mostra che questa serie di fattori di produzione hanno un andamento altalenante dovuta anche ad una diversa impostazione contabile e che comunque si consolida nell'ultimo biennio in euro 950 mila euro.

f) Differenza fra valore e costi di produzione

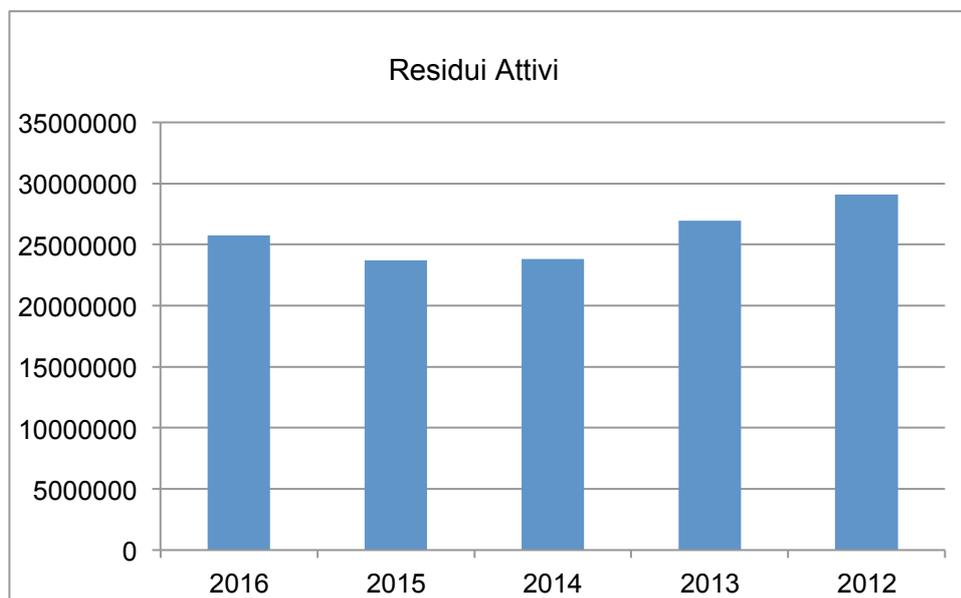


Quest'ultimo grafico restituisce informazioni sul margine operativo che risulta positivo nell'ultimo quadriennio.

| | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Consistenza della cassa all'inizio | 31.357.750 | 31.071.949 | 34.481.203 | 44.343.162 | 40.669.150 |
| in c/competenza | 16.502.096 | 16.832.390 | 13.790.519 | 14.945.393 | 24.034.822 |
| in c/ residui | 9.235.381 | 6.853.389 | 10.029.152 | 12.017.193 | 5.046.088 |
| Riscossioni | 25.737.477 | 23.685.779 | 23.819.671 | 26.962.586 | 29.080.910 |
| in c/competenza | 13.131.827 | 13.349.674 | 12.131.815 | 16.609.952 | 12.765.654 |
| in c/ residui | 11.479.809 | 10.050.305 | 15.097.110 | 20.214.593 | 12.641.244 |
| Pagamenti | 24.611.636 | 23.399.979 | 27.228.925 | 36.824.545 | 25.406.898 |
| Consistenza della cassa alla fine | 32.483.591 | 31.357.749 | 31.071.949 | 34.481.203 | 44.343.162 |
| degli esercizi precedenti | 56.549.655 | 45.638.203 | 49.884.545 | 51.067.249 | 48.918.765 |
| dell'esercizio | 3.600.421 | 21.224.673 | 3.328.535 | 9.689.479 | 24.028.837 |
| Residui attivi | 60.150.076 | 66.862.876 | 53.213.080 | 60.756.728 | 72.947.602 |
| degli esercizi precedenti | 69.633.080 | 59.449.802 | 66.087.547 | 73.770.324 | 42.886.344 |
| dell'esercizio | 9.601.007 | 22.048.850 | 7.718.013 | 7.942.884 | 60.874.202 |
| Residui passivi | 79.234.087 | 81.498.652 | 73.805.560 | 81.713.208 | 103.760.546 |
| Avanzo/Disavanzo dell'amministrazione | 13.399.580 | 16.721.973 | 10.479.469 | 13.524.723 | 13.530.218 |

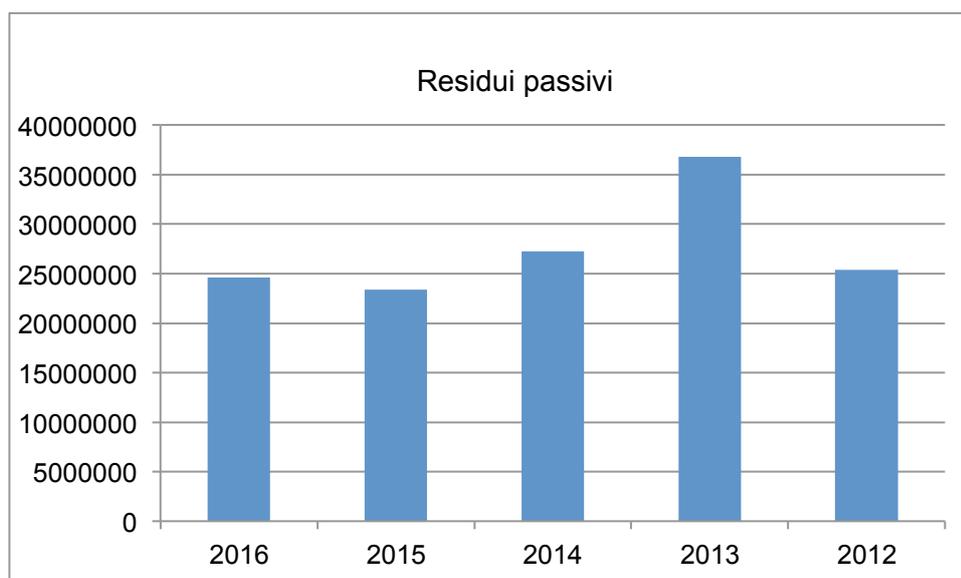
Dalla tabella che precede è possibile evincere un altro dato importante che è quello relativo all'andamento dei saldi dei residui attivi e passivi a fine esercizio: in pratica dai grafici che seguono è possibile seguire l'andamento dei saldi dei crediti e dei debiti di fine anno.

Residui Attivi



Si deve evidenziare che il lento smaltimento dei residui attivi è legato alla natura dei residui medesimi riferiti unicamente a trasferimenti dello Stato e/o della Regione destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali.

Residui Passivi



Il lento smaltimento dei residui passivi è dovuto alla realizzazione dei lavori di riqualificazione degli impianti portuali con l'utilizzazione di risorse statali e regionali.

Gli indicatori finanziari, ottenuti come rapporto tra valori finanziari, analizzano aspetti diversi dell'Autorità di Sistema Portuale, mediante la lettura di un dato sintetico, una base di ulteriori informazioni sulle dinamiche che si instaurano a livello finanziario nel corso dei diversi esercizi.

Il grado di autonomia. E' un indicatore che denota la capacità di reperire le risorse (entrate correnti) necessarie al funzionamento dell'ente. Di tale importo aggregato le entrate proprie indicano le parte direttamente o indirettamente reperita dall'Ente.

Gli indici evidenziano il costante grado di indipendenza dell'Ente da fonti di finanziamento esterne.

Il grado di rigidità del bilancio. L'amministrazione può scegliere come utilizzare le risorse nella misura in cui il bilancio non è già stato prevalentemente vincolato da impegni di spesa specifici. Conoscere il grado di rigidità del bilancio consente di individuare quale sia il margine di operatività a disposizione per assumere nuove scelte di gestione o intraprendere ulteriori iniziative economico finanziarie.

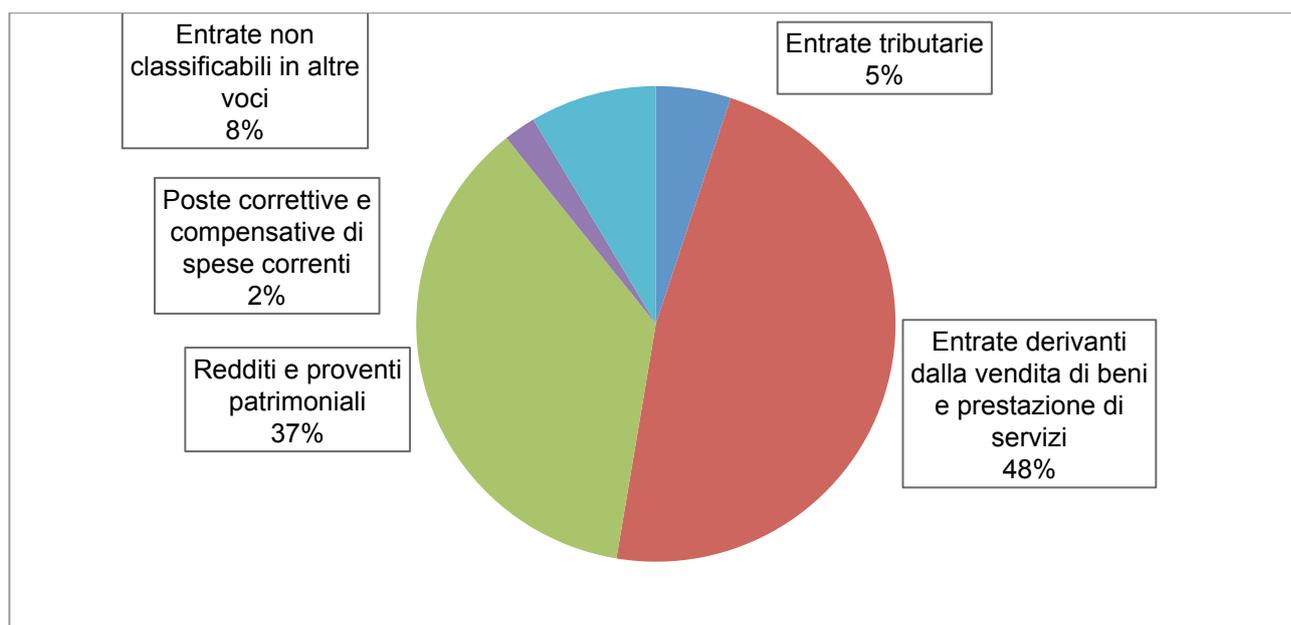
Gli indici principali in sintesi sono i seguenti per gli ultimi tre esercizi:

| Autonomia finanziaria | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|---------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Entrate correnti - trasferimenti correnti | 11.123 100 000 | 10.036 100 000 | 9.368 100 000 |
| Entrate correnti | | | |
| | | | |

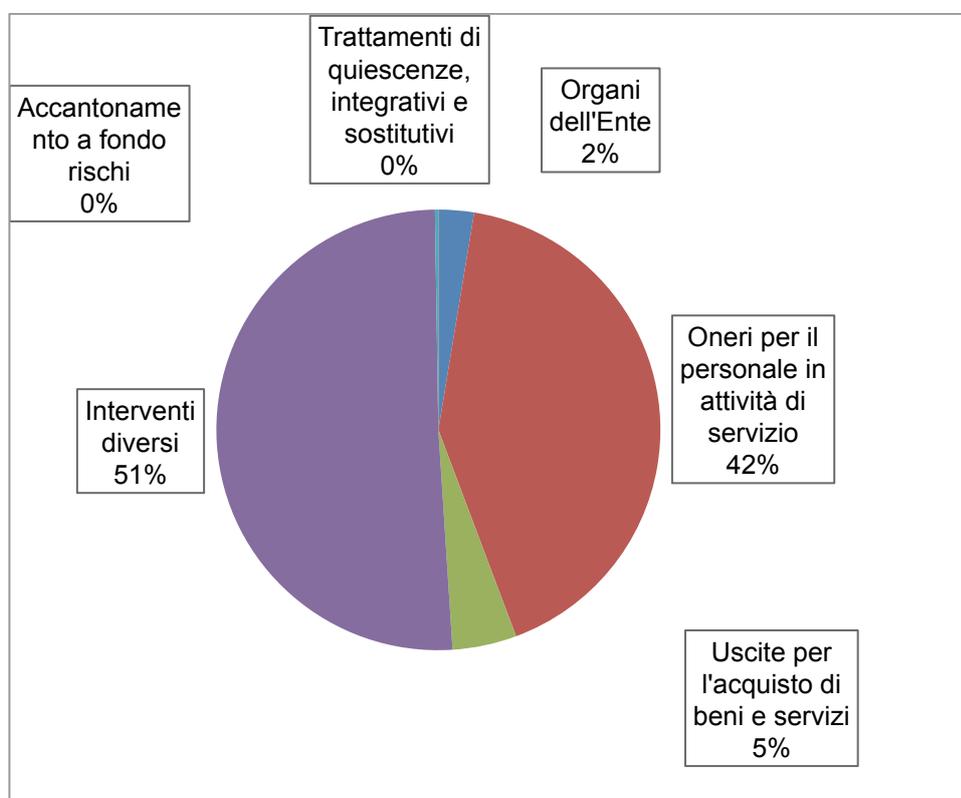
| Rigidità strutturale | 2016 | 2015 | 2014 |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <u>Spese personale</u> | 4.294 = 39 | 4.056 = 40 | 3.833 = 41 |
| Entrate correnti | 11.123 | 10.036 | 9.368 |
| | | | |

Gli indici relativi alle entrate proprie indicano una completa autonomia e sono stabili nel triennio in esame, mentre l'incidenza degli oneri del personale sulle entrate correnti è diminuita.

