

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

## **PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2019 - 2021**

**L. 28.01.1994 n. 84, Art. 9 c. 3 lett. a) e s.m.i.**

### **Premesse e quadro normativo**

Pur non essendovi importanti modifiche, rispetto al contenuto POT 2018-2021, che viene in pratica confermato, appare opportuno esaminare ed aggiornare il quadro generale di contesto dopo due anni dalla costituzione dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, porti di Augusta e Catania, a seguito della riforma della governance dei porti, varata definitivamente a fine agosto con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del d.lgs. 169/2016 su "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali".

Al fine di rideterminare il contesto di riferimento appare illuminante prendere a riferimento il lavoro commissionato e svolto dalla società C+3C Srl.

Occorre innanzitutto partire da una analisi del posizionamento strategico, che può intendersi quale esercizio teso ad identificare l'insieme, e la probabile evoluzione, delle condizioni, al contorno e al di fuori del controllo diretto dell'Autorità di Sistema Portuale (di seguito AdSP), capaci di influenzare, se non determinare, le prospettive di attività e di sviluppo della portualità siciliana orientale.

Il posizionamento strategico è qui definito per essere di aiuto all' AdSP nel proporzionare le proprie azioni, anche contenute nel POT 2019-2021, alla evoluzione del contesto nel quale esso si trova ad operare: sfruttandone gli stimoli positivi e, se

del caso, contenendone quelli negativi. Se come si usa da qualche tempo ripetere citando ParagKhanna (1) la “geografia” non è (più) destino perché essa è stata sostituita in questa funzione dalla “connettività”, quest’ultima dipende comunque largamente dalla prima e da come essa viene valorizzata o subita.

Il posizionamento strategico degli scali di Catania e di Augusta è fortemente caratterizzato da tre dimensioni geografiche:

- l’insularità della Sicilia,
- la sua perifericità rispetto all’Unione Europea,
- la sua centralità rispetto al Mediterraneo,

alle quali si aggiunge una dimensione dinamica localizzativa, ovvero la tendenza alla ubicazione “portocentrica” delle attività manifatturiere, quasi manifatturiere e logistiche, attive su mercati sempre più ampi e tendenti al globale. La consapevolezza delle suddette caratteristiche è condizione necessaria per definire il posizionamento di questa parte della portualità siciliana in modo utile per disegnarne la strategia di sviluppo complessivo.

## **1. LA PRIMA ANALISI**

### ***1.1 - L’insularità siciliana***

L’insularità costringe/consente di distinguere, e di fare oggetto di politiche anche portuali diverse, i traffici aventi come origine o destinazione la Sicilia da quelli che pur passando per i porti siciliani provengono e sono destinati ad altre economie.

L’insularità, che non si è ritenuto di annullare con un attraversamento stabile dello stretto di Messina, rende più difficile e costoso il prosieguo via terra (di inoltro o di arrivo) fuori dalla Sicilia anche di merci provenienti da o dirette verso l’Italia

---

<sup>1</sup> ) ParagKhanna (2016), Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale, Weidenfeld and Nicholson, London

meridionale (2) imbarcate o sbarcate nei porti siciliani; essa ne esalta, invece, la capacità di inoltrare via mare, creando condizioni potenziali di maggior efficienza (vedi le economie di scala realizzate nel settore ro-ro e ro-pax), sia di merci sia di persone provenienti o dirette in Sicilia.

L'efficienza dei porti è quindi condizione cruciale per la vitalità dell'economia e della società siciliane. Efficienza che si esalta nella competizione per il mercato siciliano tra l'Autorità portuale del Mare di Sicilia Orientale e l'Autorità portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

L'efficienza portuale gioca un ruolo altrettanto fondamentale per le merci che arrivano nei porti siciliani via mare per ripartirne per la stessa via, come nel transhipment puro (di container o rotabili), o per la trasformazione in loco, oggi, di petrolio greggio in prodotti raffinati e, in prospettiva, di qualunque altra trasformazione “portocentrica” manifatturiera, quasi manifatturiera o logistica che si dovesse insediare in queste aree portuali o in aree ad esse collegate (3).

Un'altra delle conseguenze della insularità – evidente dalla lettura che se ne può dare attraverso la portualità della Sicilia Orientale-- è costituita dalla relativa insensibilità del ciclo economico siciliano a quello nazionale e internazionale. Lo si deduce dal fatto che i traffici che hanno attraversato i porti dell'AdSP sono calati meno dei corrispondenti traffici passati dal resto dei porti italiani durante la “grande recessione” 2008-2014, ma sono anche rimbalzati meno dei corrispondenti traffici nazionali dopo il 2014.

---

<sup>2</sup> ) sia nei raggi inferiori ai 500 km, tipici dei traffici stradali, sia nei raggi di almeno 500 km tipici dei traffici ferroviari per la mancata realizzazione di infrastrutture di attraversamento stabile dello stretto di Messina

<sup>3</sup> ) possibilità che rinvia alla tematica delle ZES (Zone Economiche Speciali) - *vedi oltre a pag. 45.*

## ***1.2 - La perifericità europea del Mezzogiorno***

La cosiddetta “perifericità” europea è determinata dal fatto che i porti di Catania (porto della rete Ten-T Comprehensive) e di Augusta (porto della rete Ten-T Core) sono tra quelli europei più a sud del Mediterraneo centrale: secondi in questo solo al porto de La Valletta a Malta.

