



PIANO OPERATIVO TRIENNALE

2008 – 2010

REVISIONE 2009

***“SULLE STRATEGIE DI SVILUPPO DELLE ATTIVITA’
PORTUALI E SUGLI INTERVENTI VOLTI A GARANTIRE IL
RISPETTO DEGLI OBIETTIVI PREFISSATI”.***

(art. 9, comma 3, lettera a), L. 84/94)

PALERMO - giugno 2009

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2008 – 2010
REVISIONE 2009
(art. 9, comma 3, lettera a), L. 84/94)
INDICE

ASPETTI GENERALI		
1	Premessa	1
2	Generalità	4
I INFRASTRUTTURE DEL PORTO DI PALERMO		
1.1	Interventi di riqualificazione urbana e portuale	6
1.2	Interventi di ampliamento ed ottimizzazione delle banchine di ormeggio	7
1.3	Infrastrutture e servizi per i passeggeri	7
1.4	Interventi nell'Area cantieristica	9
1.5	Interventi relativi alla nautica da diporto	9
1.6	Collegamento viario Porto – Autostrade	10
1.7	Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza	12
1.8	Opere varie di potenziamento ed ammodernamento delle infrastrutture portuali	12
II INFRASTRUTTURE DEL PORTO DI TERMINI IMERESE		
2	Notizie di carattere generale	13
2.1	Realizzazione della recinzione portuale	14
2.2	Lavori di consolidamento della banchina di riva e del molo trapezoidale del Porto commerciale	14
2.3	Ripristino statico dei piazzali del porto commerciale e rifacimento degli impianti e degli arredi	14
2.4	Altri interventi	14
III DISMISSIONE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE		
3.1	Dismissione attività operative	17
	Terminal movimentazione e stoccaggio rinfuse secche Molo Trapezoidale	17
3.2		
3.3	Affidamento servizi interesse generale	17
IV TRAFFICI PORTUALI		
4.1	Notizie di carattere generale	19
V GESTIONE DELLE AREE DEMANIALI		
5.0	Notizie di carattere generale	20
5.1	Porto di Palermo	20
5.2	Porto di Termini Imerese	24
VI IL PERSONALE DELL'AUTORITA' PORTUALE		
6.1	Notizie di carattere generale	26
VII ATTIVITA' PROMOZIONALE		
7.1	Piano strategico di promozione dei porti di Palermo e Termini Imerese	28

TAVOLE

1	Attuale configurazione Porto di Palermo	31
2	Nuovo Piano Regolatore Porto di Palermo	32
3	Attuale configurazione Porto di Termini Imerese	33
4	Nuovo Piano Regolatore Porto di Termini Imerese	34

PREMESSA

Il documento di programmazione triennale 2008 – 2010, pur nella continuità ed in armonia con gli strumenti programmatori precedentemente adottati, è un ampliamento degli stessi. Non solo in relazione alle attuali esigenze del porto di Palermo, ma anche in considerazione dell'estensione di questa A.P. al porto di Termini Imerese che comporta la necessità di modificare ed integrare le esigenze e gli obiettivi strategici di sviluppo precedentemente definiti.

La portata innovativa del Pot 2008 – 2010 è vieppiù esaltata dal nuovo Piano Regolatore Portuale, del quale è in corso l'iter d'approvazione. Piano che intende essere uno strumento complesso con funzioni di "scenario", di "indirizzo" e di "progetto" attraverso il quale l'Autorità Portuale realizza la sua strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo.

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste, infatti, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni che il nuovo strumento mette in campo, guardano ad un'apertura del porto alla città, avendo sempre presenti, tuttavia, le esigenze di funzionalità portuale e le rigide esigenze previste dalla security dei porti.

La strategia di riorganizzazione e ripianificazione degli interventi, oggetto del piano triennale, ha come obiettivo il rilancio del porto di Palermo quale infrastruttura leader e la graduale crescita ed affermazione nello scenario marittimo dello scalo di Termini Imerese. Il raggiungimento di tali obiettivi passa attraverso il miglioramento dei servizi offerti al traffico passeggeri e commerciale, ed attraverso una costante attenzione nei confronti dell'attività cantieristica navale e da diporto. La realizzazione dei predetti obiettivi non può, ovviamente, prescindere da importanti interventi infrastrutturali.

Lo strumento operativo attraverso il quale l'Autorità Portuale realizzerà la strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo è improntato sulla medesima pianificazione economico-finanziaria, funzionale e territoriale (cioè urbanistica ed architettonica) che è stata posta a base della redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

A tal proposito, è opportuno evidenziare che la prima stesura organica del Piano Regolatore del Porto, contenente le linee generali di sviluppo dello stesso, risale al lontano 1964. Le successive varianti e gli adeguamenti tecnico-funzionali che hanno portato all'attuale assetto urbanistico e infrastrutturale, sono state tutte adottate per la previsione di specifiche opere ed infrastrutture.

Quindi, dotarsi di un nuovo Piano Regolatore Portuale, a distanza di oltre 40 anni da quello originariamente varato, non significa soltanto assolvere a un compito legislativo, ma significa soprattutto affrontare, in modo programmatico e globale, i rapporti con la città e coniugare il trasporto marittimo e quello terrestre.

Come sopra evidenziato, il Piano Regolatore Portuale delinea in un unico documento i risultati della pianificazione territoriale, della programmazione economico-finanziaria, della riorganizzazione funzionale e degli indirizzi per la progettazione urbanistica ed architettonica.

L'idea della quale il nuovo Piano si alimenta è, infatti, quella di pianificare il porto e il waterfront urbano, migliorandone anche la funzione di porta regionale e locale: interfaccia urbana del network di scambi, commerci, viaggi, flussi e prodotti che lo attraversano. Progettarlo significa potenziarne la funzione di comunicazione con la città, varco attraverso cui transitano merci e passeggeri, si producono flussi e si generano economie territoriali. Anche dal punto di vista dei processi di riqualificazione urbana, l'area del waterfront è considerata come una delle più feconde dell'innovazione urbana dove strategie, piano e progetto, servizi e imprese possono trovare un'integrazione nel segno della qualità.

Per queste ragioni il nuovo Piano regolatore portuale è chiaramente basato su una visione strategica trans-scalare che prevede:

- *di potenziare il ruolo del Porto di Palermo come “porta” del sistema regionale, in accordo con l'APQ “Trasporto Marittimo” che individua Palermo come nodo principale del “Sistema Portuale Tirrenico”;*
- *di incrementare la disponibilità delle risorse finanziarie attivate sul territorio attraverso l'aumento dei soggetti della produzione, dello scambio e della trasformazione ed in un'ottica di filiera transnazionale;*
- *di rafforzare la promozione delle identità e marketing territoriale del porto e della città in un'ottica di distretto mediterraneo;*

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali.

Le principali strategie adottate dal nuovo Piano Regolatore Portuale riguardano:

- *Il **potenziamento del porto commerciale** attraverso un ampliamento delle superfici e 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.*
- *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.*
- *Una **forte integrazione degli spazi urbano-portuali** con la città e nuovi innesti città-porto, raccordati da progetti per la viabilità pedonale che dal porto di Sant'Erasmo condurrà al porto dell'Arenella, producendo una nuova continuità urbana tra la città e il suo porto.*
- *Infine, il PRP assume il ruolo di **attivatore di nuovi progetti urbani** per alcune aree limitrofe di grande interesse: la foce dell'Oreto, l'ex Gasometro, il centro storico, la trasformazione del Carcere dell'Ucciardone e dell'area Sampolo-Mercato Ortofrutticolo, la ex Manifattura Tabacchi e la ex Chimica Arenella. Tutte queste sono individuate da Piano come preziose “aree risorsa” per il complessivo progetto di rigenerazione del waterfront e, quindi, dell'intera città.*

GENERALITA'

Il presente Piano Operativo Triennale, come previsto dalla legge di riforma portuale (L. 84/94, art. 9, comma 3, lett. a), contiene le linee programmatiche e le strategie di sviluppo dell'attività portuale, gli obiettivi prefissati e gli interventi previsti per il raggiungimento degli stessi.

Va 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 Portuale.

Le strategie di sviluppo del Porto e gli obiettivi da prefissare non possono prescindere dalla particolare configurazione del Porto di Palermo che, al pari di altri porti storici italiani e del Mediterraneo, è fortemente inserito e compenetrato nel tessuto urbano e nel centro storico della città.