Composizione percentuale delle entrate correnti anno 2016. Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle entrate complessive per tipologia e percentuale sul totale.



Composizione percentuale delle uscite correnti anno 2016. Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle uscite complessive per tipologia e percentuale sul totale.



CAPITOLO 7

INFRASTRUTTURE DEI PORTI DELL'AUTORITA' DI SISTEMA DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

Al fine di rendere una panoramica sullo stato di attuazione delle opere e la programmazione prefissata si procede ad illustrare le previsioni nei porti di competenza secondo l'ordine causale Palermo – Termini Imerese – Trapani – Porto Empedocle, con particolare riferimento ai rispettivi piani regolatori portuali.

1 Piano Regolatore Portuale

1.1 Porto di Palermo

Il piano regolatore del porto di Palermo, redatto nel 1954, è ad oggi uno strumento ancora valido, ancorché modificato nel corso dei decenni da varianti connesse ad interventi progettuali intesi a soddisfare specifiche e puntuali esigenze infrastrutturali che si sono manifestate nel tempo.

Lo stato di attuazione del vigente PRP, considerando i lavori in corso, è completo a parte alcuni interventi a corredo, quali il bacino di carenaggio da 150.000 tpi per il quale è stato affidato un primo lotto di consolidamento dei cassoni di contenimento e verifica delle strutture; il porto turistico di S. Erasmo ed il completamento del Porto dell'Arenella.

Ad oggi la configurazione del porto di Palermo è la seguente:



Porto di Palermo - Stato attuale

Nel 2008 l'Autorità Portuale di Palermo ha redatto il nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo, sul quale è stata acquisita la prevista intesa con il Comune di Palermo, giusta deliberazione del Consiglio Comunale n. 633 del 23.11.2011 avente per oggetto "Intesa con l'Autorità Portuale del nuovo Piano Regolatore Portuale ed individuazione delle aree bersaglio". Ad essa ha fatto seguito l'adozione, giusta delibera n. 11 del Comitato Portuale di questa Autorità del 19.12.2011 avente per oggetto "Porto di Palermo- Adozione Piano Regolatore Portuale –art. 5, comma 3, legge 84/94".

Successivamente, a seguito dell'elezione del nuovo Sindaco della città, il Consiglio Comunale con deliberazione n. 355 del 19 giugno 2012 ha revocato la citata deliberazione del Consiglio Comunale n. 633/2011.

Contro detto atto questa Autorità ha promosso, in data 4.10.2012, un ricorso innanzi al T.A.R. Sicilia per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, della citata “..deliberazione del Consiglio Comunale di Palermo n. 355 del 19 giugno 2012 di revoca della deliberazione del Consiglio Comunale di Palermo n. 633 del 23 novembre 2011 avente ad oggetto “Intesa con l’Autorità Portuale sul nuovo Piano Regolatore Portuale...”.

Il citato tribunale, con ordinanza del 6.12.2012, ha accolto e per l'effetto sospeso l'efficacia dei provvedimenti impugnati, fissando l'udienza di discussione per il 10.10.2013.

In seguito si rilevano ulteriori due deliberazioni in data 19-09.2013 ad oggetto:

- la n. 327 “Intesa con l’Autorità Portuale – Ritiro parziale della deliberazione consiliare n. 355/2012”;
- la n. 328 “Intesa con l’Autorità Portuale – Ritiro parziale della deliberazione consiliare n. 633/2011”.

Con le citate delibere il Comune ha ritirato la precedente revoca dell'intesa disposta con deliberazione n. 355/2012, mentre con la seconda ridefinisce l'intesa rilasciata con la precedente deliberazione del C.C. n. 633/2011, in quanto ne annulla l'efficacia per alcune specifiche porzioni territoriali.

Anche su dette delibere è stato proposto ricorso al competente T.A.R., ricorso andato in decisione con sentenza pubblicata il 15.06.2017 con la quale è stato accettato il ricorso.

Con l'avvento della nuova Presidenza della citata Autorità si è avviato un percorso costruttivo sulla programmazione degli interventi che interessano le aree funzionali che attengono all'interfaccia città porto, e in detto contesto sono state superate le criticità che avevano indotto l'Amministrazione Comunale a revocare l'intesa sul P.R.P. in questione che era stata data con delibera del Consiglio Comunale n. 633 del 23.11.2011.

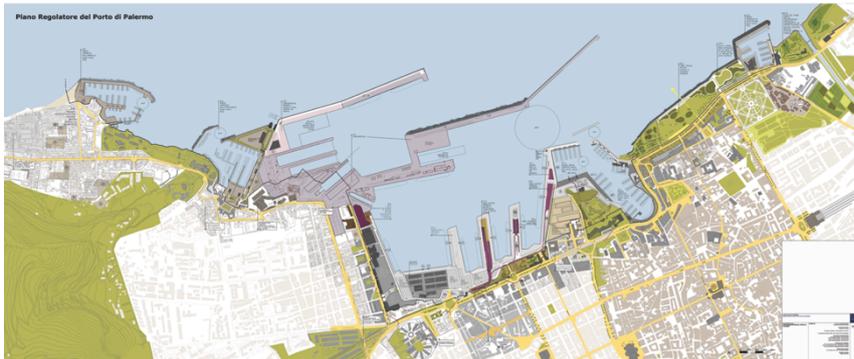
In forza di quanto sopra si specifica che il Comune di Palermo non avvierà nessuna azione di contrasto alla sopra citata intesa, proprio per la sinergia che si è sviluppata tra le due Istituzioni.

Ulteriore passo procedurale consisteva nell'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il quale con voto n. 24 del 20.9.2013 ha esitato favorevolmente detto P.R.P.

Per quanto attiene la procedura di valutazione ambientale strategica prevista dalla vigente normativa (D.Lgs. 152/06 e D.Lgs. 4/08), la stessa è stata completata, sono state effettuate le previste pubblicazioni del rapporto ambientale e si è in attesa del decreto da parte dell'A.R.T.A.

Al riguardo si specifica che i termini a disposizione dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, previsti dall'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006, sono scaduti sin dal 12.9.2012 e nonostante solleciti vari (n. 3826 del 26.04.2013, n. 9424 del 06.11.2012, n. 21956 del 28.02.1023, n. 8517 del 5.10.2103, n. 8891 del 17.10.2013, n. 9207 del 29.10.2013, n. 9499 del 07.11.2013 e n. 10297 del 28.11.2013, etc..) l'Assessorato non ha ancora emanato il relativo provvedimento.

Le previsioni del nuovo P.R.P. sono, in linea generale, riassunte nella tavola che segue:



Porto di Palermo – Nuovo Piano Regolatore Portuale

Nella rinnovata ottica di piena collaborazione con il Comune di Palermo è stata condivisa una linea di azione intesa ad armonizzare le previsioni del waterfront centrale del porto in sinergia con le previsioni e la programmazione urbanistica del Comune ed in accordo con le associazioni di tutela ambientale.

In tale ottica è stato stipulato un atto di intesa tra questa A.P. ed il citato Comune, col quale questa Autorità si impegna a redigere lo studio sopra indicato ed il Comune a prestare la dovuta collaborazione ai fini sopra preposti.

In particolare, si prefigge di acquisire uno studio sulla rigenerazione del waterfront centrale dal porto di Sant'Erasmus al porto dell'Arenella relativo alle aree sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale, comprensivo delle aree di interfaccia città-porto di maggiore rilevanza.

Detto studio, da eseguirsi in approfondimento del nuovo P.R.P. adottato, in via indicativa e non esaustiva, dovrà essere così articolato:

a.) ridisegno del progetto di suolo dell'area portuale in conformità al layout generale e sub-aree funzionali descritte alla tav. 18 del nuovo P.R.P. e secondo le norme di attuazione dello stesso, in integrazione ed approfondimento della Tavola 21 del PRP, comprensivo di rappresentazioni tridimensionali e di rendering.

A tal fine sarà redatta una nuova tav. 21, con individuazione delle zone che si ritengono meritevoli di approfondimenti progettuali e connessi studi, che dovranno essere supportate da tavole grafiche a scala urbanistica;

b.) individuazione delle aree di interfaccia città-porto in collaborazione con il Comune di Palermo e in sinergia con il redigendo PRG, individuando le principali funzioni portuali e il disegno urbano nelle aree di affaccio, e studio per la loro rigenerazione alla vista anche di ogni programma di trasformazione e/o di finanziamento

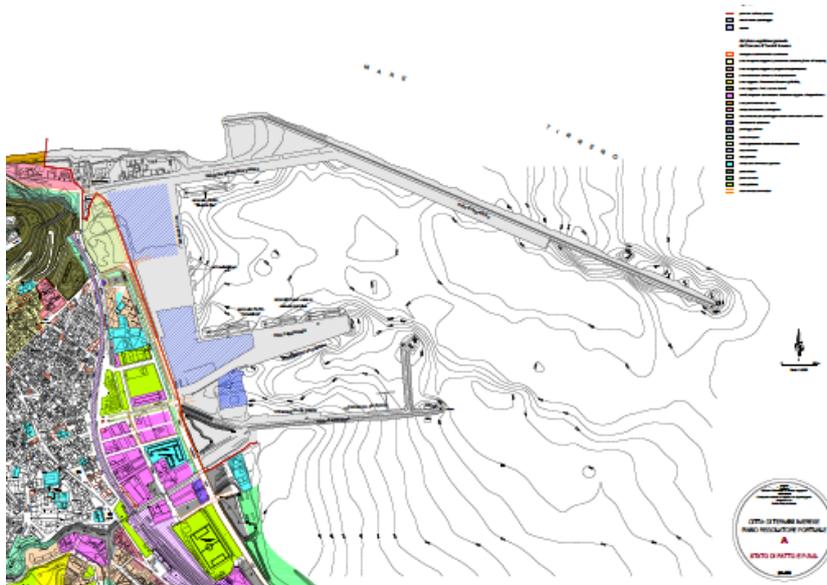
1.2. Porto di Termini Imerese

Il porto di Termini Imerese è classificato II categoria – II classe e pertanto rientra nella competenza dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia. Il Piano Regolatore è stato approvato ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale n° 21/85 con decreto del Dirigente Generale del Dipartimento

Regionale Urbanistica.

Per la concreta attuazione delle previsioni del suddetto Piano Regolatore occorre effettuare la procedura di valutazione dell'impatto ambientale, effettuata su apposito Studio di Impatto Ambientale (SIA), che si è esaurita con l'emanazione del previsto decreto da parte dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente.

Oggi la configurazione del porto è la seguente:



Le previsioni del nuovo PRP sono fortemente innovative, poiché di fatto ribattono la funzione commerciale dalla parte nord (a ridosso del molo foraneo) a sud (a ridosso di molo sottoflutto), e viceversa per la funzione turistica.

Si allega planimetria esplicitiva:

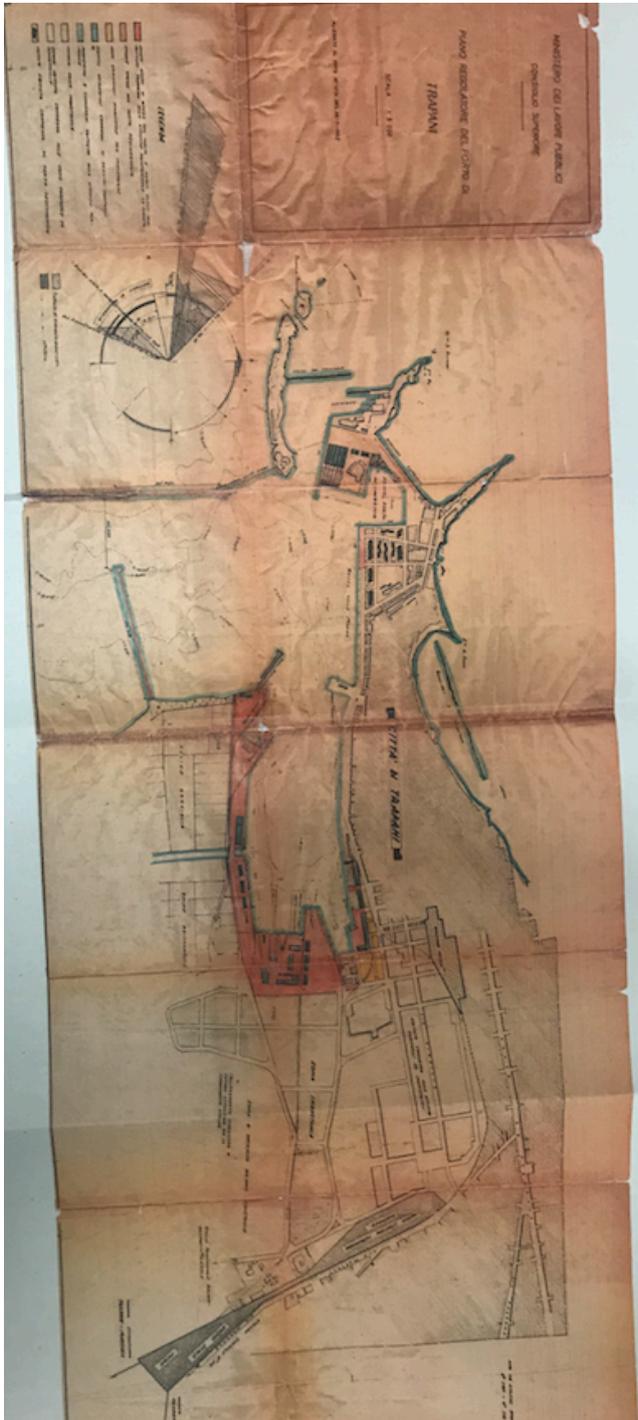


Lo stato di attuazione registra due lavori appaltati che riguardano il completamento del molo foraneo

ed il prolungamento del molo sottoflutto, lavori in corso per il primo dei due citati interventi, in fase di redazione del progetto esecutivo (appalto integrato) per il secondo.