Una condizione che ha a lungo fatto ritenere valida l’ipotesi, rivelatasi purtroppo illusoria di poter costituire l’avamposto più conveniente dell’“Italia come banchina d’Europa”. Un ruolo giocato per alcuni anni con successo dal porto di Gioia Tauro come hub dedicato al transhipment di container destinati a raggiungere via feeder destinazioni mediterranee più a nord.

Una funzione oggi messa fortemente in crisi dalla concorrenza non tanto dagli altri hub europei altrettanto vicini alla “trunk line”, la linea retta che congiunge Suez a Gibilterra”, ma dagli hub della sponda sud, in particolare di quelli più vicini alle porte occidentali (Gibilterra) e orientali (Suez) del Mediterraneo o da quelli decretati tali per “volere del principe” (in questo caso, un principe cinese), come nel caso del porto del Pireo.

## ***1.3 - La centralità “nel” Mediterraneo e “del” Mediterraneo***

L’altra faccia della medaglia della posizione geografica degli scali di Augusta e Catania è la loro oggettiva centralità mediterranea.

“Centralità nel Mediterraneo”, innanzitutto. Situazione promettente in vista della crescita in atto, e di quella prospettica ancor più robusta, dei paesi della sponda sud e sud orientale del Mare Nostrum, nonostante le persistenti instabilità politiche, e, in prospettiva ormai facilmente prevedibile, dell’intero continente africano.

Ma altrettanto promettente è la possibilità per i porti di Augusta e Catania di poter sfruttare la rinnovata “centralità del Mediterraneo” che ospita il 20% dei traffici marittimi globali alimentati da relazioni intra-mediterranee, ma sempre più dai flussi

di traffico Asia-Europa, ormai di poco inferiori a livello globale a quelli tra l'Asia e le Americhe.

Due centralità che non potranno non tradursi in una intensificazione delle relazioni anche commerciali con l'Europa e, in primis, con l'Italia, e che si prestano ad essere intercettate, per consolidare o de consolidare i relativi traffici, nei porti come Augusta e Catania, più vicini sia ai flussi di traffico globale sia ai nuovi mercati asiatici ed africani.

#### ***1.4 - Il Mezzogiorno e la rilocalizzazione “portocentrica” dell’industria manifatturiera***

Ma la vantaggiosa posizione geografica di Augusta e Catania va oggi valutata tale anche nel contesto dei processi di reindustrializzazione costiera, di near-reshoring e back-reshoring della manifattura che valuta conclusa la stagione di delocalizzazione extra-europea, ma, più in generale per la nuova tendenza alla localizzazione industriale «portocentrica» che si va affermando a scala mondiale e che vale quindi anche per ogni impresa nazionale che veda aumentare sempre più la quota delle sue esportazioni al di fuori dell'Unione Europea.

Il fenomeno è in corso in ogni continente e può imporsi in ogni parte del mondo, a ritmi più o meno accelerati a seconda della capacità degli attori pubblici e privati di riconoscere il fenomeno e di facilitarlo per cogliere al più presto le nuove opportunità.

La politica italiana di selezione e ubicazione di alcune ZES (Zone Economiche Speciali) può andare in questa direzione. Le scelte della Regione Sicilia in materia influiranno non poco sul processo qui delineato.

Sfruttare l'insularità siciliana, la centralità mediterranea e le tendenze porto-centriche della nuova industria, mentre si opera per ridurre la perifericità europea della Sicilia. Sono queste le linee di marcia suggerite dall'analisi del possibile posizionamento

strategico degli scali portuali della Sicilia Orientale sulle quali ci si soffermerà nel prosieguo dell'analisi.

### ***1.5 - I porti di Catania e Augusta prima, durante e dopo la grande recessione***

Gli scali Augusta e Catania dell'AdSP del Mar di Sicilia Orientale mostrano di aver retto bene alla “grande recessione”, la crisi prima finanziaria (2008) e poi economica (2010-2013). Augusta ha mostrato una leggera flessione ciclica durante la “crisi americana”, nel 2009; Catania ha subito una leggera flessione ciclica durante la “crisi europea”, nel 2012.

Ma i porti di Augusta e Catania che trattavano complessivamente 36.9 milioni di tonnellate di merci nel 2007 (32.6 Augusta e 4.3 Catania) nel 2017 hanno registrato un traffico totale di 36,4 milioni di tonnellate di traffico (27,7 ad Augusta e 8.7 a Catania).

I quasi 5 milioni di tonnellate perse da Augusta (quasi esclusivamente rinfuse liquide, in conseguenza del processo in corso di sostituzione di traffici di petrolio grezzo da raffinare con traffici di derivati raffinati) sono stati sostanzialmente compensati dall'aumento di 4.4 milioni di tonnellate di general cargo, dovuta al raddoppio dei traffici Ro-Ro (4) a Catania.