Tale circostanza, da un lato comporta la necessità della riqualificazione delle aree portuali contigue a quelle cittadine e dall'altro lato impone che il programma d'organizzazione funzionale e di sviluppo infrastrutturale sia effettuato, dall'Autorità Portuale, in piena coerenza ed integrazione con la pianificazione urbanistica e con gli interventi attuativi dell'Amministrazione Comunale e, in generale, di tutti gli Enti interessati.

In materia di trasporto, sia passeggeri che merci, l'elemento principale è oggi rappresentato dal carattere di intermodalità che lo stesso ha ormai assunto e dalle conseguenti complesse problematiche relative alle interazioni tra i vari sistemi di mobilità.

Le considerazioni avanti riportate, e in particolare l'evoluzione del sistema dei trasporti nel senso sopra illustrato, hanno reso necessaria un'attenta analisi critica dell'attuale configurazione delle aree portuali e demaniali in genere, al fine di ottimizzare la fruizione degli spazi, effettuando la distinzione tra le aree propriamente destinate al trasporto marittimo e quelle destinate alle altre attività, quali la nautica da diporto, le attività connesse alla fruizione pubblica e di carattere urbano, etc., effettuando altresì la distinzione tra le aree per le merci e quelle per i passeggeri.

In relazione a tale rivisitazione funzionale e analogamente a quanto è stato già realizzato in altre realtà portuali a carattere storico (Barcellona, Genova, etc.), appare irrinunciabile prevedere anche la riqualificazione architettonica degli spazi, da attuare con una progettazione di elevata qualità.

Si fa riferimento, in particolare, all'area della Cala e più in generale, all'ampia fascia compresa tra il Molo Trapezoidale e il porticciolo di S. Erasmo, che storicamente rappresenta l'affaccio, cinquecentesco, della città sul mare.

Particolare importanza riveste la rifunionalizzazione dell'area prospiciente la via Crispi, che dovrà assicurare il razionale drenaggio di persone e merci che dalla città arrivano al Porto, e sia anche nella direzione inversa.

Tale intervento dovrà prevedere certamente la creazione di un parcheggio intermodale, la risistemazione delle aree destinate allo stoccaggio delle merci, la creazione d'opportuni spazi e strutture destinati a servizi per i passeggeri.

La rivisitazione funzionale delle aree portuali e la rivisitazione del rapporto tra la città e il suo mare, riguarda anche la zona nord del porto interessata dai Cantieri Navali che saranno chiamati a contemperare le specifiche esigenze dell'attività cantieristica con quelle generali dell'intero porto, anche modificando ed adeguando l'utilizzazione delle aree di pertinenza .

L'attuazione delle linee guida sopra delineate comporta necessariamente la realizzazione di interventi infrastrutturali. E poiché tali interventi devono trovare riscontro nello strumento di pianificazione portuale, risulta evidente che la programmazione portuale di sviluppo è strettamente connessa al nuovo Piano Regolatore Portuale la cui definitiva approvazione rappresenta un obiettivo cogente e strategico.

Il relativo iter approvativo, attualmente in corso, comporta la condivisione delle previsioni pianificatorie da parte degli organi locali, ed in particolare del Comune. A tal proposito si evidenzia che le previsioni del suddetto nuovo P.R.P. scaturiscono dalla sinergia adottata nel contesto dell'attività svolta congiuntamente al Settore Urbanistico del Comune di Palermo per l'attuazione del "Programma innovativo in ambito urbano Porti e Stazioni" e pertanto gli indirizzi proposti sono sostanzialmente condivisi dal programma strategico comunale dei trasporti e di pianificazione urbanistica.

Le linee programmatiche del presente P.O.T., che sono state sviluppate nel contesto sopra illustrato, non si limitano agli aspetti infrastrutturali avanti accennati (e che saranno sviluppati appresso), ma riguardano anche gli altri settori ed aspetti dell'Autorità Portuale ed in particolare:

- *Il completamento della dismissione delle attività operative e l'affidamento dei servizi d'interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994 lett. e), f), g).*
- *I traffici portuali*
- *La gestione delle aree demaniali*
- *Il personale dell'A.P.*
- *L'attività promozionale*

1. INFRASTRUTTURE DEL PORTO DI PALERMO

Per dare concreta attuazione agli obiettivi ed ai programmi di sviluppo illustrati in premessa, considerato che sono stati ultimati tutti gli interventi previsti dal vigente P.R.P. (a parte il bacino di carenaggio da 150.000 tpi per il quale è stato redatto un progetto generale definitivo), nel triennio in questione saranno realizzati numerosi interventi di tipo infrastrutturale, che riguarderanno sia gli interventi programmati successivamente con specifici "adeguamenti tecnico-funzionali" dello stesso P.R.P. che una serie di interventi volti ad ottimizzare l'utilizzazione delle aree e delle strutture portuali esistenti, a rifunzionalizzare alcuni ambiti portuali ed a creare ulteriori servizi.

Tali interventi interesseranno l'intera area portuale e riguarderanno tutti i settori d'attività (traffico commerciale, traffico passeggeri, traffico crocieristico, cantieristica, diporto nautico, attività connesse all'uso urbano e alla fruizione del mare, etc.).



Porto di Palermo - Stato attuale

1.1 – INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E PORTUALE

A seguito della recente ultimazione dei lavori di completamento della testata della diga foranea del porto commerciale (realizzato con una spesa di circa 10 milioni di euro di fondi di cui alla legge 413/98), le opere di difesa foranea del porto sono ormai da considerare del tutto definite in conformità al P.R.P. vigente.

Quantunque il citato P.R.P. riporti ancora una nuova configurazione del molo di sottoflutto che prevede il salpamento dell'esistente molo Sud, in relazione ai vincoli storico - monumentali e di valutazione di impatto ambientale, tale previsione di P.R.P. è stata ormai del tutto abbandonata. Ed infatti il nuovo P.R.P. 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 creare una grande darsena per le imbarcazioni da diporto, ed in particolare per quelle di grandi dimensioni ("megayacht"). Tale darsena, in uno alla "Cala", rappresenterà un forte elemento di cerniera e di collegamento tra il porto e la città. Infatti sia il Molo Trapezoidale, con l'area archeologica del castello a mare, che la "Cala"

saranno offerte ai cittadini quali aree fruibili "aperte a tutti", nel quadro della riqualificazione della fascia costiera ed in particolare del fronte a mare della città antica, e contribuiranno pertanto ad una maggiore fruizione di un'area di grande rilievo storico, monumentale e paesaggistico. Nel medesimo ambito della riqualificazione della fascia costiera e del fronte a mare del centro storico si prevede di completare la bonifica ed il disinquinamento degli specchi acquei portuali mediante l'eliminazione degli scarichi e dei reflui di grande parte della città (circa 400.000 abitanti/equivalente) che ancora oggi si riversano all'interno del porto, che a breve saranno convogliati nella nuova fognatura recentemente realizzata e quindi pompati all'impianto di depurazione comunale in località "Bandita". L'intervento relativo alla rimozione dei numerosi relitti che da tempo giacevano, in parte semiaffondati e in parte del tutto sommersi, nell'area della Cala è stato invece completamente ultimato.

1.2 - INTERVENTI DI AMPLIAMENTO E DI OTTIMIZZAZIONE DELLE BANCHINE DI ORMEGGIO

E' stato completato l'intervento di consolidamento e adeguamento dell'estremità nord della Banchina Puntone, che ha permesso di porre in "quadratura" la predetta banchina con l'adiacente banchina Quattroventi, in modo da costituire un funzionale punto d'ormeggio per navi RO-RO, eliminando così il pontone precedentemente utilizzato, e consentendo un notevole incremento delle potenzialità d'ormeggio.

Sarà anche realizzata la risagomatura del molo S. Lucia, che prevede il prolungamento dello stesso di circa 40 ml, per adeguarne la lunghezza a quella, sempre crescente, delle moderne navi che fanno scalo nel nostro porto ed il banchinamento del lato nord a 90° con la banchina Puntone per consentire l'ormeggio in sicurezza delle navi RO-RO, che costituiscono la parte preponderante del traffico portuale.

1.3 - INFRASTRUTTURE E SERVIZI PER I PASSEGGERI

Al fine di 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, e di conseguenza, migliorare anche l'immagine del Porto, si prevede di effettuare un intervento di ammodernamento e di ristrutturazione generale interna della Stazione Marittima, che riguarderà sia l'aspetto architettonico che quello distributivo e funzionale, e che comprenderà altresì l'installazione di nuovi "finger" per l'imbarco/sbarco dei passeggeri, per il quale saranno utilizzate le risorse provenienti dalla legge n. 358 del 2003 (circa 7.282.000 euro) ed ulteriori risorse sia pubbliche che private.