1.3. Porto di Trapani

Il piano Regolatore Portuale di Trapani è stato esitato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. giusta parere n. 1214 del 26.7.,1962.



1.4. Porto Empedocle

Il piano Regolatore Portuale di Trapani è stato esitato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. giusta parere n. 2529 del 13.3.1963.



Lo stato di attuazione registra la sostanziale definizione delle opere foranee e si prefigge un'analisi delle eventuali criticità al fine di operare le dovuta valutazioni.

La configurazione del porto oggi è la seguente:



2 ANALISI DEGLI ASSETTI PORTUALI

Nel paragrafo precedente si sono illustrati i vigenti piani regolatori portuali e si procede di seguito all'analisi dei rispettivi stati di attuazione.

- Porto di Palermo

Nelle more della formale approvazione del nuovo P.R.P l'assetto portuale delimitato dai moli di sopraflutto e sottoflutto è ormai da considerare sostanzialmente definito in conformità al vecchio P.R.P. ancora oggi vigente, quantunque sia previsto e non ancora eseguito il salpamento dell'esistente molo Sud.

Per questo, il nuovo Piano Regolatore contempla una diversa soluzione progettuale che comprende il mantenimento di gran parte del predetto molo Sud ed il raccordo dello stesso con la banchina Sammuzzo, con l'obiettivo di separare la funzione croceristica insita al bacino Crispi da quella da diporto storicamente svolta al porto turistico della Cala. Tale darsena rappresenterà un forte elemento di cerniera e di collegamento tra il porto e la città, dando la fruibilità alla città del Molo Trapezoidale e dell'area archeologica del castello a mare; questo, nel quadro della riqualificazione della fascia costiera ed in particolare del fronte a mare della città antica, contribuendo ad una maggiore fruizione di un'area di grande rilievo storico, monumentale e paesaggistico.

Certamente per quanto attiene la nuova configurazione del molo sud la progettazione e la successiva realizzazione dell'opera, che però potrà avvenire dopo l'approvazione definitiva del P.R.P.

- Porto di Termini Imerese

Ad oggi sono in fase di realizzazione il completamento del molo foraneo ed il prolungamento del molo sottoflutto; in particolare, lavori consegnati per il primo mentre per il secondo è in fase di redazione il progetto esecutivo.

Il completamento di detti interventi realizza la chiusura infrastrutturale dell'intero bacino portuale, ancorché restano da realizzare le altre opere previste nel P.R.P., intese a concretizzare il trasferimento delle funzioni commerciali – turistico dal ridosso del molo foraneo al sottoflutto per la prima, viceversa dal ridosso sottoflutto al sopraflutto per la seconda.

La realizzazione di dette opere è prevista per stadi, e definita la configurazione dei due moli si prefigge l'obiettivo di realizzare lo sporgente della banchina di riva, opera che consentirebbe comunque di disporre di ulteriori ormeggi.

- Porto di Trapani e Porto Emedocle

Il porto di Trapani appare definito in tema di assetto portuale, con i moli già realizzati in conformità al vigente P.R.P.

Contrariamente il porto di Porto Emedocle ha una definizione solo parzialmente realizzata, e si prefigge una analisi delle esigenze, anche con riferimento alle previsioni di realizzazione di LNG, per programmare gli interventi che si riterranno necessari.

Considerazioni conclusive

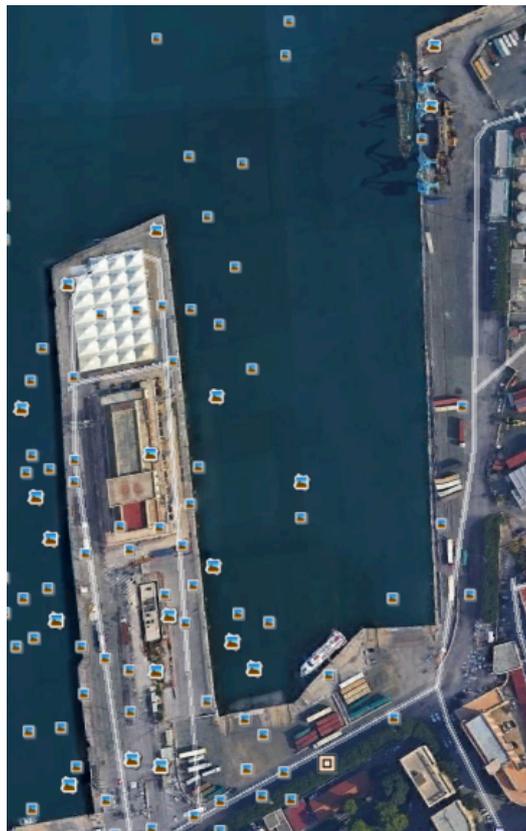
Come sopra illustrato la redazione dei vigenti P.R.P. risale agli anni cinquanta per il porto di Palermo, agli anni sessanta per quelli di Trapani e Porto Empedocle e primi anni del duemila per quello di Termini Imerese; inoltre, i primi tre citati sono stati redatti con i criteri dell'epoca, ovvero con la sola indicazione dello sviluppo di moli e delle banchine e con proiezioni programmatiche intese alle esigenze del momento.

Ciò certamente richiede un'attività di verifica alla luce di un'analisi programmatica idonea a definire le esigenze nel medio-lungo termine, onde valutare l'eventuale necessità di procedere alla redazione di nuovi piani regolatori.

Analisi delle criticità in atto

Per il porto di Palermo le previsioni del vigente P.R.P. sono state realizzate, ed è in itinere l'approvazione del nuovo P.R.P. che comporterà la programmazione delle nuove opere ivi previste.

Per quanto riguarda l'agibilità dei bacini portuali in rapporto agli esistenti fondali si registrano insabbiamenti che provocano criticità per la gestione degli ormeggi; in particolare, i fondali al bacino Crispi III è inibito per navi con pescaggio superiore a 8,00 mt. riscontrando fondali che in alcuni punti hanno batimetriche di sei metri circa.



Bacino Crispi III

Inoltre, si rilevano una disorganica distribuzione della esistente edilizia demaniale e delle funzioni portuali, nonché la mancanza di un collegamento diretto porto autostrade.

La configurazione del porto di Termini Imerese è definita nel P.R.P. approvato nello scorso anno 2004 e sono in fase di realizzazione due interventi che attengono al prolungamento e definizione dei moli sopraflutto e sottoflutto, opere che consentiranno la definizione del dispositivo portuale ai fini della protezione del moto ondoso all'interno di bacini portuali.

Allo stato l'agibilità della banchine è limitata dall'insabbiamento dei fondali; si consideri al riguardo che la Veniero ha fondali in alcuni punti di appena cinque metri, costituendo criticità per l'ormeggio delle navi RO-RO.

Si rileva l'inesistenza di una organica edilizia demaniale da asservire alle funzioni portuali.

I porti di Trapani e Porto Empedocle sono transitati alle competenze di questa Autorità con la costituzione del Comitato di Gestione avvenuto lo scorso mese di settembre, e per entrambi si riscontra la mancanza di una organica pianificazione delle scelte strategiche e di una valida programmazione.

Per il porto di Trapani le previsioni del vigente P.R.P. sono sostanzialmente realizzate, e ulteriori necessità saranno da prevedere alla luce delle analisi e programmazioni che saranno operate.

Con riferimento alla agibilità dei bacini portuali connessa alle esistenti batimetriche si rilevano insabbiamenti che costituiscono criticità alla gestione degli ormeggi, ovvero si registrano diffusi insabbiamenti, con fondali di pochi metri per le banchine di levante e di circa due metri nella banchina settentrionale.

Inoltre, la banchina Ronciglio, di recente costruzione, presenta fondali di circa sei metri, rispetto agli almeno dodici metri che necessiterebbero per una piena operatività.

Per il porto di Porto Empedocle la configurazione prevista nel vigente P.R.P. è parzialmente realizzata e gli interventi di completamento dei moli e delle banchine sono ancora da progettare; tutto ciò, comunque, da riconsiderare alla luce delle esigenze di una aggiornata programmazione (P.R.P. datato 1963).

Anche in questo caso si rilevano insabbiamenti dei fondali che riguardano principalmente il canale di accesso, anche se non sostanzialmente critici.

3. SINTESI DEGLI OBIETTIVI PREFISSATI

L'analisi logistica del sistema integrato dei trasporti ingenera aspettative di crescita quantitativa e qualitativa della domanda, in ordine alle relative variabili costituite dall'incremento dimensionale delle navi, la ridistribuzione dei traffici rispetto alle rotte principali, la localizzazione del "transhipment" in pochi scali principali e la diffusione dei servizi "feeder", il tutto in una forte concorrenza nella qualità dei servizi e nel costo delle operazioni portuali.

In detta logica sono state costituite le Autorità di Sistema, che considerano il porto non più come scalo terminale ma nodo di una rete intermodale, estesa all'intero territorio circostante e comprendente la realtà e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.

In detto contesto obiettivo prioritario è l'integrazione logistica dei quattro porti di competenza (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) verso una logica organizzativa intesa alla specializzazione dei servizi ed alla integrazione geografica, e quindi costruire i presupposti infrastrutturali affinché ogni porto sia pronto a fornire i servizi richiesti dal mercato.

Quindi prevedere interventi strutturali intesi ad adeguare fisicamente il porto alle esigenze del ciclo trasportistico, con la primaria considerazione che la mancanza di fondali adeguati penalizza l'offerta di ormeggi per le navi di maggiori dimensioni che necessitano di altrettanti maggiori pescaggi; questo anche in relazione alle altre difficoltà che incontrano le navi oggi utilizzate per gli approdi e per le connesse operazioni portuali, ovvero esigenza di piazzali più ampi e funzionali, interconnessioni più efficienti, in una flessibilità intesa a rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni.

Le strategie adottate in tema di realizzazione di infrastrutture attengono a molteplici aspetti, quali:

- il potenziamento del porto commerciale, da conseguire attraverso il completamento dei moli e delle banchine secondo le previsioni dei futuri piani Regolatori Portuali, il ripristino dei fondali, una migliore distribuzione degli spazi e dell'edilizia da asservire per una loro maggiore efficienza;
- soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico, in maggiore ragione per il porto di Palermo ma anche per gli altri porti di competenza. Da conseguire attraverso la realizzazione di terminal dedicati e il potenziamento dei servizi di qualità;
- potenziamento e il miglioramento del rapporto città – porto, con progetti di qualità urbana intesi alla integrazione degli spazi urbano-portuali con la città;
- il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate e un nuovo bacino di carenaggio (porto di Palermo).

Azioni prefissate

Nel contesto delle criticità che sono state rilevate si delineano le azioni prefissate.

Potenziamento del porto commerciale.

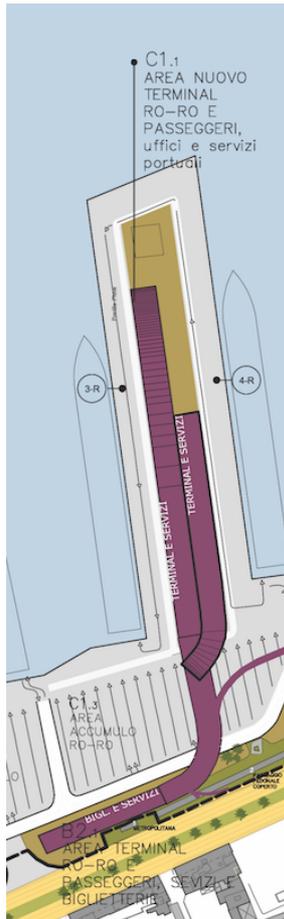
Per il porto di Palermo la realizzazione di nuovi spazi è connessa all'approvazione del nuovo P.R.P. ed alle connesse fasi realizzative, e quale fase propedeutica si programmano la definizione delle idee progettuali.