Risultati raggiunti e mantenuti con una netta specializzazione tra i due scali (vedi figg) che vede Catania prevalere, oltre che nella gestione del traffico passeggeri, crocieristi (5) e non, nella gestione dei traffici merci da e per la Sicilia orientale; tutti traffici che attuano in porto un cambio modale (mare-terra/terra-mare) che integra le

---

<sup>4</sup>) Roll-on/Roll-off: letteralmente: sale con le ruote e scende con le ruote. Tecnica di carico di una nave che non richiede l'uso di gru perché i veicoli sono automezzi e quindi salgono e scendono da soli attraverso una rampa di carico. Il traffico Ro-Ro (in passato strettamente limitato ai collegamenti con le isole e detto anche via traghetto; ora autostrade del mare) è in forte sviluppo come alternativa al tutto-strada sui lunghi percorsi sia per effetto della congestione della viabilità che per la politica di incentivi europei e nazionali. Il traffico è detto accompagnato se anche l'autista viaggia a bordo; non accompagnato se si carica solo l'autotreno/autoarticolato (l'autista viaggia in aereo) o solo il semirimorchio, che a destino sarà agganciato dal trattore di un trazionista che opera localmente. Quest'ultima soluzione è ovviamente la migliore sotto il profilo economico ed ambientale.

<sup>5</sup>) anche con cambio modale mare-ciolo/cielo-mare per i passeggeri che alimentano i traffici crocieristici attraverso l'aeroporto di Catania Fontanarossa

reti terrestri regionali e nazionali di trasporto presenti sul territorio; integrazione intermodale che si arricchirà ulteriormente delle potenzialità logistiche garantite dall'Interporto di Catania in via di sviluppo nell'ambito dell'Area Logistica Integrata del Quadrante Sicilia Orientale. Sviluppi auspicabili, considerato il fatto che la Sicilia Orientale produce il 57% del valore aggiunto siciliano, dato che supera il 67% se riferito al solo valore aggiunto di “agricoltura, silvicoltura e pesca” (settore nel quale la Sicilia in Italia è seconda solo all' Emilia Romagna) e il 61% se riferito al valore aggiunto dell'”industria”.

Augusta può invece puntare a vincere la competizione di altri scali nel trattamento di traffici, oltre che di prodotti energetici, petroliferi e petrolchimici che già lo caratterizzano, nei traffici che domandano trasbordi mare/mare: di container, per lo spazio che Augusta saprà conquistarsi in un mercato, quello degli hub lungo la trunk line, come già detto, difficile e pieno di competitors, ma soprattutto di rotabili, ro-ro e automotive: un mercato nel quale Augusta ha tutte le carte in regola per giocare un ruolo di primo piano mettendo a frutto i suoi ampi spazi a terra e la sua centralità cross-mediterranea (vedi più avanti il cap.4)

Entrambi gli scali, poi, debbono immaginarsi pronti ad agire al meglio da luogo e fattore di localizzazione per attività manifatturiere “portocentriche” da attrarre nelle ZES siciliane in corso di definizione.

I traffici chiave, che hanno contribuito all'andamento più che positivo e alla conferma dell'importanza degli scali di Augusta e Catania, sono dunque quello dei collegamenti intermodali Ro-Ro (origine–destinazione prevalente Italia su Italia) per Catania e quello delle rinfuse liquide (prodotti petroliferi e loro derivati) ad Augusta. Il settore intermodale Ro-Ro e Ro-Pax ha importanti possibilità di crescita, se riuscirà ad intercettare il crescente bisogno di trasporto e intermodalità della sponda sud del Mediterraneo, i Paesi dell'area MENA (6) (dall'Algeria al Marocco,

---

<sup>6</sup> ) Middle East and North Africa

dalla Tunisia alla Libia, dall'Egitto a Israele, alla Turchia compresa), come si dirà nel cap.3.

In linea dunque con le priorità dichiarate nel Piano Operativo Triennale della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, riguardo sia al completamento della integrazione infrastrutturale dei due scali sia al completamento dei piazzali con magazzini refrigerati (Augusta), per meglio servire il traffico intermodale di prodotti ortofrutticoli deperibili.

Un discorso a parte va fatto per il settore crocieristico che può essere sviluppato soprattutto nello scalo di Catania, data anche la sinergia con l'aeroporto internazionale di Catania-Fontanarossa e l'avviata procedura di realizzazione di un moderno terminal crociere<sup>(7)</sup>.

Si può dunque immaginare che si vada verso un modello di specializzazione/integrazione che preveda:

Catania, scalo prevalentemente dedicato, oltre che alla gestione del traffico passeggeri, crocieristi e non, alla gestione dei traffici da e per la Sicilia orientale, da valorizzare ulteriormente arricchendo le sue potenzialità logistiche in connessione con l'Interporto di Catania nell'ambito dell'Area Logistica Integrata del quadrante della Sicilia Orientale

Augusta, scalo prevalentemente dedicato, oltre che alla gestione dei traffici di prodotti energetici, petroliferi e petrolchimici, alla gestione dei traffici merci unitizzati, container e rotabili, movimentati mare su mare (transhipment)

Entrambi gli scali pronti ad agire al meglio da luogo e fattore di localizzazione per attività manifatturiere "portocentriche" da attrarre nelle ZES siciliane in corso di definizione.