Nel 2008 sono state acquisite le necessarie indagini geologiche e strutturali ed è stato redatto il progetto definitivo dell'importo complessivo di € 24.800.000,00. L'opera, per la quale si prevede che si potrà procedere all'appalto dei lavori entro giugno 2009, prevede:

- La ristrutturazione dell'intera Stazione Marittima, mantenendone sostanzialmente invariato l'aspetto esteriore ma con una radicale riconfigurazione degli spazi interni (in termini di consistenza, di funzioni, di architettura, di collegamenti, etc.);
- Un collegamento pedonale tra la Stazione Marittima ed il varco E. Amari e l'adiacente parcheggio.
- L'installazione di nuove passerelle mobili (fingers) 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.

Il traffico RO-RO, che come è già stato evidenziato rappresenta la tipologia più importante del Porto di Palermo, registra un movimento di circa 2.300.000 passeggeri anno. In considerazione dell'entità di tale traffico e della mancanza totale di strutture ad esso dedicate, è stata prevista la realizzazione di un apposito terminal nel quale saranno allocati tutti i servizi sia per i passeggeri che per gli operatori del settore (sale di attesa, biglietterie, punti di ristoro, servizi igienici, rivendita giornali e tabacchi, uffici delle compagnie di navigazione, etc.). Tale struttura sarà ubicata tra la via Crispi e il Molo Piave, che rappresenta una posizione particolarmente strategica in quanto si affaccia sia direttamente sulla città, in una delle principali vie dalle quali avere un accesso privilegiato, che sul porto, nella stessa banchina nella quale sono concentrati la maggior parte degli ormeggi delle navi RO-RO.

Il suddetto terminal rappresenterà anche un importante intervento di riqualificazione architettonica in quanto comporterà l'eliminazione (demolizione) dei numerosi fabbricati d'edilizia minore che si affacciano in assoluta disarmonia sulla Calata Marinai d'Italia per far posto ad un'unica moderna e funzionale struttura, che si prevede possa essere realizzata con i fondi di cui all'art. 36 della legge 01.08.2002 n. 166 e del D.M. 3538 del 02.06.2003 parzialmente già disponibili.

Quale infrastruttura a servizio del traffico passeggeri, direttamente collegata al predetto terminal, si prevede la realizzazione di un parcheggio interrato latistante il varco E. Amari, collegato anche alla viabilità extraportuale, e che pertanto avrà la funzione di porta d'accesso al porto per il traffico passeggeri.

1.4 – INTERVENTI NELL'AREA CANTIERISTICA

Nell'area del cantiere navale 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 e in particolare:

- 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. Detto intervento sarà finanziato in parte con i fondi resi disponibili a seguito della ripartizione prevista ai sensi dell'art. 36 della Legge 01.08.2002 n. 166 .*
- Il 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. I lavori sono stati appaltati ad agosto 2008 e sono attualmente in corso.*
- La sistemazione delle aree retrostanti il bacino da 400.000 TPL (sino all'impianto di degassifica), in atto in gran parte prive di pavimentazione e pertanto non utilizzabili.*
- L'avanzamento delle banchine latistanti (verso est) il medesimo bacino da 400.000 TPL che consentirà la creazione di un ampio piazzale operativo asservito alle attività ed alle esigenze della cantieristica stessa. Tale intervento, oltre al potenziamento delle aree operative, prevede anche la realizzazione di una "Cassa di Colmata" per il contenimento di materiali da dragaggio.*

L'intervento in argomento, il cui importo complessivo di € 11.700.000, è finanziato con i fondi di cui alla legge 30.11.1999 n. 413 e successive modificazioni (D.M. 02.05.2001) per l'importo di € 8.100.000 e con i fondi di cui alla citata legge n. 166/2002 per il

restante importo di € 3.600.000, è stato appaltato e sono stati consegnati i lavori.

1.5 INTERVENTI RELATIVI ALLA NAUTICA DA DIPORTO

La nautica da diporto è un settore in continua crescita. A ciò si aggiunge anche il parallelo analogo sviluppo sia del charter nautico che del turismo nautico.

La carenza di posti barca nell'ambito cittadino che non permette di soddisfare l'attuale richiesta, induce a guardare alla nautica da diporto con particolare attenzione ed a prevedere nuove strutture in grado di consentire lo sviluppo economico ed occupazionale di tale settore, nonché di rappresentare una risorsa economica per l'Autorità Portuale, per i proventi dei relativi canoni demaniali. In relazione all'asserita polifunzionalità del porto di Palermo ed alla presenza di aree particolarmente idonee e vocate (anche storicamente) a tale destinazione, è stata in particolare prevista:

- *La realizzazione del porticciolo di S. Erasmo, da attuare con il sistema della "concessione di costruzione e gestione" per metà con fondi pubblici provenienti dal P.O.R. e per la restante metà con fondi privati, per un investimento complessivo di € 16.200.000. La gara per l'affidamento in "concessione" è stata espletata e l'appalto è stato aggiudicato sulla base del progetto preliminare predisposto dalla stessa Autorità Portuale. Il concessionario ha redatto il progetto definitivo che è ancora in fase d'approvazione per quanto riguarda la V.I.A*
- *La sistemazione della banchina "Piedigrotta" e dell'emiciclo della "Cala" che dopo la rimozione dei relitti ed il disinquinamento della "Cala", sarà interamente destinata alla nautica da diporto, creando così un'unica grande zona diportistica, e come tale fruibile dai cittadini, che si estende dal molo Trapezoidale al molo sud, passando per la Cala, nella quale saranno realizzati i principali servizi per la nautica, inseriti in un più ampio ambito di fruizione urbana delle aree interessate dall'intervento. Nel maggio 2008 è stato redatto il progetto esecutivo per un importo complessivo di € 8.340.000,00 e sono state espletate le procedure d'appalto. Il contratto è stato stipulato il 26 febbraio 2009 ed in data 5 marzo 2009 sono stati consegnati i lavori.*

Entrambi i suddetti interventi s'inseriscono nel quadro di completamento e sistemazione di tutti i 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.

1.6 – COLLEGAMENTO VIARIO PORTO – AUTOSTRADE

Oltre agli interventi d'infrastrutturazione dell'area portuale (e più in generale dell'area demaniale di giurisdizione dell'A.P.), così come già evidenziato in premessa, risultano prioritarie le opere necessarie per favorire l'intermodalità del trasporto, ed in particolare strategicamente rilevanti quelle per il collegamento dell'area portuale con le grandi vie di comunicazione autostradali, che in atto avviene direttamente attraverso il tessuto urbano.

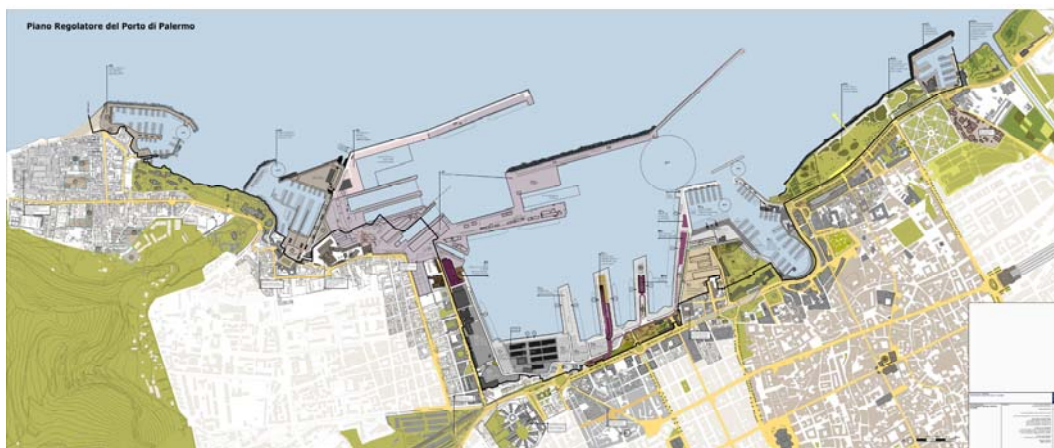
A tal fine sono state promosse tutte quelle attività di coordinamento con le amministrazioni competenti (Comune, Provincia, Regione) per il finanziamento necessario alla realizzazione del raccordo viario sulla direttrice nord-ovest tra Piazza della Pace e lo svincolo autostradale di via Francia. In tal senso è stato stipulato il contratto per la progettazione il cui finanziamento è previsto con i fondi d'Agenda 2000 per un importo di € 1.808.000.