Le azioni che si intraprenderanno a breve termine riguardano la programmazione ed esecuzione di interventi intesi a rimuovere criticità in atto, quali:

- esecuzione dei lavori di dragaggio dei fondali del bacino Crispi III, che qualora ripristinati a batimetriche -10,00 sarà agibile per l'ormeggio delle navi Crociere, disimpegnando di conseguenza il molo Piave che potrà essere asservito agli ormeggi RO-RO.
- ottimizzazione dell'uso delle aree a disposizione a mezzo di interventi di recupero funzionale di ampi spazi e delle banchine, anche attraverso la rimozione di alcune esistenti gru allo stato non in uso (banchine Quattroventi e Sammuzzo), nonché il miglioramento del collegamento viario in sede propria e con flussi riservati a mezzo dello spostamento della viabilità alla banchina Puntone.
- adeguamento delle strutture esistenti a mezzo del consolidamento delle banchine sud dei moli Vittorio Veneto, Piave e S. Lucia, al fine di conseguire la piena operatività delle connesse banchine;
- demolizione dell' edificio ex sede sala pompe, attraverso il quale si realizzerà un nuovo piazzale;
- nuovo impianto fognario del porto di Palermo, che consente la corretta definizione delle pendenze dei piazzali ed elimina criticità nei casi di persistenti eventi piovosi.

I Piani Regolatori Portuali datati hanno comportato uno sviluppo sostanzialmente inteso a fronteggiare esigenze del momento, ovvero ottica di breve-medio periodo certamente non idonea qualora proiettata agli scenari futuri.

Ciò si traduce nell'esistenza di edifici e strutture demaniali privi di una idonea organicità funzionale, con frammentazione delle attività in tema di funzioni, quali security e sicurezza, controlli doganali, attività commerciali, etc.



A tal fine l'obiettivo che ci si prefigge è il riordino delle citate strutture, che per il porto di Palermo si realizzerà secondo le previsioni del nuovo P.R.P. in fase di approvazione, ovvero con la costruzione di un nuovo edificio RO-RO tra la Calata Marinai d'Italia ed il molo Piave, dimensionato per poter realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri; in particolare, nelle more dell'approvazione del citato P.R.P. si prevede l'indizione di un concorso di idee, onde acquisire le proposte progettuali. Si procederà a breve alla demolizione dei Sili.

Invece, quale recupero dell'esistente si prevede il ripristino e adeguamento funzionale dell'edificio ex Tirrenia, da asservire alle funzioni portuali.

Per il porto di Termini Imerese con il prolungamento dei moli di sopraflutto e sottoflutto si definisce la protezione al moto ondoso dei bacini portuali e si inibisce ogni ulteriore probabile fenomeno di insabbiamento dei fondali.

Si rende pertanto fattibile l'intervento di dragaggio dei fondali, non inteso quale fase di realizzazione delle previsioni del P.R.P. approvato, bensì opera necessaria per ripristinare la piena agibilità del porto commerciale.

Nella programmazione in atto si prevede anche l'avvio della progettazione dello sporgente della banchina di riva, opera che costituirà un ulteriore momento di realizzazione delle previsioni del vigente P.R.P. con aumento degli ormeggi oggi disponibili; al riguardo, nel triennio l'obiettivo che si prefigge in prima fase è l'acquisizione delle indagini, gli studi e la progettazione degli interventi in questione, nonché gli studi necessari per la valutazione di impatto ambientale.

In tema di edilizia demaniale si rileva che per il porto di Termini Imerese il P.R.P. è stato approvato nello scorso anno 2004 e sono riportate prescrizioni contingenti (ubicazione e cubatura); in questo caso può essere attivata la connessa progettazione che dovrà essere approvata in linea

tecnica e dopo sottoposta alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale.

Anche per **il porto di Trapani** si manifesta necessario un intervento di dragaggio dei fondali con priorità alla banchina Ronciglio, oltre alla razionalizzazione dell'edilizia demaniale per dare operatività alla attività commerciali (biglietterie, uffici, servizi al passeggero, etc..).

Necessitano anche interventi immediati sull'impianto elettrico e d'illuminazione del porto, rilevando alcune zone praticamente oscurate. Si lamenta, inoltre, la mancanza di arredi portuali (parabordi, verifica bitte, distribuzione idrica, etc.) e di una organica manutenzione.

Per il porto di Porto Empedocle, come detto, manca una concreta attività pianificatoria, la configurazione prevista nel vigente P.R.P. e parzialmente realizzata, e gli interventi di completamento dei moli e delle banchine sono ancora da progettare; tutto ciò, comunque, da riconsiderare alla luce delle esigenze che oggi si manifestano (P.R.P. datato 1963).

Si rileva una inconsistente edilizia demaniale e l'assenza di un terminal passeggeri.

Come per il porto di Trapani necessitano anche interventi immediati sull'impianto elettrico e d'illuminazione, integrazione degli arredi portuali (parabordi, verifica bitte, distribuzione idrica, etc.) e una organica manutenzione.

Soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e passeggeri.

Le azioni di cui sopra, ancorché finalizzate al potenziamento del porto commerciale, esplicano i loro effetti anche nelle altre funzioni portuali, prima delle quali quella crocieristica, in quanto alcune delle citate azioni (ripristino fondali, riordino funzioni, edilizia demaniale, etc..) hanno immediata refluenza.



Per la funzione prettamente croceristica si segnala, per il porto di Palermo, oltre alla previsione del completamento dei lavori di restyling della nuova Stazione Marittima anche l'avvio della progettazione del nuovo terminal crociere alla banchina Sammuzzo, con la programmata indizione di un concorso di idee. Si prevede, inoltre, di collegare i terminal crociere e RO-RO con passerelle pedonali aeree, in modo da separare i movimenti pedonali dei passeggeri con le operazioni portuali.

Si prevede altresì la realizzazione di nuove strutture di ricettività per i porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, per i quali il terminal allo stato attuale è costituito da strutture precarie.

Potenziamento e miglioramento del rapporto città – porto,

Nel tempo le città si sono espanse avvolgendo ed inglobando le realtà Portuali, sicché oggi le stesse risultano comprese dai centri urbani e storici delle Città; inoltre, i servizi stessi che sono erogati dal porto attengono ad spetti di immediata refluenza urbanistica, ed in quanto tale debbono essere indirizzati verso una concordata integrazione urbana.

Pertanto, nella necessaria intesa coi rispettivi Comuni debbono essere attivate le correlate strategie di intervento in modo che possa essere massimizzata l'interazione città-porto, e quindi la realizzazione sinergica degli interventi consentirà al porto di massimizzare la funzionalità e la qualità delle sue aree per la crocieristica, la nautica da diporto e il tempo libero, e alla città di riqualificare alcune aree e quartieri di waterfront a partire dalla presenza diretta o dal riverbero dei nuovi valori prodotti dal PRP.

Pertanto, sempre che sia possibile, la realizzazione dei nuovi edifici portuali lungo le banchine avviene attraverso l'utilizzo di "crediti edilizi" prodotti da alcune demolizioni che consentiranno la concentrazione delle nuove cubature in senso trasversale rispetto al waterfront, ed in questo contesto prevedere la riorganizzazione dell'edilizia demaniale.

Quindi, ad esempio per il porto di Palermo, una innovazione del layout portuale attraverso la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentirà contemporaneamente di “aprire” il fronte su via Crispi liberandolo alla vista del mare e di portare alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all’acqua.

Mantenimento delle attività industriali.

Relativamente all’area industriale, che in particolare riguarda la cantieristica in senso lato, si prevede di razionalizzare la dislocazione delle attività concentrando le funzioni nelle aree designate in posizione decentrata rispetto alle funzioni Commerciali e Croceristiche, al fine di eliminare ogni possibile interferenza.

L’attività industriale, in particolare, è prevalente nel porto di Palermo, ove per radicata tradizione hanno sedi i cantieri navali, ancora oggi importante realtà occupazionale, e per la quali si prevede per il triennio in questione di completare l’intervento in atto al bacino da 150.000 tpl e procedere alla progettazione del completamento della struttura, per la quale si prevede un consistente impegno finanziario (oltre 80 milioni di euro); altrettanto necessario è operare il riordino delle banchine asservite in modo da concretizzare il concentramento delle attività.

4. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Si procede ad illustrare gli obiettivi che sono assunti nel triennio in riferimento relativamente agli interventi infrastrutturali che sono già programmati e finanziati da quelli programmati con finanziamenti da promuovere.

4.1. PORTO DI PALERMO

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

I. Riqualificazione urbana

Nel novero della riqualificazione della fascia costiera e del fronte a mare del centro storico, non si può prescindere dal completamento del disinquinamento degli specchi acquei portuali mediante l’eliminazione degli scarichi e dei reflui di gran parte della città (circa 400.000 abitanti/equivalente) che si riversano all’interno del porto.

Nell’obiettivo di cui sopra, ed in piena sinergia col Comune di Palermo, questa Autorità ha appaltato i lavori relativi alle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque sboccanti all’Acquasanta entro il Porto Industriale di Palermo, consistenti nell’intercettazione dei quattro collettori (molo, Notarbartolo, Passo di Rigano e Sampolo) oggi sboccanti a mare ed il loro convogliamento alla costruenda condotta comunale con recapito all’impianto di depurazione comunale in località “Bandita”.

La sinergia delle due Amministrazioni per dare attuazione ai due interventi si è concretizzata con l’avvenuta stipula di un atto di intesa stipulato in data 28.7.2014 tra Autorità Portuale, Comune di

Palermo ed A.M.A.P. (azienda municipalizzata che gestisce gli scarichi fognari), con il quale si sono convenute le azioni da adottare per il completamento dell'opera.

Detto atto risulta fondamentale per la programmazione del completamento dell'opera, a fronte di impreviste difficoltà che non consentivano il completamento.

Pertanto, nell'ottica della necessaria programmazione si è determinato che:

- l'Autorità Portuale definisce i lavori in corso al fine di dare funzionalità allo sgrassatore;
- l'AMAP si è impegnata a prendere in consegna lo sgrassatore con la stazione di pompaggio dei liquami;
- l'Autorità Portuale si è impegnata a realizzare, con le economie derivanti dalla non realizzazione del dissabbiatore, i lavori di rimozione dei sedimenti all'interno del canale emissario;
- il Comune di Palermo si impegna a farsi carico del completamento delle opere con la realizzazione del dissabbiatore attivandosi per il reperimento delle risorse aggiuntive.

Per quanto convenuto questa Autorità ha ultimato i lavori dello sgrassatore e dovrà procedere all'avvio delle procedure di aggiudicazione dei lavori di rimozione dei sedimenti all'interno del canale emissario.

Altro intervento prefisso in tempi brevi riguarda la riqualificazione delle aree del porto di S. Erasmo, importo di € 1.600.000,00. Trattasi di un intervento fortemente voluto dalle Autorità locali poiché inteso a dare vivibilità ad un'area urbana oggi degradata.

II. Infrastrutture a servizio del porto. Trattasi delle infrastrutture che si rendono necessarie all'operatività dell'intero sistema portuale. Interventi previsti:

- Consolidamento molo Vittorio Veneto, banchine sud e nord.

Banchina sud del molo Vittorio Veneto

Con il suddetto Decreto del 19.10.2015, paventando un rischio di rovina e di pericolo per l'incolumità degli utenti portuali, la Procura di Palermo ha disposto anche il sequestro del lato sud del molo V. Veneto, che pertanto è tutt'ora interdetto all'operatività portuale.

L'iniziale motore di detto provvedimento risulta essere una relazione fornita dall'Impresa all'organo inquirente che unifica il risultato di due indagini subacquee eseguite sul molo sud negli anni 2012 e 2014, che attestavano la presenza di cospicue sgrottature in un tratto del Vittorio Veneto sud.

Questa però non specificava che le citate ispezioni dell'anno 2012 erano state motore di un intervento di somma urgenza inteso ad eliminare le sgrottature all'epoca riscontrate, intervento il cui buon esito è stato ed è confermato.

A seguito di tale provvedimento è stata effettuata una indagine subacquea per verificare le condizioni del muro di sponda della banchina ed è stato dato incarico al Prof. G. Giambanco di verificare le condizioni statiche della stessa.

Le indagini eseguite hanno evidenziato la presenza di ingrottature nel primo tratto di banchina e nel tratto terminale della stessa, ed hanno confermato l'integrità del tratto centrale nel quale, come detto, è stato effettuato col rito della somma urgenza, un intervento di ripristino delle ingrottature nel

febbraio 2012.

La Consulenza Tecnica di Parte predisposta dal Prof. Giambanco in data 09.01.2016, nel confermare l'assenza di cedimenti del muro di sponda, conclude suggerendo alcuni provvedimenti da adottare in via cautelativa rappresentando la possibilità dell'utilizzo provvisorio della banchina sotto specifiche condizioni che sono sostanzialmente:

- l'interdizione di una fascia di 12 m. dal ciglio banchina nei tratti laterali;
- la limitazione dell'attracco a unità navali di tipo non superiore a quella critica;
- l'interdizione all'ormeggio con vento superiore a 30 nodi.

In relazione alla situazione riscontrata ed a quanto suggerito dal Prof. Giambanco, è stato programmato un intervento di risanamento e di miglioramento delle fondazioni del muro di sponda della banchina lato sud del molo V. Veneto. Il connesso progetto è stato approvato dal Provveditorato Interregionale OO.PP. ed i relativi lavori sono stati eseguiti.