---

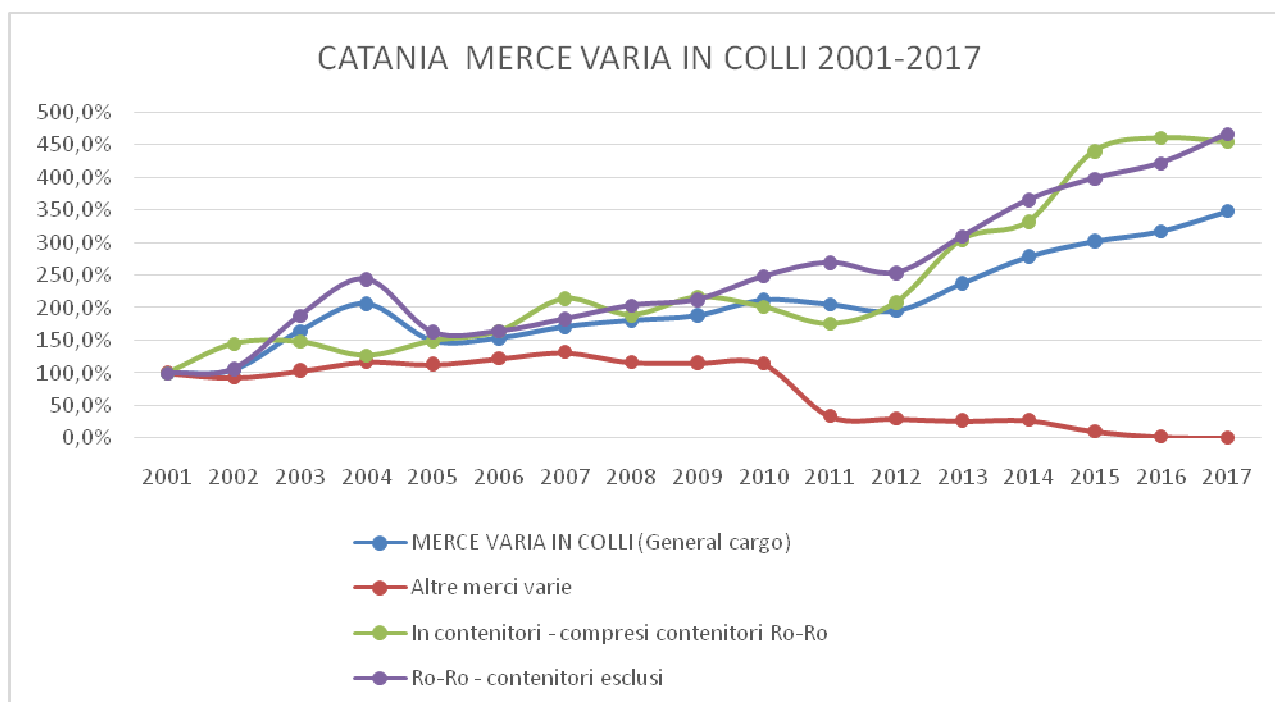
<sup>7</sup> Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale , piano Operativo Triennale POT 2018-2020, ottobre 2017 ([https://www.adspmaresiciliaorientale.it/wp-content/uploads/2017/11/2a5p\\_P.O.T.-2018\\_2020-AdSP-Mare-Sicilia-Orientale.pdf](https://www.adspmaresiciliaorientale.it/wp-content/uploads/2017/11/2a5p_P.O.T.-2018_2020-AdSP-Mare-Sicilia-Orientale.pdf))