Tale strada, che ricalcando il tracciato previsto nel Piano Regolatore Generale della città, si innesta alla Circonvallazione in corrispondenza di via Francia, consente da un lato il rapido collegamento del Porto con le strade di grande viabilità dell'isola (autostrade PA-CT, PA-ME, PA-TP e strade di scorrimento veloce Palermo - Agrigento e Palermo - Sciacca) e dall'altro di alleggerire il traffico cittadino da quello commerciale in entrata e in uscita dal porto.

L'intero tracciato, ad eccezione del tratto iniziale e dell'innesto con la circonvallazione è previsto in galleria a "doppia canna" a carreggiate separate, ciascuna delle quali a due corsie.

Il costo stimato nel progetto preliminare ammonta complessivamente ad € 347.000.000,00.

In relazione al valore dell'opera progettata si rende necessario adeguare ed integrare il finanziamento iniziale di cui sopra di ulteriori € 2.000.000,00 per la progettazione definitiva.



Porto di Palermo-Nuovo Piano Regolatore

Prima di chiudere il presente capitolo relativo alle infrastrutture, è opportuno precisare che in atto, e sino all'approvazione del nuovo P.R.P., il quadro di riferimento per la pianificazione e programmazione dello sviluppo portuale è rappresentato dal vigente Piano Regolatore Portuale. Pertanto tutti gli interventi sopra indicati sono congruenti con tale piano o quanto meno sono con esso compatibili, in relazione agli adeguamenti tecnico-funzionali dello stesso già approvati.

Come indicato in premessa, un ulteriore impulso alla definizione di nuovi interventi infrastrutturali e soprattutto di nuovi obiettivi di maggiore valenza generale sarà dato dal nuovo Piano regolatore Portuale (da adottare ai sensi dell'art. 5 della legge 84/94, previa intesa con il Comune) che costituirà lo strumento di pianificazione territoriale e di sviluppo infrastrutturale del Porto, nonché lo strumento di supporto con il "waterfront" della città per il prossimo decennio.

1.7 – OPERE DESTINATE AD ELEVARE IL LIVELLO DI SICUREZZA

Nell'ambito dei compiti in materia di security per le aree comuni e le banchine non in concessione, posti in capo all'Autorità Portuale dalla normativa SOLAS/CONF.5/DC del 11/12/2002 (ISPS Code) e dall'ulteriore normativa internazionale in materia, sono stati redatti e sottoposti ad approvazione della competente Capitaneria di Porto i documenti d'analisi del rischio ed il piano di sicurezza anticrimine dell'impianto portuale di Palermo, adeguati alla normativa vigente anche per le navi in servizio di cabotaggio nazionale. Si è provveduto all'adeguamento del progetto definitivo per la spesa complessiva di € 4.758.376,72 da eseguire con gli specifici fondi erogati dal Ministero delle Infrastrutture.

E' stato avviato l'espletamento dell'appalto della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, con il ricorso a procedura aperta da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. La gara è stata espletata nel maggio 2008 ma, a seguito dell'attivazione di una procedura di contenzioso rimessa al vaglio dell'Autorità di Vigilanza dei LL.PP., si è rimasti a lungo in attesa delle dovute conclusioni che, sono giunte in aprile 2009 e che hanno consentito di riavviare le operazioni di gara .

1.8 – OPERE VARIE DI POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

Oltre agli interventi indicati ai punti precedenti, sono in corso di realizzazione ulteriori interventi finalizzati al potenziamento ed alla ottimizzazione funzionale delle infrastrutture portuali esistenti:

- *Riqualficazione funzionale Molo Piave per la sua destinazione al traffico RO-RO mediante l'eliminazione dei binari ferroviari e dei binari delle gru dismesse e rifacimento della pavimentazione e degli arredi di banchina. I lavori di rifacimento della pavimentazione di banchina sono stati eseguiti nel 2008 con i fondi per la straordinaria manutenzione delle opere portuali, mentre il rifacimento dei parabordi è previsto in altra perizia.;*
- *Riqualficazione del Varco E. Amari per adeguarlo alle esigenze dell'accresciuto traffico crocieristico e passeggeri;*
- *Completamento ed ammodernamento degli arredi portuali, ed in particolare dei parabordi, indispensabili all'operatività ed alla sicurezza degli ormeggi;*
- *Completamento ed ammodernamento dell'impianto elettrico e di illuminazione dell'area portuale;*
- *Rifiorimento della mantellata del molo di sopraflutto e dei ricci di testata del porto Acquasanta per garantire la sicurezza dell'opera foranea ed attenuare il moto ondoso all'interno del bacino portuale del suddetto porto turistico;*
- *Rifacimento della pavimentazione del piazzale della Diga Aquasanta Ovest, per adeguarlo ai previsti carichi d'esercizio.*
-

2 – INFRASTRUTTURE DEL PORTO DI TERMINI IMERESE

Con decreto del Ministero dei Trasporti del 23 luglio 2007 la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo è stata estesa al 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 progettazione generale di tutte le opere previste dal Piano Regolatore Portuale;
- La procedura di valutazione dell'impatto ambientale, effettuata su apposito Studio di Impatto Ambientale (SIA).

Nelle more che si completi il predetto iter si rende comunque necessario assicurare, nel breve, le condizioni di sicurezza dell'operatività attraverso la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali.

Sulla scorta delle indagini preliminari effettuate, è stato redatto un piano d'interventi relativo alle opere necessarie ed urgenti, per l'eliminazione delle principali criticità e per pervenire il prima possibile all'obiettivo primario perseguito dall'A.P. che prevede la piena operatività del Porto di Termini Imerese ed il rilancio dello stesso in sinergia con lo scalo palermitano. Nel corso del 2008 sono state effettuate indagini di tipo geognostico ed è stata avviata la progettazione definitiva dei seguenti interventi:



Termini Imerese-Stato Attuale

1. Realizzazione della recinzione portuale.

L'intervento è finalizzato alla delimitazione dell'area portuale mediante la realizzazione di una recinzione idonea ad inibire il libero accesso all'area portuale attualmente destinata ad operazioni commerciali. In uno a detta recinzione si prevede di realizzare la segnaletica orizzontale e verticale necessaria a delimitare banchine, viabilità, aree di sosta, aree operative, etc. L'importo complessivo dell'intervento è di € 1.800.000,00. I relativi lavori sono stati aggiudicati.

2. Lavori di consolidamento della banchina di riva e del molo trapezoidale del Porto commerciale.

L'intervento riguarda il consolidamento strutturale, l'adeguamento statico e antisismico della banchina di riva e della banchina del molo trapezoidale prospiciente il bacino commerciale.

E' stato redatto il progetto definitivo dei lavori, dell'importo di € 18.750.000, che è stato sottoposto all'esame tecnico del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia e Calabri ed ha ricevuto parere positivo.

3. Ripristino statico dei piazzali del porto commerciale e rifacimento degli impianti e degli arredi.

Il progetto, dell'importo di € 21.600.000, prevede la rifunionalizzazione del porto, con il rifacimento e il completamento dell'Impianto elettrico, la sostituzione e l'integrazione dei parabordi esistenti, la realizzazione di tutti gli impianti oggi inesistenti, quali idrico, di prima pioggia, antincendio, nonché il consolidamento di tutti gli esistenti piazzali. E' stato redatto il progetto definitivo dei lavori che è stato sottoposto all'esame tecnico del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia e Calabria ed ha ricevuto parere positivo.