A completamento dell'intervento di cui sopra è in fase di redazione un progetto di consolidamento ed adeguamento sismico dell'intera banchina, che si prefigge venga redatto ed approvato per il prossimo anno, al seguito del quale saranno individuate le fonti di finanziamento per l'affidamento dei lavori.

- Banchina nord del molo Vittorio Veneto

In considerazione delle anomalie riscontrate nel molo V. Veneto sud, l'Autorità Portuale, a scopo precauzionale, ha disposto l'esecuzione di indagini subacquee anche nella banchina nord, e dall'esame delle riprese video (effettuate a novembre 2015) sono emerse alcune criticità costituite da ingrottature presenti al piede dell'originario muro di sponda, e soprattutto da un'ampia ingrottatura alla base del pilone di sostegno dell'impalcato, ubicato ad angolo tra il lato nord e la testata del suddetto molo.

Le notevoli dimensioni della ingrottatura esistente al piede del predetto pilone, comportavano una situazione di rischio per la stabilità dello stesso, e pertanto è stato effettuato un intervento di "somma urgenza", ai sensi dell'art. 176 del D.P.R. 05.10.2010 n. 207, per rimuovere ogni situazione di pericolo diretto o residuo.

I lavori sono stati affidati all'impresa TREVI s.p.a. in data 26.11.2015 e sono stati ultimati in data 29.01.2016.

Peraltro le indagini strutturali che sono state condotte e le connesse verifiche strutturali hanno mostrato che la banchina nord non presenta criticità strutturali e che la stessa è agibile, anche se si riscontrano limitate sgrottature nell'originario muro di sponda. Per l'eliminazione di dette sgrottature è stata redatta una apposita perizia che è stata approvata dal Provveditorato OO.PP. , ed anche per tale intervento sono affidati i connessi lavori che sono in corso di esecuzione.

- Lavori di rifacimento linee elettriche in bt e adeguamento impianto elettrico esistente. Importo € 3.500.000,00. Progetto in fase di definizione;

- **Lavori di rimozione binari e spostamento viabilità banchina Puntone.** Intervento inteso a migliorare la viabilità interna di porto razionalizzando le aree a servizio delle funzioni. Importo € 1.750.000,00;

- **Demolizione quattro gru a braccio girevole "Reggiane" e di un manufatto metallico facente parte dell'impianto rifuse secche, ubicati presso la banchina Sammuzzo.** Intervento teso a rimuovere strutture non operative e recuperare spazi per l'operatività portuale. Importo € 1.370.000,00;

- **Lavori di rimozione binari banchina Sammuzzo e dismissione rotaie banchina quattroventi e sistemazione piazzale.** Alla banchina Quattroventi ormeggiano traghetti RO-RO per tratte giornaliere da/per Napoli e/o Tunisi, e sulla stessa non si eseguono operazioni di rifuse secche e/o movimentazione containers. Detta previsione, peraltro, è confermata nel nuovo P.R.P., ove per detta area si prevede "area mista a stoccaggio e RO-RO".

Pertanto, nell'obiettivo di un ampio utilizzo degli esistenti spazi, si prevede di procedere alla dismissione delle esistenti rotaie e connesse gru portacontainer. Importo € 1.740.000;

III. – Infrastrutture e servizi per passeggeri

Nella stretta connessione tra fruibilità delle aree portuali e infrastrutture a servizio dei passeggeri, si individua quale intervento prioritario il completamento dei lavori di restyling della Stazione Marittima.

- Completamento dei lavori di restyling della Stazione Marittima

L'obiettivo che viene prefissato per il triennio è il completamento dell'opera di restyling e di rifunzionalizzazione della struttura, in modo da consentire l'individuazione del gestore unico a cui dare in concessione l'intero servizio e creare i presupposti per offrire all'utenza dello scalo palermitano, ed in particolare ai passeggeri delle linee crocieristiche, servizi soddisfacenti ed adeguati ai moderni standard di funzionalità e di confort.

A tal fine è stato avviato un intervento d'ammodernamento e di ristrutturazione generale interna della Stazione Marittima, che riguarderà sia l'aspetto architettonico sia quello distributivo e funzionale, e che comprenderà altresì l'installazione di nuove passerelle per l'imbarco/sbarco dei passeggeri.

L'intervento in atto prevede un impegno complessivo di € 28.500.000,00; essenzialmente si prevede la rifunzionalizzazione dell'intera Stazione Marittima, mantenendone sostanzialmente invariato l'aspetto esteriore ma con una radicale riconfigurazione degli spazi interni (in termini di consistenza, di funzioni, d'architettura, di collegamenti, etc.).

Sono anche previsti un collegamento pedonale tra la Stazione Marittima ed il varco E. Amari e l'adiacente parcheggio, nonché l'installazione di nuove passerelle mobili per l'imbarco e sbarco dei passeggeri (direttamente dall'interno della Stazione Marittima a bordo e viceversa), nonché l'eventuale adeguamento dei nuovi accessi alla Stazione.



Accessibilità della Stazione Marittima

Relativamente a tali lavori si sono constatate criticità relative alle previsioni del progetto esecutivo strutturale che non consentivano l'esecuzione dei lavori, e pertanto si è reso necessario redigere una perizia di variante tecnica e suppletiva rimessa per l'approvazione agli organi competenti. Detta perizia, rimessa all'approvazione del competente Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia e Calabria, è stata esaminata dopo circa 18 mesi dalla trasmissione. Ciò ha comportato l'impossibilità di dare attuazione ai lavori strutturali di progetto esecutivo ed ha richiesto una sospensione dei lavori.

Ancorché la citata perizia di variante è stata approvata i connessi lavori non sono stati ripresi, e questo per due diversi motivi. Il primo riguarda la non accettazione della variante dell'Impresa, per la quale si configura un contenzioso, l'altro un sequestro preventivo della struttura operato dalla Procura di Palermo con decreto del 19/10/15.

Detto sequestro è imputato alla presenza nel cantiere di rifiuti contenenti amianto provenienti dalle attività di dismissione e demolizione previste in appalto e ai paventati pericoli di stabilità del molo Vittorio Veneto, molo sul quale è edificata la struttura in questione .

Per quanto attiene primo aspetto, invero limitato ad alcuni cumuli di alcune decine di metri cubi e presenza di alcuni pezzi di tubazioni con amianto, l'impresa, dopo gli adempimenti di legge, ha provveduto al loro smaltimento in discarica autorizzata; per il secondo aspetto si riferisce nel paragrafo che segue.

Invece, per quanto riguarda il contenzioso con l'Impresa è stata sottoscritta una convenzione con il Provveditorato Interregionale OO.PP. per la Sicilia Calabria, col quale è stato dato mandato di instaurare trattative intese alla composizione delle controversie, ed è in itinere la conclusione con uno schema di atto transattivo nell'intesa di una ripresa dei lavori.

IV. – Infrastrutture al servizio del porto industriale

Il porto industriale si estrinseca sostanzialmente nell'area del cantiere navale, ove sono

previsti diversi interventi rivolti non solo al completamento di specifiche opere infrastrutturali, ma anche alla creazione di nuove aree operative e alla razionalizzazione di quelle esistenti.



Porto di Palermo – Area cantieristica

In particolare, relativamente al bacino da 150.000 tpi sono stati appaltati i lavori relativi al “Progetto definitivo per i lavori di consolidamento e messa in sicurezza statica preliminare allo svuotamento della vasca bacino e successive indagini e verifiche propedeutiche al progetto generale di completamento”, dell’importo complessivo di € 26.277.335,34.

I lavori previsti sono:

- rimuovere i sedimenti che si riscontrano nel fondo del bacino, per i quali è stata effettuata la caratterizzazione per potere individuare la discarica dove conferire il materiale che dovrà essere dragato;
- consolidare la struttura del bacino, esigenza che scaturisce dalle risultanze degli eseguiti studi ed in indagini;
- collocazione al cassone di tura, sigillatura e svuotamento del bacino;
- analisi ed indagini sulle strutture.

I lavori sono stati appaltati alla Ditta Trevi ed in fase di esecuzione, ai primi lavori di scavo, sono stati riscontrati rifiuti classificati pericolosi, e si sono avviate le previste procedure in tema di norme ambientali. Sono stati eseguiti i previsti adempimenti di legge.

Altro intervento scaturisce dalla volontà del governo Regionale di prevedere la realizzazione di un nuovo bacino di 80.000/90.000 tonnellate, in sostituzione della ristrutturazione dei due bacini di carenaggio da 19.000 e 52.000 tonnellate, struttura che completerebbe il ventaglio di tutte le possibili opzioni industriali della cantieristica, ponendolo in posizione del tutto privilegiata rispetto alla offerta della concorrenza operante nell’ambito imprenditoriale occidentale.

In variante ai precedenti impegni, con determinazione del trascorso 20 settembre, il Presidente della Regione ha determinato la realizzazione di un nuovo bacino galleggiante da 80 mila tonnellate riadattando il vecchio da 52 mila tonnellate che si trova nello specchio d’acqua del porto di

Palermo. In particolare, l'idea è di passare da una geometria rettangolare, con dimensioni di 54,60 x 285 metri, ad una, sempre rettangolare, ma con dimensioni di 118,20 x 166,25 metri, aumentando così la capacità complessiva da 52mila a 80/90mila tonnellate.

La nuova configurazione consentirebbe di ospitare la manutenzione di quasi tutte le piattaforme offshore operanti oggi, e di consentire la costruzione di nuove, anche di ultima generazione. Alla realizzazione dell'opere, dalla progettazione all'esecuzione, provvederà la stessa Amministrazione Regione avvalendosi dei propri Uffici; le dimensioni del novo bacino ridurrebbero il problema di evoluzione delle navi con conseguente più sicura navigabilità negli specchi acquei prospicienti.

Altro intervento di cui sopra si è riferito tratta il sopra citato completamento delle opere relative alla deviazione del canale Passo di Rigano, che oltre a definire lo sbocco di un importante collettore fognario cittadino, consentirà di rendere operativa sia l'area interessata dall'ampio scavo in atto esistente che anche altre aree a questa contigue.

Come sopra relazionato i lavori appaltati sono stati ultimati e la definizione dell'intero disegno progettuale si configurerà nell'attuazione di un'azione sinergica con il Comune di Palermo.

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Obiettivo prefissato del triennio è la realizzazione di opere cantierabili nel rispetto delle vigenti norme di salvaguardia insite all'adozione del nuovo P.R.P., ovvero di opere che, pur non previste nel vecchio strumento regolatore, non contrastano con quelle del nuovo Piano.

Gli interventi che si assumono ad obiettivo del triennio sono così riepilogabili:

I.- Infrastrutture del Porto. Trattasi delle infrastrutture che si rendono necessarie all'operatività dell'intero sistema portuale. Interventi previsti:

• Consolidamento delle banchine sud dei moli Vittorio Veneto, Piave e S. Lucia

L'evoluzione che si registra nell'ingegneria navale comporta la costruzione di navi di lunghezze e portate maggiori, con la avvertita esigenza di adeguare strutturalmente le esistenti banchine alle sollecitazioni alle quali oggi sono soggette, certamente non prevedibili all'epoca della loro costruzione.

A tal fine è stato avviato un percorso progettuale inteso alla redazione dei progetti esecutivi di consolidamento ed adeguamento antisismico delle banchine sud del molo Vittorio Veneto, banchina sud del molo Piave e banchina sud del molo S. Lucia.

Detti interventi, la cui progettazione è stata avviata, necessitano di una provvista finanziaria che si quantifica in circa **€ 45.000.000,00** e l'obiettivo prefissato è la canteribilità delle opere nel triennio in riferimento;

- **Dragaggio del canale di accesso porto di Palermo,** fino ad una profondità di 12 metri dal l. m. m. che si estende per circa 100 mila mq.

I fondali presentano in alcuni punti secche di sei metri, nonché' batimetriche ridotte a circa otto metri, con grave pregiudizio per l'operatività portuale. Con l'inertizzazione di parte dei sedimenti si realizzerà anche il parziale rifiorimento della mantellata del molo foraneo.

Il progetto definitivo che è stato già redatto computa un importo totale di **€ 41.300.000,00** ed è munito dell'autorizzazione ex art. 109, c. 2, del DLgs 152/2006 da parte dell'Assessorato Regionale Tecnico; detto progetto è stato trasmesso al Provveditorato Interregionale OO.PP. per il parere ex art. 215 del DLgs n. 50/2016.

Dopo l'approvazione del progetto definitivo e propedeuticamente alla redazione del progetto esecutivo, considerato il tempo intercorso, sarà necessario verificare gli elementi fondamentali di progetto, ovvero verifica delle batimetrie e della caratterizzazione dei sedimenti; a seguito di ciò potrà seguire la redazione del progetto esecutivo e l'avvio delle procedure di gara, qualora finanziato;

- **Nuovo impianto fognario del porto di Palermo.** Si prevede il rifacimento delle reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue biologiche a servizio delle aree del porto di Palermo che si estendono dal molo industriale al molo denominato "trapezoidale".

Il progetto si propone di adeguare le aree di pertinenza dell'AdSP alle nuove normative in materia di smaltimento delle acque meteoriche di prima pioggia e risolvere i problemi legati alla vetustà delle reti fognarie per lo smaltimento dei reflui e delle acque piovane, al fine di dare funzionalità alle aree commerciali per la fruibilità del sistema.