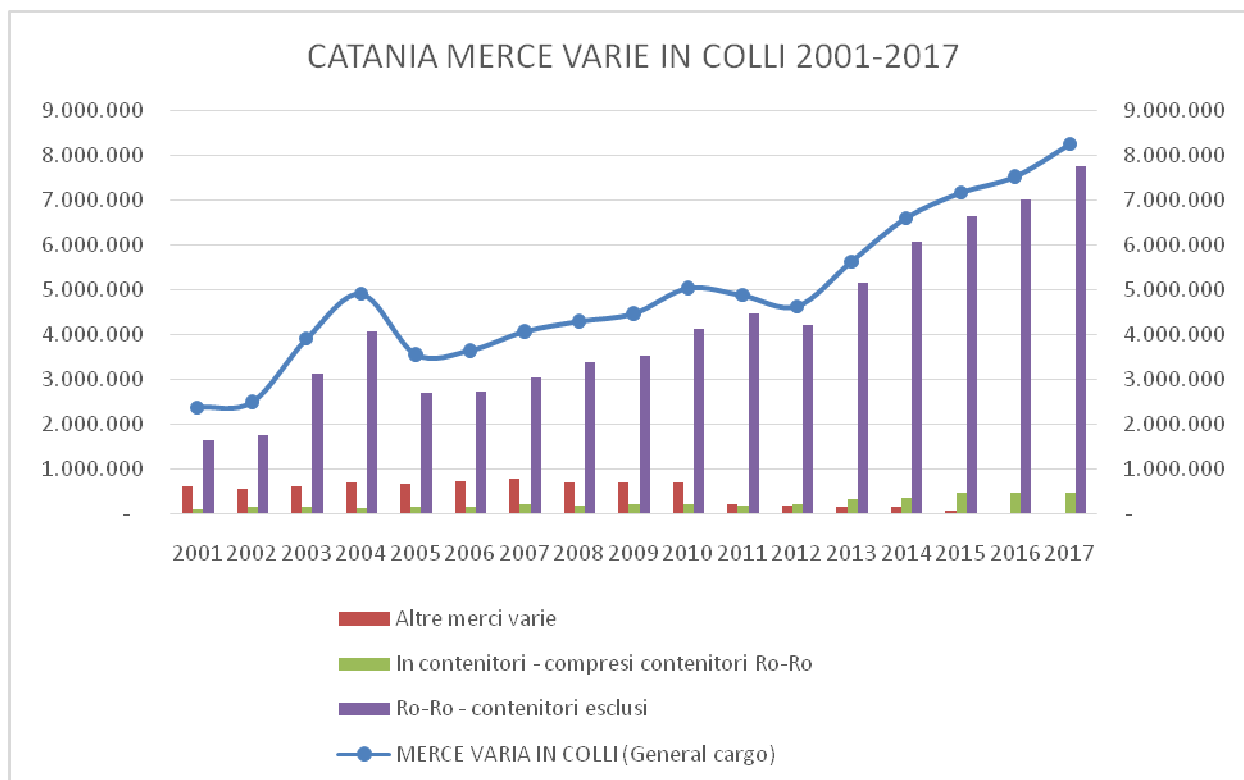
Un modello di sviluppo che avrà tanta maggior possibilità di successo, e consentirà di conseguire obiettivi tanto più brillanti, quanto più gli sforzi congiunti dell’Autorità di Sistema Portuale del mar di Sicilia Orientale, della Regione Sicilia e del governo nazionale saranno in grado di ridurre la condizione di “perifericità europea” della Sicilia e dell’intero Mezzogiorno e, per contro, di valorizzare la “centralità del Mediterraneo e nel Mediterraneo degli scali della Sicilia Orientale.

Il resto di questo rapporto è dedicato ad un esame delle problematiche relative alla possibile evoluzione della condizione del Mezzogiorno d'Italia che veda ridursi la sua “perifericità europea” (cap. 2) ed aumentare la sua centralità mediterranea (cap.3). Un modo operativo di sfruttare questa nuova condizione è delineata nel capitolo finale (cap. 4).

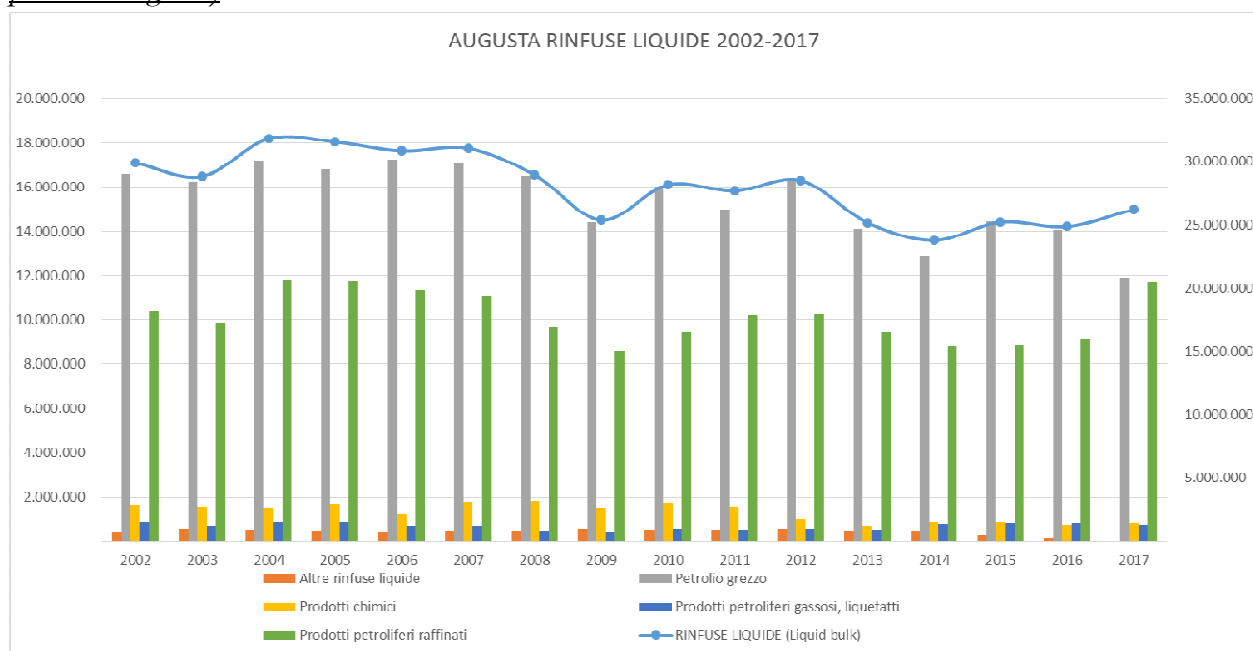
*Fig. 1.1 – Porto di Catania: Andamento dei traffici 2001-2017 (fonte: elaborazione C+3C su fonte dati porto di Catania)*