Oltre agli interventi già in atto, sulla scorta delle indagini effettuate, si sono anche individuate altre opere necessarie quali:

- *la realizzazione di un primo lotto funzionale dei lavori di dragaggio dei fondali del bacino commerciale. Il costo stimato dell'intervento è di € 5.000.000;*
- *l'esecuzione delle indagini preliminari al progetto di escavazione per la caratterizzazione dei sedimenti marini ed individuazione del sito di scarica delle sabbie dragate per ripristino fondali. Importo presunto € 600.000,00. Per l'esecuzione di tali indagini è stata richiesta l'offerta all'ICRAM (l'Istituto pubblico che si occupa specificatamente della caratterizzazione dei sedimenti marini);*
- *il completamento e l'ammodernamento degli arredi portuali, ed in particolare dei parabordi, indispensabili all'operatività ed alla sicurezza degli ormeggi;*
- *altrettanto urgente è la necessità di acquisire studi ed indagini al fine di accertare le condizioni di stabilità delle esistenti banchine senza i quali non si può dare sicurezza alle opere portuali e segnatamente al ripristino statico di cui al superiore primo punto. In particolare si prevedono:*
 - *rilievo morfobatimetrico e stratigrafico, superficiale per la verifica preliminare dello stato delle banchine commerciali del porto, effettuato con l'ausilio di apparecchiature multibeam;*
 - *rilievo batimetrico dell'intero bacino portuale, onde verificare gli esistenti fondali;*
 - *indagine subacquea estesa a tutto il porto, intesa a rilevare le dimensioni delle esistenti sgrottature;*
 - *prospezioni radar e geofisiche da eseguire sulla banchina di Riva e sul molo Trapezoidale al fine di rendere sezioni stratigrafiche sulla consistenza dei riempimenti dei piazzali con individuazione di eventuali sifonamenti;*
 - *indagini geologiche e geognostiche al fine di acquisire la caratterizzazione geomeccanica di tutti gli elementi necessari alla verifica di stabilità delle strutture.*



Termini Imerese-Nuovo Piano Regolatore

L'estensione della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo allo scalo di Termini Imerese, consentirà una nuova valutazione sinergica del sistema portuale della provincia e la possibilità di smistare adeguatamente i vari tipi di traffico; naturalmente risultano essenziali gli interventi per adeguamenti strutturali del porto.

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.

3. DIMISSIONE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE ED AFFIDAMENTO DEI SERVIZI D'INTERESSE GENERALE

3.1 Dismissione delle attività operative.

La dismissione delle attività operative (prima espletate dall'Ente Autonomo del Porto) prevista dalla legge di riforma portuale ed avviata con i precedenti P.O.T., è stata attuata relativamente al "terminal containers" la cui gestione è stata affidata alla società NEW PORT.

Nel dicembre 2008 le attività operative della banchina Sammuzzo concernenti due gru elettriche su binario e della gru semovente "Reggiane da 63 tonn", sono state dismesse con affidamento alla società NEW PORT, impresa autorizzata ex art. 16 L. 84/94, mediante un contratto di affitto dei mezzi suesposti della durata di quattro anni rinnovabili per ulteriori quattro anni, a fronte della corresponsione di un canone di locazione.

3.2 Terminal movimentazione e stoccaggio rinfuse secche molo Trapezoidale

In relazione alle attuali condizioni di mercato e sulla base di quanto emerso nello "Studio interdisciplinare" fatto predisporre da questa Autorità Portuale non si prevedono significativi incrementi del traffico rinfuse rispetto agli attuali livelli che sono ben lungi dal valore di 1.000.000 di tonn./anno previsto per la economica gestione ed attività del suddetto terminal, peraltro non del tutto completato. Si prevede pertanto la dismissione dell'infrastruttura in oggetto.

Per quanto riguarda le aree occupate dal suddetto terminal il nuovo Piano Regolatore Portuale ne prevede una diversa destinazione che tiene conto sia delle attività portuali che anche delle peculiari caratteristiche storico monumentali della zona limitrofa (castello a mare), oggetto di un intervento di recupero e valorizzazione in corso di realizzazione sulla base di un progetto predisposto dalla Soprintendenza. Per quanto riguarda le apparecchiature elettromeccaniche, ed in particolare i due scaricatori da 500 e da 1.000 t./h, è prevista (in alternativa alla loro rimozione) la loro rifunzionalizzazione finalizzata alla più ampia fruizione pubblica e di polo di attrazione della città (attività di ristorazione e/o svago, punto panoramico, etc.).

3.3 Affidamento dei servizi d'interesse generale D.M. 14/11/1994

lett. e) f,g)

A seguito procedura di gara pubblica espletata nell'anno 2008, è stato affidato il servizio di ritiro dalle navi provenienti da paesi extra U.E. dei rifiuti d'origine alimentare e successivo smaltimento a mezzo termodistruzione, ai sensi dell'Ordinanza del Ministero della Sanità 21/04/1999; il servizio è stato affidato per quattro anni rinnovabili per ulteriori quattro.

L'affidamento prevede la risoluzione del contratto nel caso sia individuato il gestore, dopo espletamento di gara pubblica, per il ritiro dei rifiuti dalle navi nel porto di Palermo come previsto dal D.Lgs 182/2003.

Nell'anno 2008, con un atto aggiuntivo al contratto d'affidamento dei servizi d'interesse generale (idrico, elettrico, pulizia) la soc. O.S.P. si è dotata di un nuovo mezzo nautico idoneo oltre che alla rimozione di rifiuti solidi dagli specchi acquei, anche al disinquinamento.

4. TRAFFICI PORTUALI

Il trend di sviluppo dei traffici del porto di Palermo, rilevabile dai dati statistici degli ultimi anni, conferma l'incremento del traffico Ro-Ro (da 3.900.000 tonnellate del 1996 a 5.700.000 tonnellate del 2008 rispetto al totale delle merci movimentate che nel 2008 hanno raggiunto complessivamente 6.800.000 tonnellate circa.

Il traffico di cabotaggio è la componente principale del movimento passeggeri che nel 2008 ha registrato 2.430.000 unità (rispetto a poco più di 1 milione di passeggeri nel 1996); le direttrici principali di tali traffici si riferiscono ai porti di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Tunisi, Salerno, isole minori.

Una componente importante di tali traffici riguarda i crocieristi il cui movimento è aumentato notevolmente in questi ultimi anni ponendo il Cruise Terminal del nostro porto quale meta delle principali Società dello shipping del settore.

Nel 2008 sono arrivati complessivamente quasi 540.000 crocieristi di cui più di 71.000 in imbarco/sbarco a fronte di 223 approdi; si rileva – al riguardo – che solo cinque anni fa il porto ha registrato 181.000 crocieristi.

Il porto di Palermo è, al contempo, uno scalo polifunzionale, così come oggi le realtà portuali si vocano per una maggiore economicità dello scalo ed occorre porre l'attenzione anche alle altre tipologie di traffico: merci varie alla rinfusa, nonché contenitori.

A tal riguardo si registra una positiva inversione di tendenza per quanto concerne il traffico containerizzato del Terminal Puntone/Quattroventi dismesso dall'Autorità Portuale e gestito da un operatore privato: il 2008 ha registrato un movimento complessivo di quasi 33.000 TEU (Lo-Lo e Ro-Ro), per un totale di circa 260.000 tonnellate di merci. La restante tipologia di traffico riguarda le merci varie (coils, bande stagnate, pesce congelato, tubi, etc...) e le rinfuse (cereali, mangimi, materiale da costruzione, carbone, etc...).

Per quanto riguarda lo scalo di Termini Imprese, adesso ricompreso nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo, i traffici del 2008 evidenziano 644.000 tonnellate di merci di cui 134.000 tonnellate di rinfuse solide (cereali, fertilizzanti, brecciolino) e 510.000 tonnellate di merci in colli.

Di queste ultime ben 490.000 tonnellate si riferiscono al traffico Ro-Ro connesso alla linea Termini - Genova Voltri.

Dal mese d'aprile 2009 è attivo nel porto di Termini Imerese un nuovo servizio di linea "ro ro – pax" con Genova Voltri gestito dalla Soc. T –Link; il collegamento che ha frequenza giornaliera è realizzato con due navi gemelle che garantiscono la traversata in 19 ore.

5. GESTIONE DELLE AREE DEMANIALI

Oltre agli scopi previsti all'articolo 6, la legge 28 gennaio 1994 n. 84, istitutiva delle autorità portuali, attribuisce a queste ultime e segnatamente ai presidenti, ai sensi dell'art. 8 comma 3 lett. h), il potere-dovere di amministrare le aree ed i beni demaniali compresi nell'ambito della propria circoscrizione territoriale.

La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, individuata con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione in data 6 aprile 1994 e con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 22 novembre 2005, comprende le aree demaniali marittime, le opere portuali e gli spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dal porticciolo di Sant'Erasmo fino alla località Arenella.

Successivamente, con decreto del Ministero dei Trasporti datato 23 luglio 2007, la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo è stata estesa al porto di Termini Imerese.