Attualmente è in fase di redazione il progetto definitivo, e dopo le approvazioni di rito, ci si prefigge la redazione del progetto esecutivo. Importo presunto **€ 51.000.000,00**;

- **ripristino e adeguamento funzionale edificio ex Tirrenia.** Trattasi di un complesso che si articola in n. 7 corpi di fabbrica a una o più elevazioni f.t. I dati metrici approssimativi sono i seguenti: superficie coperta totale mq. 3.700,00; superficie scoperta mq. 2.197,00; superficie coperta calpestabile mq. 4.646,00; superficie scoperta disponibile mq. 2.197,00.

Al riguardo è stato redatto gli scorsi anni un progetto preliminare e si prefigge la redazione di ulteriori stadi di progettazione al fine di potere programmare la connessa spesa.

Si prevede la ristrutturazione e adeguamento antisismico del complesso al fine di adibirlo ad attività produttive connesse alla portualità. Importo **€ 19.500.000,00**;

- **demolizione edificio ex sede sala pompe.** L'edificio ex sala pompe è un vecchio fabbricato di ex proprietà della marina militare, successivamente incluso nei beni trasferiti a questa Autorità. Negli quaranta/cinquanta era adibito a stazione di pompaggio carburante per attività prevalentemente militari, ed allo stato si sono verificati alcune fuoriuscite di materiale oleoso che ha richiesto diversi interventi di bonifica.

Essendo una struttura non recuperabile se ne prevede la relativa demolizione e recupero ai fini operativi del connesso piazzale, che si estende per circa 800 mq.. Importo presunto **€ 700.000,00**;

II.- Infrastrutture a servizio del passeggero. Realizzazione del nuovo terminal RO-RO e del nuovo terminal crociere.

Il nuovo P.R.P. sotto l'aspetto delle previsioni di edilizia demaniale risulta innovativo, poiché si prevede la rimodulazione dell'esistente cubatura concentrata in edifici dimensionati in funzione delle esigenze che si manifestano per le utenze portuali.

In particolare, secondo le previsioni di piano, oltre all'esistente Stazione marittima si prevedono il nuovo terminal ro-ro e il nuovo terminal crociere.

Considerato che l'approvazione del nuovo PRP dovrebbe essere completata nei primi mesi del prossimo anno è obiettivo di questa Autorità avviare la definizione della configurazione progettuale di detti edifici, ed a tal fine indire una gara europea di concorso di idee al fine di selezionare una proposta progettuale idonea allo scopo.

Allo stesso vincitore del concorso sarà affidata la relativa progettazione che sarà avviata non appena approvato il PRP.

Trattandosi di opere preposte alla riorganizzazione delle cubature oggi esistenti a mezzo di demolizione e ricostruzione si evince che per i due terminal in questione si prevedono rilevanti cubature, e quindi consistente impegno finanziario.

La quantificazione di massima che oggi si può azzardare computa una esigenza di realizzare per l'edificio RO-RO complessivamente circa 33.000 mq. di superficie coperta e mq. 20.000 di superficie scoperta, mentre per il nuovo terminal crociere circa 11.000 mq. di superficie coperta e mq. 7.000 di superficie scoperta.

Analoga quantificazione di massima sull'impegno finanziario da promuovere si ottiene parametrando i presunti costi, ottenendo complessivamente un importo di circa **€ 50.000.000,00** per il terminal RO-RO, **€ 25.000.000** per il nuovo terminal crociere.

Obiettivo che si prefigge nel triennio in riferimento è la redazione della progettazione e definizione dei finanziamenti necessari.

- collegamento viario porto–autostrade.

Trattasi di un intervento ritenuto strategico per i collegamenti da/per il porto e per il miglioramento del traffico cittadino.

Il sistema Portuale della Sicilia occidentale ha il ruolo di principale piattaforma logistica dell'area che necessita di collegamenti infrastrutturali con la realtà del bacino territoriale di influenza. Per questo è indispensabile la realizzazione di un autonomo ed efficiente collegamento tra i porti di competenza; autonomo in quanto dovrà prevedere un asse viario distinto da quello di penetrazione urbana, efficiente in quanto deve porsi l'obiettivo di realizzare diretti collegamenti con le esistenti grandi infrastrutture di viabilità maggiore.

In detto contesto l'opera in argomento, che prevede il collegamento diretto tra il porto di Palermo e la circonvallazione, realizza l'auspicato collegamento stradale tra porto/circonvallazione/autostrada/porto in un unicum programmatico dei porti di competenza (Palermo- Termini Imerese – Trapani – Porto Empedocle); questo è possibile a mezzo di un nuovo asse con caratteristiche progettuali che sono

state definite sulla scorta delle relative esigenze.

Tale intervento infrastrutturale è di fondamentale importanza per lo sviluppo del porto e del traffico delle c.d. “autostrade del mare”, e consiste nella realizzazione di un collegamento stradale in galleria a doppia canna tra l’ambito portuale e la Circonvallazione di Palermo che costituisce la bretella di collegamento tra l’autostrada A 29 PA – TP – Mazara del Vallo e la A 19 – A20 Pa – CT – ME, al fine di drenare tutto il traffico pesante da e per il porto che in atto attraversa il centro cittadino; lo stesso è altresì di fondamentale importanza per la città, incidendo notevolmente nel miglioramento del traffico urbano drenando quota parte dei flussi che dal centro storico e dal centro commerciale si dirigono verso al circonvallazione.

Il costo stimato per l’opera nel progetto preliminare, ormai ben sette anni osone, ammonta complessivamente ad € 347.000.000,00 e pertanto è da presumere oggi un costo rivalutato di circa **€ 500.000.000,00** .

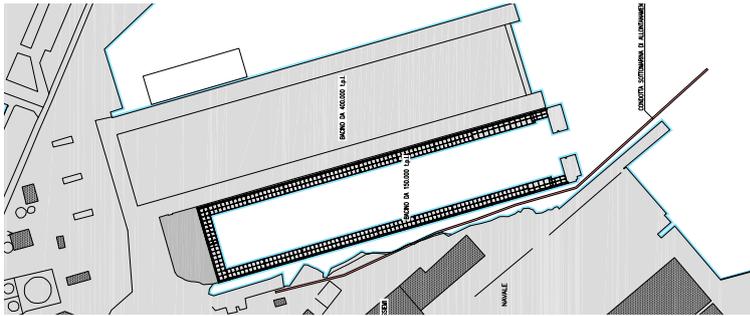
Il progetto preliminare dell’opera in questione è stato redatto nello scorso anno 2005, nonché sottoposto al parere della Commissione Regionale LL. PP. di cui all’art. 5 comma 1 della L.R. n. 7/02, che lo ha esitato favorevolmente, giusta parere n. 70 relativo alle adunanze del 19/07/2006, del 04/10/2006 e dell’11/10/2006.

Successivamente è stato implementato sulla scorta di quanto emerso in una serie di riunioni tenutesi preliminarmente con l’Ufficio Urbanistica, l’Ufficio del Commissario per l’emergenza traffico ed il Settore Infrastrutture del Comune di Palermo, l’Ufficio del Genio Civile di Palermo, e la Soprintendenza ai BB.CC.AA. della Regione Sicilia.

Inoltre, in un’ottica propositiva questa Autorità ha acquisito lo scorso anno il servizio di ingegneria volto alla verifica dei presupposti di fattibilità dell’intervento relativo all’infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo con la circonvallazione affidato ai professori Ing. Ferdinando Corriere (trasportista) e Vincenzo Liguori. I citati professionisti hanno fornito la relazione oggetto dell’incarico confermando l’utilità e la realizzabilità dell’opera, pur se con proposte di lievi modifiche di tracciato. Infine, interlocuzioni col Comune mostrano un notevole interesse alla realizzazione della infrastruttura.

III.- Infrastrutture a servizio dell’area industriale.

A seguire dell’intervento in corso sopra citato si prevede il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 ton., che consentirà di razionalizzare la dislocazione delle attività cantieristiche, concentrando l’ubicazione dei bacini in una medesima zona ed anche di incrementare la capacità produttiva del cantiere. Per detto intervento si ipotizza ad oggi un finanziamento necessario di ulteriori **€ 85.000.000,00** che dovranno essere oggetto di un cofinanziamento Stato-Regione. In tale ottica si colloca il Protocollo d’Intesa avente per oggetto “Intervento di adeguamento industriale dell’area costiera di Palermo e ristrutturazione degli impianti del Cantiere Navale di Palermo” sottoscritto da Regione siciliana, Comune di Palermo, Fincantieri ed Autorità Portuale in data 9 giugno 2010 per il rilancio complessivo della cantieristica palermitana.



Bacino di carenaggio per navi da 150.000 tp

IV.- Infrastrutture a servizio della nautica da diporto. –

Gli interventi appresso specificati s’inseriscono nel quadro di completamento e sistemazione dei porti turistici che si affacciano sulla costa palermitana e, insieme, definiranno un sistema di scali turistici e di spazi collettivi compatibili con la tradizione marinara e con il recupero dell’edificato storico, che a queste aree sono strutturalmente connessi fin dalle origini della stessa città.

Purtroppo, causa la cronica mancanza di finanziamenti che ha caratterizzato gli ultimi anni, non è stato possibile dare attuazione a detti interventi.

In particolare:

- completamento del molo foraneo porto Arenella secondo configurazione P.R.P. esistente.

Il porto in questione è a valenza prettamente turistica - peschereccia, e l’intervento preposto si manifesta necessario per la chiusura del bacino del porto ed il connesso ormeggio in sicurezza. La concreta realizzazione resta subordinata al reperimento dei finanziamenti necessari, oggi quantificato in **€ 19.000.000,00**

- progetto di manutenzione ed infrastrutturazione con arredi ed impianti del Molo Sud per il miglioramento della funzionalità e della sicurezza del diporto nautico, ancorché limitato alle opere necessarie a dare funzionalità nelle more dell’attuazione della nuova configurazione prevista nel nuovo P.R.P..

4.2. PORTO DI TERMINI IMERESE

Il porto di Termini Imerese è stato annesso alle competenze di questa Autorità nello scorso 2007, al seguito del quale sono stati realizzati nel passato diversi interventi intesi a rendere operativa la struttura.



Porto di Termini Imerese - Stato attuale

La grande potenzialità di sviluppo dello scalo riguarda anche il settore delle merci convenzionali e dei contenitori, in armonia con le linee programmatiche del piano dei trasporti della Regione Siciliana, quale piattaforma logistica della parte occidentale dell'isola.

Al fine di rendere operativa la struttura nel recente passato sono stati realizzati una serie di interventi, quali il consolidamento ed adeguamento sismico dei cassoni di sponda della banchina di riva, la recinzione del porto, il rifacimento dei piazzali, gli impianti elettrico- idrico- antincendio, bitte, parabordi etc..., tutte strutture all'epoca inesistenti.

Invero, negli scorsi anni è stato registrato uno stallo dei traffici portuali, derivante anche da problemi infrastrutturali vari, quali la limitata disposizione di ormeggi in sicurezza, un numero di ormeggi limitato e la mancanza di fondali.

Gli interventi in corso di esecuzione e quelli programmati sono intesi ad eliminare le criticità in atto e creare le necessarie condizioni attrattive, condizione questa che è stata avvertita dagli operatori ed oggi si registra un progressivo incremento delle linee che collegano il porto di Termini col centro Italia, nonché dei traffici di merce alla rinfusa.

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Trattasi di due interventi di primaria importanza, poiché intesi a completare il molo foraneo e prolungamento del molo sottoflutto secondo le previsioni del vigente P.R.P.

In particolare:

- lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto del porto di Termini Imerese. L'intero disegno progettuale (progetto generale) prevede quattro interventi intesi a dare funzionalità e sicurezza al porto di Termini Imerese; detti interventi sono il prolungamento del molo foraneo, il ripristino funzionale delle banchine, la costruzione del nuovo molo martello e il rifiorimento della mantellata foranea.

L'importo del progetto generale è 48.188.191,41, e considerato che il finanziamento erogato dalla

Regione Siciliana, Assessorato Attività Produttive, è di 30 milioni, è stato redatto un progetto stralcio di pari importo disponibile limitato al citato finanziamento.

Con detto stralcio si sono previsti il prolungamento del molo foraneo. il ripristino funzionale delle banchine e la costruzione del nuovo molo martello, rinviando ad un futuro progetto di completamento il rifiorimento della mantellata foranea.

I lavori sono stati appaltati, è stato stipulato il contratto d'appalto, è stato redatto il progetto esecutivo (appalto integrato) e i lavori sono stati parzialmente consegnati nello scorso mese di agosto nelle more che sia acquisita l'attestazione di avvenuta bonifica degli ordigni bellici;

- lavori di completamento del molo sottoflutto del porto di Termini Imerese. L'intero disegno progettuale (progetto generale) prevede la realizzazione di un piazzale commerciale, il prolungamento del molo esistente e la rettifica della banchina turistica.

L'importo del progetto generale è 30.500.000,00 e considerato che il finanziamento erogato dalla Regione Siciliana, Assessorato Attività Produttive, è di 29 milioni, è stato redatto un progetto stralcio di pari importo disponibile limitato al citato finanziamento.