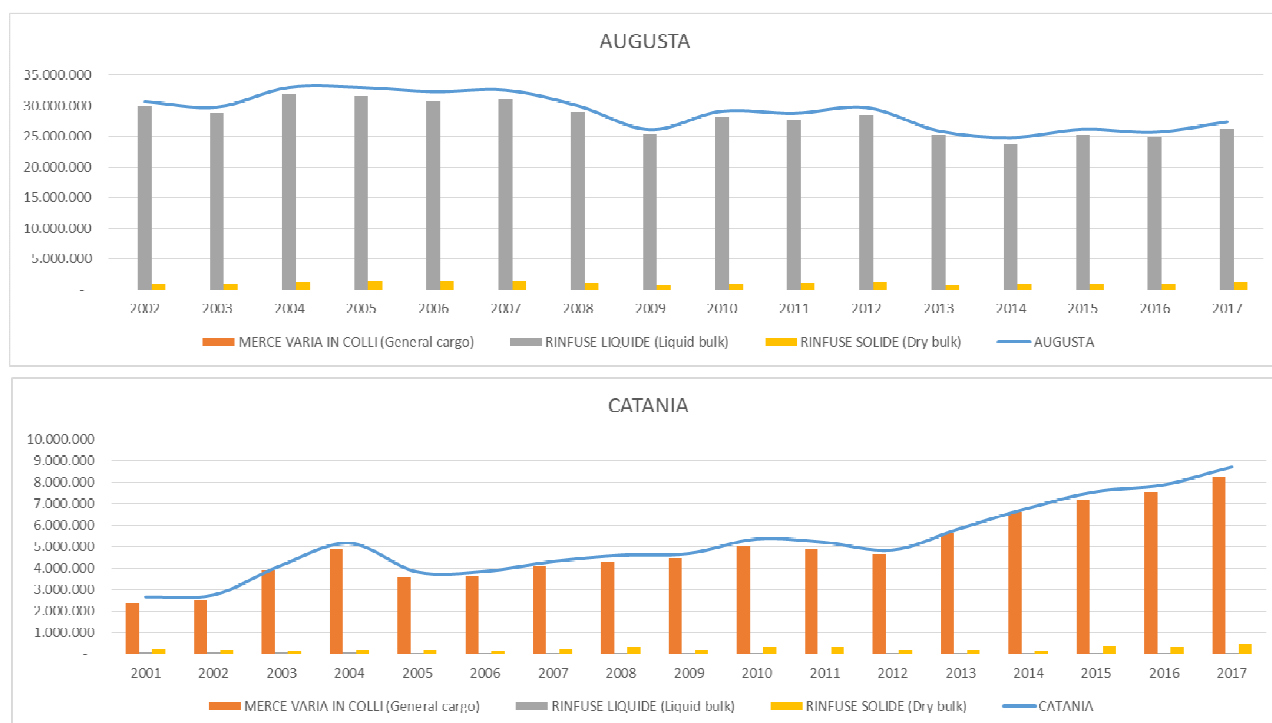
*Fig. 1.2 – Porto di Catania: Andamento dei traffici settore merci varie in colli - general cargo (ton) 2001-2017 (fonte: elaborazione C+3C su fonte dati porto di Catania)*



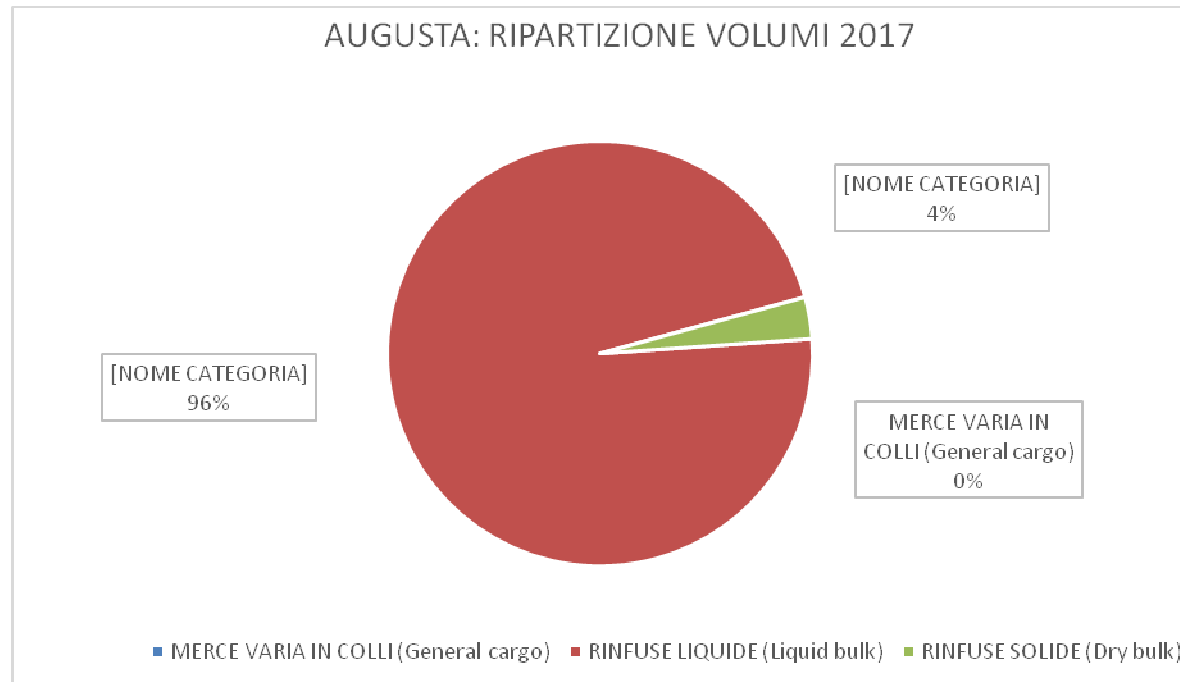
*Fig. 1.3 – Porto di Augusta: Andamento dei traffici 2002-2017 (fonte: elaborazione C+3C su fonte dati porto di Augusta)*