Prima di entrare nel dettaglio dei più importanti programmi che coinvolgono la gestione delle aree demaniali amministrare da questa A. P., si rappresenta che, in generale, tutte le concessioni demaniali saranno sottoposte al vaglio del più attento esame finalizzato a scongiurare ipotesi di infiltrazioni mafiose nel novero delle attività esercitate nei porti di Palermo e Termini Imerese. In tal senso, infatti, in data 13 ottobre 2008 il Prefetto di Palermo ed il Presidente di questa A. P. hanno sottoscritto un protocollo d'intesa in tema di rilascio e rinnovo delle concessioni di beni demaniali ed autorizzazioni alle imprese portuali, in forza del quale tutti i concessionari e tutte le imprese portuali saranno sottoposti ad accertamenti ai sensi degli artt. 10 e 11 del D.P.R. n. 252/1998, anche in deroga ai limiti di valore previsti dallo stesso art. 10 del citato Decreto.

5.A – PORTO DI PALERMO

E' in prosecuzione il processo finalizzato ad ottimizzare l'uso delle aree portuali e demaniali, attraverso un'analisi critica mirata ad un'articolata diversificazione funzionale basata sulle strategie di sviluppo e d'attuazione degli obiettivi. Tale processo d'ottimizzazione terrà altresì conto delle previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale. In questo contesto sarà pertanto effettuata la distinzione tra le aree propriamente destinate al trasporto marittimo ed all'esercizio delle operazioni portuali e quelle destinate alle altre attività, quali la nautica da diporto, le attività connesse alla fruizione pubblica e di carattere urbano, etc., e sarà altresì effettuata la distinzione tra le aree destinate al traffico merci e quelle destinate al traffico passeggeri.

Tale separazione funzionale si riflette anche sul piano della gestione demaniale delle aree, infatti le prime (destinate all'esercizio delle operazioni portuali) saranno regolamentate ai sensi del combinato disposto dell'art. 36 cod. nav. e dell'articolo 18 della L. 84/94, le seconde (quelle destinate a tutte le altre attività: industriale, commerciale, cantieristica, diporto, servizi, etc.) saranno regolamentate ai sensi dell'articolo 36 del Codice della Navigazione.

Le aree destinate alle operazioni portuali potranno essere affidate in concessione (secondo le norme e nel rispetto dei limiti previsti all'articolo 18 della stessa legge 84/94) alle imprese che svolgono le "operazioni portuali", definite "imprese portuali" ai sensi dell'articolo 16 della citata legge, e relativamente agli spazi e alle pertinenze strumentali per l'esercizio delle relative attività. A tal proposito si evidenzia che nelle more dell'emanazione del previsto decreto interministeriale di cui al comma 1) del citato articolo 18, che individuerà le forme di pubblicità, la durata delle concessioni ed i limiti minimi dei canoni, questa A. P. continuerà ad adottare criteri propri, con riserva di revisione delle condizioni poste a base delle concessioni, nel caso di emanazione del citato decreto.

Per quanto riguarda tutte le altre aree comprese nella circoscrizione dell'Autorità Portuale, non destinate alle operazioni portuali, l'affidamento in concessione terrà conto della finalità marittima, della capacità d'occupazione e di stimolo per l'indotto, nonché dell'affidabilità tecnico-economica dei concessionari.

Per il rilascio delle concessioni demaniali sarà predisposto un apposito regolamento finalizzato a razionalizzare, uniformare e codificare le procedure relative all'iter istruttorio delle pratiche.

Sarà altresì creato un collegamento informatico tra l'Ufficio Demanio e l'Ufficio ragioneria in modo da unificare e contestualizzare i dati relativi ai

canoni in possesso dei due uffici (importi, date di pagamento, morosità, etc.).

In armonia con le previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale e con i programmi d'investimento in infrastrutture di cui già si è detto prima, la gestione delle aree demaniali sarà improntata alla ricerca della massima razionalità delle destinazioni degli spazi ad aree operative e commerciali ed a concessioni d'uso esclusivo.

Di particolare rilievo appare, in tale ottica, il rinnovo delle concessioni demaniali a favore della Fincantieri SpA.

Alla luce dei programmi operativi della Fincantieri, che assicurano continuità di presenza a Palermo, garantendo lavoro diretto e indiretto nel lungo termine, l'amministrazione si è determinata a concedere a quest'ultima il rinnovo per i prossimi trenta anni delle concessioni demaniali di durata quasi secolare, recentemente scadute nonché delle altre concessioni in corso, sia pure regolate con licenza di durata quadriennale.

Saranno dunque oggetto di concessione trentennale alla Fincantieri oltre ottantasettemila metri quadrati di aree scoperte che si estendono sulla diga foranea, sul Molo Nord, sulle zone di nuova formazione del bacino scalo e sulle zone latitanti al bacino di carenaggio da quattrocentomila TPL. Tale concessione riguarderà anche circa settemila metri quadrati di opere consistenti in edifici, capannoni e bacini di carenaggio.

Sarà altresì affidata alla Fincantieri una concessione demaniale di durata quinquennale relativa a mq 23.000 circa (mq 8.500 circa scoperti più mq 14.500 circa coperti), che comprenderà zone in atto destinate ad attività cantieristica come le aree occupate dall'Officina Meccanica e dall'Officina Tubi insistenti sulla parte finale della banchina Quattroventi o le zone del Molo Nord che guardano a ponente, ovvero ancora i due pontili in muratura che si sviluppano da est verso ovest nello specchio acqueo compreso fra il Molo Nord, cui sono radicati, la banchina Puntone e la banchina Quattroventi, ma che secondo il nuovo P.R.P. saranno destinate allo svolgimento di attività diverse.

Nel quadro del rapporto complessivo con Fincantieri, sarà inoltre formalizzata una sorta di scambio di aree della superficie di mq 15.500 circa di proprietà privata Fincantieri, che saranno acquisite al demanio marittimo e su cui è in corso di realizzazione una stazione di pompaggio delle acque di scarico del Passo di Rigano, a fronte di una concessione demaniale di durata cinquantennale di aree di pari superficie, retrostanti al bacino di carenaggio da 400.000 TPL dove saranno realizzate nuove officine e nuovi capannoni, nonché parte delle officine OSA e P.R.F. – UMO. Considerato infine l'importante programma di manutenzione e di potenziamento del citato bacino di carenaggio per navi da 400.000 tpl da parte della società per azioni Bacini di Palermo (socio unico Fincantieri) il termine di scadenza dell'atto di concessione del citato bacino sarà prorogato dal 31 dicembre 2020 al 31 dicembre 2040.

Degna di nota appare altresì la diversa futura gestione delle aree demaniali marittime della Cala che sono già state sottratte alla disponibilità esclusiva di privati concessionari per essere destinate all'uso pubblico, dopo la conclusione dei lavori di riqualificazione attualmente in corso.

Si fa riferimento al già citato progetto di riqualificazione delle banchine della Cala, fino a tutto l'anno scorso interessate da concessioni demaniali per usi connessi alla gestione di pontili galleggianti e della nautica da diporto in genere.

Alla luce del progetto che prevede la realizzazione di alcuni piccoli edifici, è previsto l'affidamento di nuove concessioni demaniali per uso ufficio, magazzino e locali d'accoglienza a favore dei concessionari dei pontili galleggianti che continueranno a permanere nell'emiciclo della Cala, sia pure in assetto e configurazione rinnovata ed ottimizzata per l'ormeggio di un più elevato numero di imbarcazioni.

Passando quindi ad una visione generale dei programmi di gestione delle aree demaniali si rappresenta che sarà inoltre ottimizzata l'utilizzazione delle aree in atto destinate alle forze dell'ordine (Carabinieri, Guardia di Finanza e Capitaneria) nella radice del Molo sud e sarà individuata nella stessa zona uno spazio idoneo da riservare ai mezzi nautici della Pubblica Sicurezza.

La continua crescita del settore della nautica da diporto comporta la necessità d'ulteriori spazi che il Porto di Palermo, così come oggi configurato, non è in grado di offrire. Numerose sono le richieste di concessioni demaniali finalizzate a tale attività che da anni non possono essere accolte per la materiale indisponibilità di aree.

Da tale circostanza, che rappresenta un freno per il concreto sviluppo del settore nautico, importante in termini di fatturato e d'occupazione (diretta ed indotta), deriva non solo la necessità di ottimizzare l'utilizzazione di tutte le aree già destinate a tale uso, nell'ambito della nuova organizzazione funzionale delle aree portuali di cui si è detto, ma anche la necessità di prevedere nuove zone (specchi acquei ed aree a terra) per questa attività, per la quale negli anni futuri si prevede una ulteriore e notevole crescita sia in senso quantitativo (numero di imbarcazioni) che qualitativo (dimensione delle imbarcazioni e servizi connessi alla nautica).