Con detto stralcio si sono previste le opere di cui sopra tranne la parte finale del prolungamento del molo in questione.

La definizione della gara d'appalto ha subito uno stop a causa di un ricorso al TAR di una ditta esclusa, conclusosi con un nulla di fatto.

I lavori sono stati quindi appaltati ed è stato stipulato il connesso contratto d'appalto.

Allo stato è in fase di redazione il progetto esecutivo (appalto integrato) e non appena validato si procederà alla connessa consegna lavori.

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Anche per Termini Imerese l'obiettivo prefissato del triennio è la realizzazione di opere cantierabili previste nel vigente piano regolatore portuale.

Gli interventi che si assumono ad obiettivo del triennio sono così riepilogabili:

- dragaggio dell'attuale porto commerciale.

Si prevedono lavori di escavo del fondale fino ad una profondità di 10 metri dal l. m. m. del porto commerciale che si estende per c.ca 340 mila mq, degli esistenti avamposto che si estende per circa 650 mila mq e porto turistico che si estende per circa 75 mila mq.

I fondali che oggi si riscontrano in alcuni punti non superano i sei metri, con grave pregiudizio della funzionalità.

Sono state validate da parte dell'Arpa Sicilia le analisi effettuate per la caratterizzazione dei sedimenti marini del porto commerciale e dell'avamposto.

Dai risultati delle analisi risulta che i sedimenti, ad alta concentrazione di frazione pelitica, non sono riutilizzabili e pertanto la soluzione più economica è lo sversamento a mare.

A seguito di ciò sono stati affidati all'Università di Palermo gli studi e le indagini necessarie per l'ottenimento delle previste autorizzazioni.

L'A.R.T.A. ha autorizzato lo scarico a mare ed il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore LL.PP..

Considerato il tempo intercorso propedeuticamente alla redazione del progetto esecutivo necessita procedere alla verifiche degli elementi fondamentali del progetto, ovvero verifica delle batimetrie e della caratterizzazione dei sedimenti.

Seguiranno, non appena acclarata la fonte di finanziamento, le procedure di affidamento dei lavori. Importo progetto € **35.000.000,00**;

- rifiorimento molo sopraflutto di porto di Termini Imerese. Con l'accordo di programma previsto dall'art. 111, c. 2, della l.r. n. 11/2010, l'Ass.to Regionale alle Attività Produttive ha finanziato i lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto dalla progressiva 1.205,00 mt. alla progressiva 1.455,00 mt. del Porto di Termini Imerese, opera prevista dal vigente P.R.P., limitatamente ad un importo di € 30.000.000,00.

Il progetto prevede tutte le opere strettamente collegate al prolungamento del molo foraneo, che sono rifiorimento della mantellata della diga foranea, ripristino della banchina della diga foranea, realizzazione del molo martello terminale della diga foranea. Tali esigenze progettuali hanno definito il reale costo complessivo dell'intervento, che dai presunti € 30 milioni sono aumentati a circa € 50 milioni. Entrambi i citati progetti, quello generale di € 50.000.000,00 e quello stralcio di € 30.000.000,00 sono stati approvati dalla Commissione Reg.le LL.PP. della Regione Sicilia in data 4.6.2014. Per entrambi sono stati acquisiti tutti i previsti pareri compresi quelli in materia ambientali; il progetto stralcio è in fase di gara, quello di completamento è cantierabile. Nei limiti del finanziamento a disposizione è stato pubblicato il bando per l'appalto del progetto stralcio, mentre è privo di copertura finanziaria il progetto di completamento per € 20.000.000,00.

Pertanto:

- col progetto stralcio in appalto si realizza il prolungamento del molo foraneo in conformità al vigente piano regolatore portuale, i ripristini della banchina della diga foranea e la realizzazione del molo martello terminale della diga foranea, opera che assicura piena funzionalità al molo;
- col progetto di completamento, cantierabile ed allo stato privo di copertura finanziaria, si realizzerebbe il rifiorimento della mantellata della diga foranea, opera utile a preservare fenomeni di tracimazione all'interno del bacino portuale e preservare, nel tempo, l'integrità del molo foraneo. Importo previsto € **20.000.000,00**;

-lavori di completamento dei piazzali di molo sottoflutto, sporgente della banchina di riva e nuova stazione marittima.

Trattasi di opere che costituiscono momento di realizzazione delle previsioni del vigente P.R.P. e l'obiettivo che ci si prefigge in prima fase è l'acquisizione delle indagini, gli studi e la

progettazione degli interventi in questione, nonché gli studi necessari per la valutazione di impatto ambientale.

Il fabbisogno è stimato in € 700.000,00 per la progettazione e presumibile € 25.000.000,00 per i lavori;

- Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza

Il Regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio N. 725/2004 del 31.03.2004 relativo al "miglioramento della sicurezza degli impianti portuali", nonché il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (P.S.N.M.) emanato dal Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti (C.I.S.M.), stabiliscono le misure di sicurezza minime da individuare in ogni impianto portuale al fine di consentire il corretto svolgimento delle attività in esso svolte.

Il regolamento stabilisce che gli impianti portuali devono funzionare ai livelli di sicurezza indicati dal governo contraente nel cui territorio si trovano. Le misure e procedure di sicurezza vanno applicate agli impianti portuali in maniera da comportare il minimo di interferenza o di ritardo ai passeggeri, alla nave, al personale di bordo e ai visitatori, ai beni e ai servizi.

Sono individuati 3 diversi livelli di sicurezza, sulla scorta dei quali si devono realizzare le previste infrastrutture.

In accordo alle previsioni del Piano di security (P.F.S.P.) sono state definite le misure e le procedure specifiche adottate al fine di prevenire qualsiasi situazione che minacci la sicurezza dell'impianto portuale e delle navi ivi ormeggiate e si prevede la realizzazione di un intervento che prevede la realizzazione delle seguenti impianti e/o strutture:

- sistema di controllo degli accessi a mezzo di sistema di rilevamento targhe, di sistema di ispezione sottoveicolare, di dissuasori mobili e di tornelli con lettori di badge di prossimità;
- definizione delle aree a filo banchina dei pontili con segnalazioni luminose;
- sistema di video sorveglianza perimetrale ed interno;
- sistema distribuzione elettrica e di Rete LAN;
- centrale di controllo sita all'interno dell'edificio sede della Autorità Portuale;
- ottimizzazione dei flussi e delle aree di parcheggio a mezzo di cartellonistica verticale.

5. PORTO DI TRAPANI

Il porto di Trapani è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del DLgs n. 169/2016 per le quali è stata avviata una attività di acquisizione dati intesa alla conoscenza della situazione attuale e delle connesse criticità.

Sino ad oggi le competenze in tema di infrastrutture sono state gestite direttamente dal Ministero delle Infrastrutture avvalendosi dell'Ufficio ex Genio Civile OO.MM. del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia Calabria

Ad oggi è stata costituita l'Autorità di Sistema ma non è stata ancora formalizzata la consegna delle aree che costituiscono la circoscrizione di competenza; al riguardo ci si prefigge il totale subentro con l'inizio del prossimo anno.

Dai primi sopralluoghi effettuati emerge la necessità di attuare interventi di manutenzione alle

strutture esistenti, con riferimento al praticabile ed all'illuminazione; è emersa, inoltre, la necessità di un riordino dell'edilizia demaniale posta nell'interfaccia città-porto, allo stato costituita anche con diverse strutture precarie a servizio dei terminal passeggeri.

Si è rilevata anche l'esistenza di una Stazione Marittima insufficiente quale terminal croceristico/passeggeri.

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Per quanto sopra sono state richieste notizie al citato Ufficio del Provveditorato, che ha trasmesso il programma triennale OO.MM. approvato dal citato Ministero, e non vi sono interventi previsti per il Porto di Trapani.

Per quanto attiene a interventi in corso sempre il citato Ufficio segnala i seguenti:

- lavori di completamento delle banchine settentrionali, allo stato sospesi per contenzioso con l'impresa;
- lavori di costruzione della banchina Ronciglio, allo stato in fase di ultimazione, ma con la limitazione che per la messa in esercizio occorre acquisire la Valutazione Impatto Ambientale.

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Ad oggi il riferimento che può essere richiamato è quello della programmazione effettuata dal Provveditorato Interregionale OO.PP: nelle proposte di programma al Ministero, che certamente sarà oggetto di verifica nei primi mesi del prossimo anno.

Gli interventi proposti riguardano:

- lavori di dragaggio e ripristino dei fondali portuali, importo previsto **€ 20.000.000,00**. Non risulta avviata alcuna attività nel merito, e pertanto deve procedersi come di rito con acquisizione dei rilievi batimetrici, caratterizzazione dei sedimenti, individuazione della gestione dei sedimenti, attività tutte propedeutiche alla progettazione;
- lavori di completamento dei piazzali ex salina Brignano, compresi impianti e finiture. Importo **€ 6.500.000,00**;
- lavori di completamento delle banchine settentrionali ed escavazione dello specchio acqueo antistante. Importo **€ 2.000.000,00**;
- lavori di manutenzione straordinaria impianti e arredi portuali. Importo **€ 1.500.000,00**.

Inoltre, col subentro nelle funzioni saranno definite le misure e le procedure specifiche adottate al fine di prevenire qualsiasi situazione che minacci la sicurezza dell'impianto portuale e delle navi ivi ormeggiate e, di conseguenza, si prevederà la realizzazione degli interventi necessari.

6. PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Analogamente al porto di Trapani quello di Porto Empedocle è transitato alle competenze di

questa Autorità in forza del DLgs n. 169/2016, ed anche per detta struttura è stata avviata una attività di acquisizione dati intesa alla conoscenza della situazione attuale e delle connesse criticità.

Anche in questo caso le competenze in tema di infrastrutture sono state gestite direttamente dal Ministero delle Infrastrutture avvalendosi dell'Ufficio ex Genio Civile OO.MM. del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia Calabria ed a oggi non è stata ancora formalizzata la consegna delle aree che costituiscono la circoscrizione di competenza; si prefigge il totale subentro con l'inizio del prossimo anno.

Dai primi sopralluoghi effettuati emerge la necessità di attuare interventi di arredo portuale, manutenzione alle strutture esistenti, con riferimento al praticabile ed all'illuminazione. Anche in questo porto è emersa la necessità di un riordino dell'edilizia demaniale posta nell'interfaccia città-porto, nonché la costruzione di una Stazione Marittima oggi praticamente inesistente.

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Per quanto sopra sono state richieste notizie al citato Ufficio del Provveditorato, che ha trasmesso il programma triennale OO.MM. approvato dal citato Ministero.

Di detto programma, relativamente all'anno in corso, risultano finanziati i soli lavori di demolizione edifici fatiscenti in ambito portuale e ripristino praticabile sul massiccio di sovraccarico del molo di ponente, importo 200.000,00.

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Ad oggi il riferimento che può essere richiamato è quello della programmazione effettuata dal Provveditorato Interregionale OO.PP: nelle proposte di programma al Ministero, che certamente sarà oggetto di verifica nei primi mesi del prossimo anno.

Gli interventi proposti riguardano:

- lavori di rifiorimento della mantellata molo di ponente dalla prog.va 431,00 alla prog.va 1431,00, importo **€ 5.000.000,00**.
- lavori di realizzazione scogliera di protezione darsena di ponente del porto. Importo **€ 2.000.000,00**;
- lavori di costruzione della nuova stazione marittima. Importo **€ 2.000.000,00**;

Infine, altra esigenza che si manifesta attiene alla manutenzione straordinaria degli impianti e arredi portuali, compresi parabordi . Importo **€ 2.500.000,00**.

Inoltre, come già detto per il porto di Trapani anche per la struttura in questione col subentro nelle funzioni saranno definite le misure e le procedure specifiche adottate al fine di prevenire qualsiasi situazione che minacci la sicurezza dell'impianto portuale e delle navi ivi ormeggiate e, di conseguenza, si prevederanno la realizzazione degli interventi necessari.

Infine, in termine di programmazione si segnala il progetto di terminale di ricezione e rigassificazione di GNL nell'area demaniale IRSAP di Porto Empedocle, predisposto dalla società Nuove Energie s.r.l.

del gruppo ENEL avente una capacità di stoccaggio di 8 miliardi di mc/anno, che già nel 2008 ha esaurito positivamente la procedura VIA presso il Ministero dell'Ambiente.

Il suddetto intervento ai fini della strategia di sviluppo dell'Area Logistica Integrata della Sicilia occidentale si ritiene cruciale su due livelli di intervento, nazionale e transfrontiero. Infatti, è utile ricordare che il Quadro Strategico Nazionale sui carburanti alternativi, predisposto dal Ministero dello Sviluppo Economico in attuazione della Direttiva 2014/94/UE e del D.Lgs. 257/2016 di cui è parte integrante, prevede entro il 2025 l'attivazione di 4 impianti di stoccaggio primari di GNL presso terminali di rigassificazione e/o ricezione.