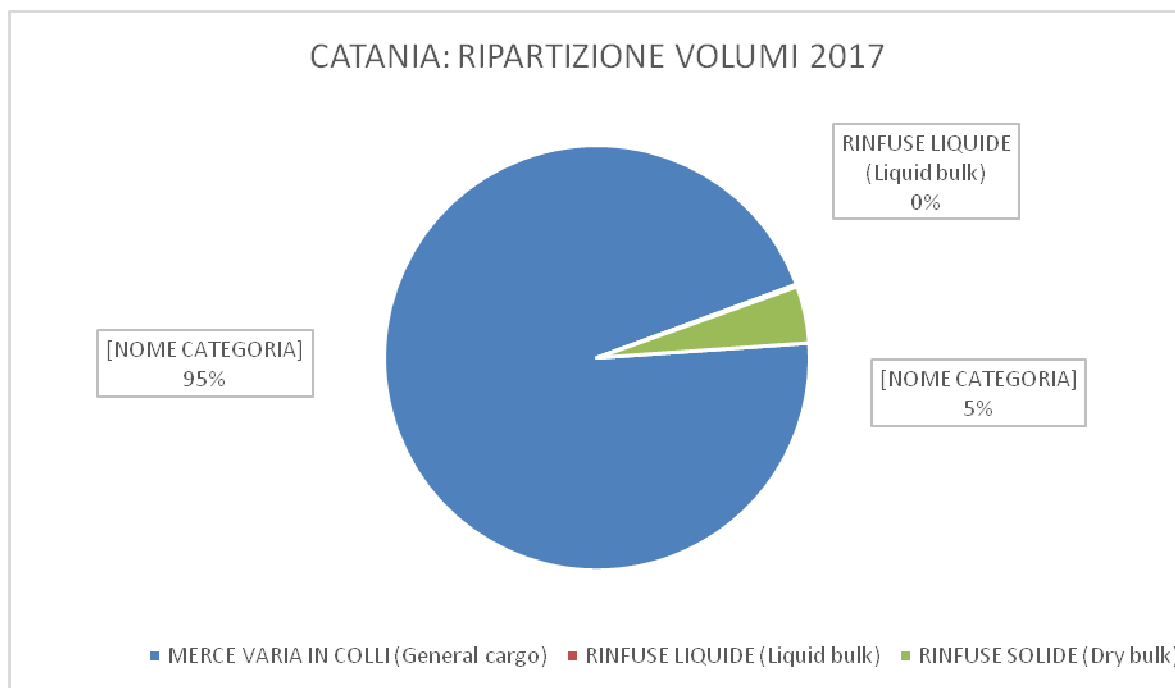


*Fig.1.4 – Andamento dei traffici Porti di Augusta e Catania 2001-2017 (fonte: elaborazione C+3C su fonte dati porto di Augusta e Catania)*



*Fig. 1.5 – ripartizione volumi di traffico per settore Porti di Augusta e Catania 2017 (fonte: elaborazione C+3C su fonte dati porto di Augusta e Catania)*





## **CAP2. La riduzione della perifericità europea del Mezzogiorno. Il corridoio Scandinavo Mediterraneo e le Autostrade del Mare**

### ***2.1. Da periferia d'Europa a centro del Mediterraneo***

Il Mezzogiorno continentale d'Italia e la Sicilia, che ne condivide molti dei destini, possono accelerare il loro percorso di crescita e di sviluppo lavorando ad una strategia che contemporaneamente tenda a ridurre la condizione di periferia dell'Europa e ad esaltarne la centralità in un Mediterraneo a sua volta divenuto nodale sulla scena globale.