Pertanto, i programmi futuri prevedono:

- *di dare attuazione alla realizzazione del Porticciolo di S. Erasmo.*
- *di ottimizzare l'utilizzazione dello specchio acqueo antistante il Molo sud mediante l'installazione di pontili galleggianti, nelle more dell'attuazione della darsena prevista nel nuovo P.R.P.;*
- *di realizzare le opere di infrastrutturazione della "Cala" e di destinare al diporto nautico l'intera banchina Piedigrotta (compresa tra il Molo trapezoidale e l'emiciclo della "Cala") e di ottimizzare l'utilizzazione dell'antistante specchio acqueo mediante l'installazione di pontili galleggianti.*

La nuova destinazione funzionale di tale ultima zona tiene conto anche dell'avvenuto completamento del recupero del Castello a Mare, realizzato dalla Soprintendenza BB. CC. AA. della Regione Siciliana e dal Comune di Palermo con fondi P.I.T., sulle aree demaniali messe a disposizione da questa Autorità Portuale

Con gli interventi sopra indicati sarà riqualificata e rivitalizzata l'intera area dell'antico porto, che, in pratica, sarà trasformata in un unico approdo turistico sul quale si affaccia il centro storico della città.

I necessari servizi saranno realizzati in gran parte utilizzando gli esistenti manufatti edilizi del complesso ex ISAB, che, opportunamente ristrutturati, saranno destinati a locali logistici, a servizi igienici, etc., e solo secondariamente mediante la realizzazione di manufatti edilizi a struttura metallica di facile rimozione da destinare a club house e a caffetterie ad uso non esclusivo dei diportisti ma anche pubblico.

Nella parte nord della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, e segnatamente nel Porto dell'Arenella, è stata avviata la realizzazione di opere foranee e di completamento a cura di privati concessionari, che miglioreranno sensibilmente le condizioni di utilizzo e la capacità ricettiva del suddetto approdo. Tali opere in particolare consistono in:

- *realizzazione del molo di sottoflutto, in atto esistente solo in piccola parte;*
- *completamento della banchina del molo foraneo di sopraflutto.*

Si prevede altresì di ottimizzare l'utilizzazione dello specchio acqueo del Porto dell'Arenella (sia del bacino del Porto vecchio che del porto nuovo) mediante l'installazione di pontili galleggianti.

In relazione a quanto fin qui esposto, è infine da rilevare che, pertanto, si avranno nuove aree e nuovi specchi acquei da affidare in concessione, ma

anche aree ed immobili che saranno sottratti al regime concessorio: prime fra queste le citate aree della Cala che saranno destinate all'uso pubblico.

5.B – PORTO DI TERMINI IMERESE

Per effetto del citato provvedimento ministeriale d'estensione al Porto di Termini della circoscrizione territoriale di questa A. P., oltre alle aree di banchina libere ed a quelle interessate da lavori in corso di completamento da parte dell'ASI, sono transitate nella giurisdizione di questa Amministrazione anche altre zone oggetto di concessioni demaniali marittime affidate a vari soggetti operanti nel porto di Termini Imerese in diversi settori.

I settori d'attività di questi concessionari sono il deposito e movimentazione di contenitori e merci sulle banchine, la cantieristica navale minore, il diporto nautico, e servizi vari.

Il numero complessivo di concessioni demaniali trasferite è pari a 22.

In conformità a quanto concordato nell'ambito del Protocollo d'intesa prodromico all'ampliamento della circoscrizione territoriale, questa A. P. garantirà il mantenimento delle concessioni demaniali in corso, alle attuali condizioni economiche, fermo restando la loro verifica futura in relazione ad eventuali nuovi interventi strutturali ed impiantistici realizzati dalla stessa A. P. ed alla specifica destinazione delle aree. Inoltre, questa Amministrazione provvederà a garantire la tutela ed il rilancio della cantieristica nonché la tutela della flotta peschereccia, favorendo anche l'eventuale attività di "turismo peschereccio", anche attraverso un nuovo progetto di riordino della darsena diportistica e peschereccia che preveda un'ottimale distribuzione dei pontili ed il miglioramento degli impianti, degli arredi e della viabilità d'accesso.

Al di là degli aspetti puntuali sopra esposti, l'estensione della giurisdizione dell'Autorità Portuale di Palermo al Porto di Termini Imerese consente, più in generale, la creazione di un vero e proprio sistema portuale con le conseguenti sinergie non solo sotto l'aspetto gestionale ma soprattutto sotto l'aspetto della integrazione della destinazione funzionale delle aree portuali e delle tipologie dei traffici.

In relazione alla configurazione degli spazi ed alla ubicazione del Porto di Termini nel contesto economico-produttivo del suo entroterra, la pianificazione infrastrutturale del sistema "porto di Palermo - porto di Termini Imerese, prevede, per quest'ultimo, lo sviluppo della intermodalità e della logistica, con particolare riferimento alla componentistica auto ed al trasporto di veicoli nuovi di fabbrica.

In tale ottica si pone la partecipazione di questa Autorità Portuale alla Società degli Interporti Siciliani s.p.a. che ha come oggetto sociale la realizzazione e gestione degli interporti di Catania e di Termini Imerese nonché la promozione dell'intermodalità, della logistica e delle reti transeuropee dei trasporti.

Infatti, il crescente sviluppo delle relazioni commerciali internazionali, le innovazioni tecnologiche ed organizzative che hanno investito il trasporto marittimo nell'ultimo decennio e la conseguente modifica della struttura e della funzione dei porti, hanno reso manifesta la necessità di un adeguato coordinamento con le aree retroportuali e più in generale con le reti infrastrutturali del trasporto. Pertanto, nell'attuale sistema dei trasporti integrati, nel quale il trasporto marittimo assume un ruolo d'assoluto rilievo, i porti, insieme ad aeroporti ed interporti, rappresentano i centri nodali della rete trasportistica e logistica e con essa devono essere efficacemente armonizzati.

6. IL PERSONALE DELL'AUTORITA' PORTUALE

Nel triennio 2008-2010 si prevede di portare a termine il processo di completamento della Pianta Organica, approvata dal Comitato Portuale il 30/11/2007, con delibera n. 15, e resa esecutiva dal Ministero dei Trasporti con lettera n. M_TRA/DINFR/841 del 22/1/2008.

Nel corso del 2008 si è provveduto ad assegnare al personale nuove mansioni, ed in alcuni casi, nuovi livelli d'inquadramento professionale, al fine di adattare la realtà esistente alle diverse esigenze concretizzatesi con l'emanazione della Pianta Organica.

Rispetto all'organigramma precedente, la modifica sostanziale riguarda la suddivisione in quattro aree rispetto alle due precedentemente esistenti, con la conseguente previsione di nuove figure dirigenziali. Nel corso del 2008 si è provveduto alla copertura della posizione dirigenziale prevista per l'Area Finanziaria e nei primi mesi del 2009, anche per l'Area Amministrativa si è provveduto ad analoga copertura.

Si è dato l'avvio alle procedure di selezione per le vacanze di organico, che è passato dai precedenti 41 posti a 49, oltre il Segretario Generale, anche per far fronte all'ampliamento della circoscrizione al Porto di Termini Imerese, che ha comportato la necessità di incrementare le risorse umane esistenti, sia per fungere da supporto agli uffici già operanti, sia per garantire la dovuta presenza sul territorio. La fase di copertura delle posizioni vacanti, è stata, tuttavia, rallentata dalla notevole incertezza che ha accompagnato il processo di liquidazione dell'Autorità Portuale di Trapani, che ha visto succedersi ben due proroghe, rinviando, così, il previsto conseguente passaggio in mobilità del personale ivi impiegato, come previsto dall'articolo 23, comma 2, della Legge 84/94. Tale passaggio di tre unità è divenuto effettivo a far data dal primo aprile 2009.

PIANTA ORGANICA AL 31/5/09			
Posizioni	Pianta Organica	Copertura effettiva	Personale a tempo determinato
	Approvata	dell'organico	
DIRIGENTI	4	4	0
QUADRI	11	6	0
IMPIEGATI	34	33	3
OPERAI	0	0	0
Totali	49	43	3

Il modello d'organigramma adottato è più vicino alle nuove realtà delle Autorità Portuali e dei compiti assegnati dalle vigenti normative. Tra le competenze di pertinenza delle Autorità Portuali delle quali si è tenuto conto nella redazione del nuovo strumento, va segnalata la materia della security, prevista dal Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, relativamente alla quale sono stati effettuati dei corsi di aggiornamento del personale, al fine di ricoprire le nuove figure del P.F.S.O. e degli addetti ai controlli.