Tali impianti di stoccaggio primari, che a regime avranno depositi costieri dedicati di capacità minima di 30.000-50.000 mc, serviranno la rete nazionale di approvvigionamento e distribuzione di GNL per il trasporto marittimo e terrestre pianificato al 2030. Dei 4 impianti primari sopra citati, il Quadro Strategico Nazionale prevede che entro il 2020 saranno operativi solo i seguenti 3 terminali, che però tecnicamente potranno servire solo i porti dell'alto e medio Tirreno e dell'alto Adriatico:

- Il rigassificatore del Gruppo SNAM di Panigaglia in Liguria (3,4 Mld di smc/anno, con capacità di stoccaggio dedicato di 50.000 mc);
- Il terminale offshore OLT di Livorno (3,75 Mld di smc/anno, con stoccaggio dedicato di 150.000 mc);
- Il terminale Adriatic LNG di Rovigo (8 Mld di smc/anno, con stoccaggio dedicato di 137.500 mc).

Il quarto impianto primario di approvvigionamento nazionale sarà invece attivato nel 2025 nel Sud Italia ma deve ancora essere localizzato definitivamente tra i progetti attualmente proposti nell'area in questione.

Allo stato attuale, ai fini della localizzazione del quarto impianto primario di GNL a servizio del Sud Italia, nell'area del Mezzogiorno risulta autorizzato il progetto del Terminale di ricezione e rigassificazione ENEL di Porto Empedocle, autorizzato dall'Assessorato dell'Energia della Regione Siciliana con Decreto n. 112/GAB del 22/10/2009.

I lavori per la realizzazione del terminale di Porto Empedocle sono ufficialmente iniziati il 6 novembre 2010 e, dopo una prima sospensione iniziale delle attività, con Decreto Assessoriale n. 371 del 17 giugno 2016 è stata confermata l'autorizzazione a realizzare le opere con ultimazione lavori prevista entro il 10 dicembre 2020.

Il progetto del rigassificatore di Porto Empedocle, è inoltre inserito anche nel Piano Energetico Ambientale della Regione Siciliana del 2009.

L'intervento prevede anche il dragaggio di 2.700.000 di mc a quota -11,5, in conformità al Piano Regolatore Portuale vigente, per consentire l'attracco delle navi Gasiere.

CAPITOLO 8

IL PERSONALE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

Il triennio in esame per questo Piano Operativo, sarà, per quanto riguarda il personale, caratterizzato da profondi mutamenti in termini numerici, in primis, ma anche in termini di nuove professionalità per quanto riguarda ruoli fin qui non ricoperti.

L'allargamento delle competenze agli scali di Trapani (laddove si è prevista la presenza di cinque unità) e Porto Empedocle (dove saranno presenti in pianta stabile due unità), oltre un funzionario coordinatore per i due scali, comporterà, come è evidente, la necessità di poter disporre di personale di stanza nei due porti, ma anche di aumentare la dotazione organica per quanto riguarda il personale che, dalla sede si occuperà delle pratiche concernenti i nuovi scali di pertinenza.

Tra il personale in servizio e quello risultante dalla nuova Pianta Organica, ritenuta dotazione minima per poter affrontare la gestione dei quattro scali, si evidenzia la necessità di ricoprire trenta posizioni. Sin da subito, pertanto, si procederà con le selezioni pubbliche, dando precedenza a quelle per la copertura organica dei nuovi scali.

A parte il necessario potenziamento di uffici già esistenti, alcune novità di rilievo saranno l'istituzione di un "Ufficio Politiche Comunitarie e blending finanziario" e l'istituzione dell'"Ufficio ambiente ed efficientamento energetico", inserito all'interno della Direzione Tecnica.

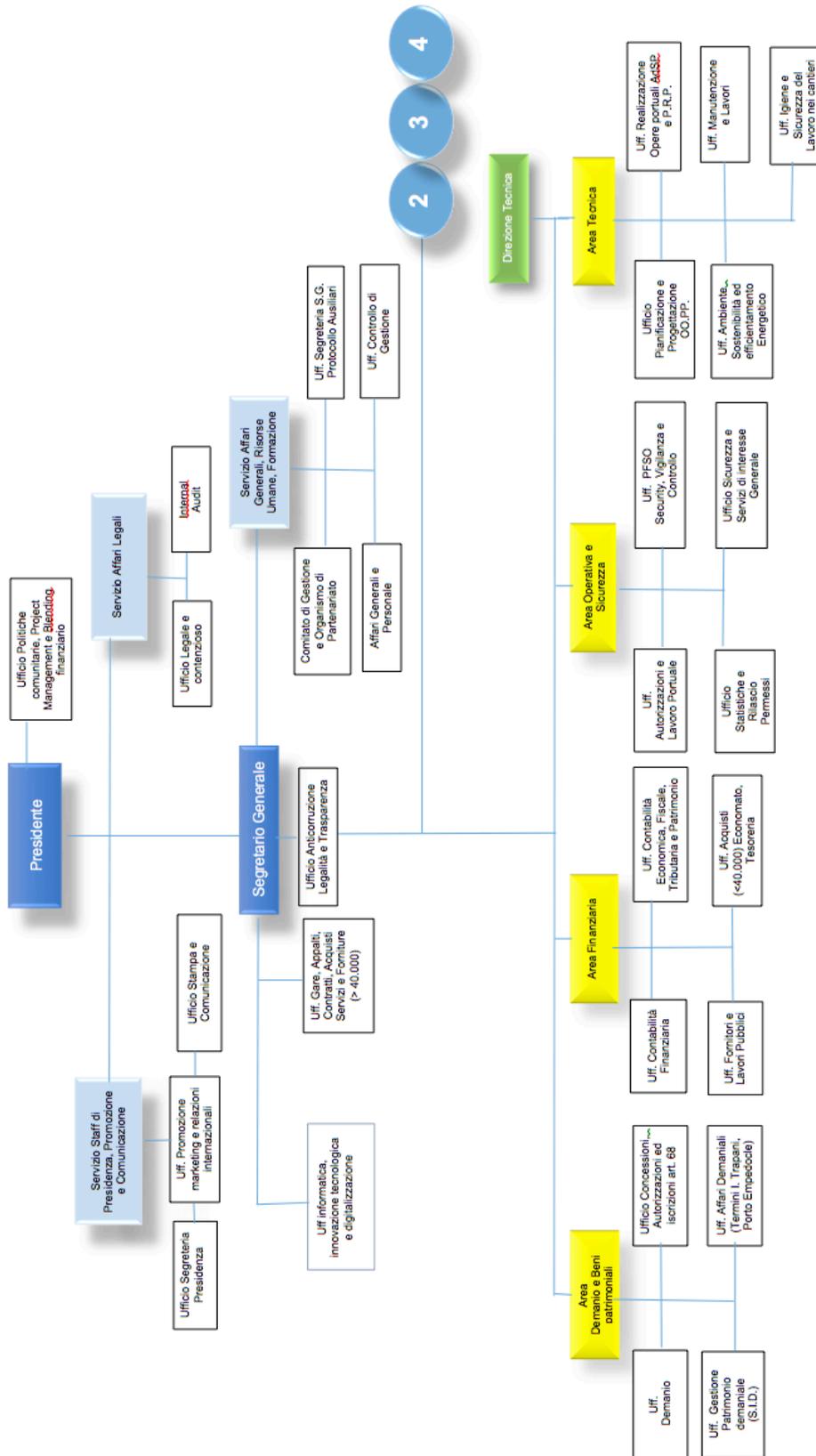
Negli obiettivi di riorganizzazione degli uffici, la necessità di rendere sempre più fluida la circolazione delle informazioni all'interno dell'Ente, con il risultato di snellimento degli iter burocratici, anche attraverso un sempre più capillare utilizzo di reti informatiche e l'implementazione di nuove funzionalità in modo da generare un'evoluzione verso standard più elevati. Tra queste, la sempre maggiore automazione di processi interni, tendenti ad una dematerializzazione di procedure attualmente su supporto cartaceo, sempre più conformi a prescrizioni di legge. A tal fine si è ritenuto necessario potenziare il settore informatico, creando uno specifico ufficio "Informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione".

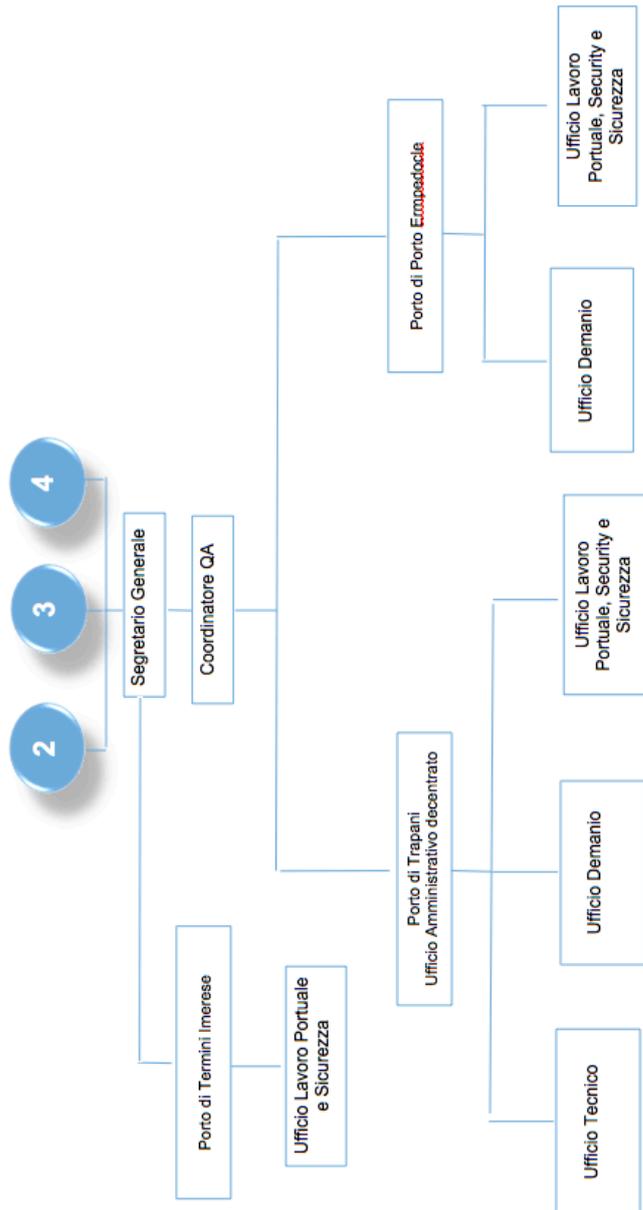
Proseguirà l'attività di formazione del personale, pur in presenza delle notevoli restrizioni di bilancio imposte dalle norme finanziarie, alle quali si cercherà di ovviare, laddove possibile, con la formazione in house. In particolare, sarà dato ampio spazio alla formazione in materia di trasparenza ed anticorruzione, basilare per un buon andamento della pubblica amministrazione e sarà costituito un nuovo ufficio specifico.

Anche per il prossimo triennio troveranno sempre maggiore spazio le attività promozionali il cui relativo ufficio sarà potenziato.

Riguardo agli strumenti degli obiettivi ed alla conseguente valutazione dei risultati raggiunti, saranno rivisti, anche con l'ausilio del costituito Organismo Indipendente di Valutazione, gli indicatori di produttività, per stabilire una politica premiante per risultati coerenti sia con gli obiettivi generali previsti nel P.O.T. , sia con quelli di migliorare l'efficienza dell'Autorità di Sistema. Ulteriore obiettivo è quello di motivare sempre più il personale attraverso la creazione di rapporti partecipativi, anche aumentando il livello di delega con conseguente maggiore responsabilizzazione ed autonomia nella gestione interna degli uffici che rispondono direttamente dei risultati conseguiti.

Si riporta di seguito lo schema di Pianta Organica in corso di approvazione.





INDICE

| | |
|--|-----------|
| INTRODUZIONE - INNOVARSI PER ADERIRE ALLA REALTA' CHE CAMBIA..... | 2 |
| PREMESSA E SCENARIO GENERALE DEI PORTI DEL NETWORK..... | 3 |
| CAPITOLO 1 - L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI NEI PORTI DELLA CIRCOSCRIZIONE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE..... | 8 |
| CAPITOLO 2 - L'OPERATIVITA' DEI PORTI DI PALERMO, TRAPANI, PORTO EMPEDOCLE E TERMINI IMERESE..... | 12 |
| CAPITOLO 3 - ALCUNE NOTAZIONI SUL DEMANIO MARITTIMO..... | 14 |
| CAPITOLO 4 - LA SICUREZZA-OPERE DESTINATE AD ELEVARE IL LIVELLO DI SICUREZZA.. | 18 |
| CAPITOLO 5 - I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE..... | 19 |
| CAPITOLO 6 - L'EVOLUZIONE ECONOMICA – FINANZIARIA DEGLI ULTIMI ANNI..... | 20 |
| CAPITOLO 7 – INFRASTRUTTURE DEI PORTI DELL'ADSP..... | 29 |
| 1 I Piani Regolatori dei quattro Porti..... | 29 |
| 2 L'Analisi degli assetti Portuali..... | 36 |
| 3 Sintesi degli obblighi prefissati..... | 38 |
| 4 Interventi Infrastrutturali..... | 46 |
| CAPITOLO 8 - IL PERSONALE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE..... | 62 |