Nella riorganizzazione degli uffici trovano sempre maggiore spazio le attività promozionali e la ricerca di fonti di finanziamento, settori per i quali si era evidenziata, negli anni scorsi, la necessità di maggiore impulso. Particolare attenzione è stata riservata all'istituzione del sistema dei controlli interni previsto dalle vigenti normative ed alla ripartizione dei centri di costo, in osservanza al nuovo sistema contabile caratterizzato dal controllo sistematico tra gli obiettivi prefissati ed i risultati raggiunti. Dopo una normale fase d'avvio, le procedure adottate sono entrate in pieno regime.

Riguardo agli strumenti degli obiettivi ed alla conseguente valutazione dei risultati raggiunti va segnalato che ha trovato applicazione il nuovo sistema di valutazione della produttività e del raggiungimento degli obiettivi del personale impiegatizio, quadro e dirigenziale, basato su cinque parametri oggettivi. Tale metodo ha contribuito ulteriormente a sensibilizzare l'attività dei singoli dipendenti sulle azioni finalizzate all'incremento delle entrate ed alla riduzione dei costi di gestione.

7. ATTIVITA' PROMOZIONALE

La legge sulla riforma portuale n. 84/94 indica nella promozione una delle principali competenze dell'Autorità Portuale, chiamandola a svolgere una funzione ampia e variegata che ha come obiettivo prioritario lo sviluppo dei traffici portuali e, contestualmente, delle imprese che sono interessate a tali traffici, al miglioramento dei servizi e della produttività in genere. Tutte le iniziative programmate, dunque, rientrano in un quadro complessivo che tiene conto delle esigenze legate al recupero e al rilancio delle aree costiere, alla nascita di nuove strutture e servizi, alle dotazioni infrastrutturali e, in generale, agli aspetti economico-produttivi, con il fine ultimo di rivitalizzare il tessuto economico-produttivo e culturale.

Anche nei prossimi anni, dunque, l'attività promozionale punterà a fornire all'opinione pubblica un corpus comunicativo adeguato a promuovere il ruolo dei porti di Palermo e Termini Imerese come leader del sistema portuale mediterraneo e ad incrementarne ulteriormente lo sviluppo internazionale.

Il progetto di comunicazione svolgerà un importante ruolo sul territorio cittadino, valorizzando l'importanza dell'Autorità Portuale e creando - mediante attività culturali e iniziative di vario genere da effettuare nell'ambito portuale - una forte saldatura dell'immagine del porto con quella della città e viceversa. Nei prossimi anni uno degli obiettivi prioritari sarà quello di rafforzare e implementare la promozione e la conoscenza dei progetti di riqualificazione, specializzazione e sviluppo previsti nei porti di Palermo e Termini Imerese e che contribuiranno alla crescita economica complessiva del sistema portuale con un concreto ritorno positivo in termini economici e d'immagine.

L'estensione delle competenze, l'ampliamento della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo al porto di Termini Imerese e la conseguente nuova situazione organizzativa, ha richiesto il cambiamento del design istituzionale, una nuova strategia di marcazione e un nuovo piano di marketing.

La rivisitazione in modo organico dell'immagine e del materiale promo-pubblicitario dei porti di Palermo e Termini Imerese ha già condotto alla realizzazione della nuova marcatura dei due porti, la stampa del nuovo coordinato aziendale e prevede la realizzazione di nuovi e differenziati strumenti divulgativi. Primo fra tutti una nuova brochure tecnica - già in fase avanzata di progettazione - che fotograferà la situazione attuale delle infrastrutture e dei servizi offerti dai due porti agli operatori portuali e, al contempo, illustrerà le aree d'intervento e i progetti di sviluppo previsti dall'applicazione del nuovo piano regolatore del porto di Palermo. Verrà data una nuova impostazione e veste grafica alla pubblicazione fino ad oggi homemade relativa ai dati statistici dei porti di Palermo, Termini Imerese e allo "storico" dei porti siciliani.

Sono in fase di realizzazione due nuovi impianti pubblicitari da utilizzare sulla stampa regionale e nazionale di settore e non, e una serie di DVD sui porti di Palermo e Termini Imerese da distribuire in occasione di fiere e convegni. Tutto il materiale sarà disponibile in italiano e in inglese.

Alla luce degli adempimenti previsti dall'art.41 del Dlgs 177/2005 in materia di "comunicazione istituzionale degli Enti pubblici" si sta inoltre ripianificando la campagna pubblicitaria inserendo nuovi mezzi di comunicazione di massa.

E' in fase di definizione il nuovo sito internet rinnovato nei contenuti, nella grafica e negli standard di sicurezza dell'area download ove sarà possibile, previa autenticazione dell'utente, scaricare le diverse modulistiche ed interagire con i vari uffici. In linea con le nuove esigenze e il nuovo piano di

comunicazione dell' Autorità Portuale si è ripensato il sito rispettando le regole di semplicità, fruibilità ed efficienza che vogliono contraddistinguere. L'home page sarà riorganizzata in quattro aree, ciascuna con un proprio percorso di navigazione, e corrispondenti alle quattro aree tematiche e specialistiche cui ricondurre le attività portuali, oltre un'area istituzionale pensata per fare conoscere le caratteristiche funzionali e strutturali degli scali, i servizi, le imprese che vi operano, i compiti e l'attività dell'autorità portuale e, infine, un' area news per aggiornare l'utenza su eventi di rilevanza pubblica.

Il rapporto con la stampa, specializzata e non, sarà mandato avanti attraverso l'acquisizione di spazi pubblicitari e/o redazionali, la stesura di comunicati stampa per far conoscere i fatti, gli sviluppi e le iniziative che interesseranno il porto di Palermo e quello di Termini Imerese, al fine di continuare a valorizzare l'immagine percepita dagli abitanti di Palermo e Termini Imerese e l'importanza dell'Autorità Portuale nell'ambito del confronto pubblico fra le istituzioni cittadine.

Il progetto comunicativo passa anche attraverso un insieme esteso di eventi sul territorio e fuori, nelle apposite manifestazioni di settore, dove un momento fondamentale sarà rappresentato, come sempre, dalla partecipazione – con stand espositivi – alle principali manifestazioni del settore crocieristico, della logistica e dell'intermodalità ove verrà rilanciato il porto di Termini Imerese. Per quanto possibile la partecipazione a tali manifestazioni sarà effettuata unitamente alle altre autorità portuali siciliane e con il patrocinio della Regione Siciliana, per promuovere l'intero sistema portuale e l'immagine dell'Isola.

E' questa fase quella che, in termini di promozione d'immagine e comunicazione indotta, garantisce i risultati più importanti. Per quanto riguarda in particolare il settore crocieristico, è da notare che l'attività promozionale svolta negli anni passati ha dato i suoi frutti comprovati dal notevole incremento di traffico registrato. In relazione al favorevole trend del settore si proseguirà e si rilancerà ulteriormente l'attività promozionale allo scopo di cogliere le opportunità che tale mercato offre e, compatibilmente alle potenzialità dei due scali, di attrarre maggior traffico passeggeri e merci.

Convegni, e anche mostre, potranno rappresentare un importante strumento per incrementare l'interesse del pubblico e di addetti ai lavori, essendo un canale preferenziale per l'apertura del porto alla gente e per la diffusione, all'interno delle università, delle problematiche inerenti il futuro organizzativo di una fondamentale realtà come quella portuale. È prevista l'organizzazione di congressi e/o tavole rotonde sulle tematiche e gli sviluppi progettuali dell'attività portuale, l'ideazione di eventi culturali patrocinati o promossi dall'Autorità Portuale, che potrà diventare patrocinante o sponsor di progetti di operatori culturali locali legati alla comunità portuale e alla storia del porto all'interno della città. Attraverso un proficuo scambio di contatti con gli assessorati e gli uffici delle altre amministrazioni urbane, provinciali, regionali e nazionali sarà possibile censire e promuovere progetti culturali che affrontano la storia del porto, ma anche le tematiche interculturali e dell' accoglienza, di cui da sempre le comunità portuali sono la principale interfaccia, o quelle squisitamente tecniche.