Il Mezzogiorno può uscire dalla sua condizione di ritardo nello sviluppo rispetto al resto d'Italia e al resto dell'Europa solo se prende atto della sua doppia condizione geografica: di essere oggettivamente periferico, eccentrico, rispetto all'Europa e di essere, altrettanto oggettivamente, centrale nel Mediterraneo. Ma anche del fatto che queste due condizioni geografiche non corrispondono necessariamente ad analoghe condizioni economiche.

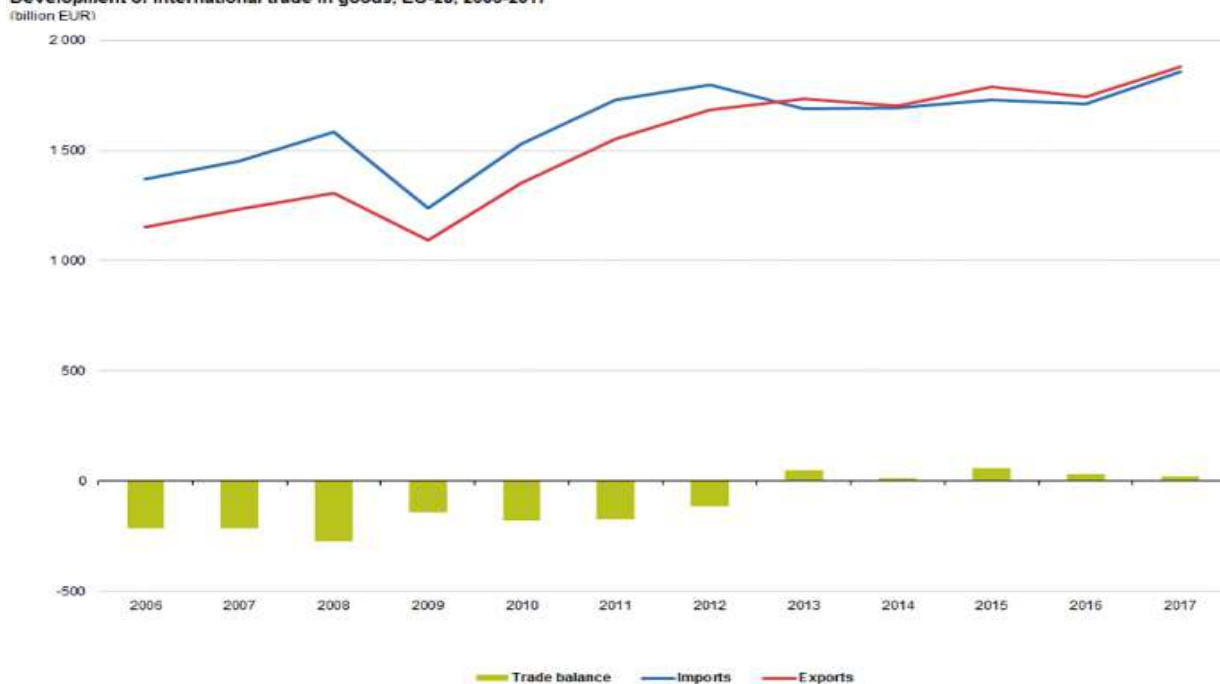
La perifericità economica europea può essere ridotta, così come, per contro, la centralità economica mediterranea può non essere adeguatamente valorizzata. Riduzione della perifericità europea così come la valorizzazione della centralità mediterranea non sono però obiettivi perseguibili lavorando solamente sul e dal Mezzogiorno. Occorre che siano obiettivi fatti propri dall'intera comunità nazionale che coinvolge nel loro perseguimento anche l'Europa.

Un doppio coinvolgimento, possibile perché corrisponde a preminenti interessi sia italiani sia continentali. Nonostante il fatto che il mercato interno sia, e sicuramente continuerà ad essere per molti anni a venire, il driver principale della crescita economica europea, è del tutto evidente che lo sviluppo delle esportazioni -- cruciali per la crescita dell'Italia più che dell'Europa, e del Mezzogiorno più che dell'Italia-- si rivolgerà sempre più a mercati extra europei.

L'intera Unione Europea, per dare una idea della pervasività del fenomeno, ha visto aumentare le sue esportazioni verso il resto del mondo del 63% dal 2006 al 2017: dall'1,15 miliardi di euro del 2006 (prima della grande recessione) agli 1,87 miliardi di euro del 2017.

Ma ciò che conta di più in questa sede è il fatto che il valore delle esportazioni extra UE aumenta ogni anno rispetto a quelle delle esportazioni intra UE, quelle guidate dall'espansione del mercato interno. Si stima che entro il 2026 le esportazioni extra UE dell'intera UE supereranno il 50% di quelle intra UE. Una percentuale che l'Italia ha già sostanzialmente raggiunto nel 2017. I mercati di domani sono dunque mercati lontani, in larga prevalenza oltre mare e quindi raggiungibili con traffici che passeranno per i porti.

Development of international trade in goods, EU-28, 2006-2017



Note: external trade flows with extra EU-28.  
Source: Eurostat (online data code: ext\_it\_intertd)

eurostat

*Fig 2.1 – Sviluppo del traffico internazionale di merci 2006-2017 (Fonte Eurostat)*

Mercati rispetto ai quali si vanno e si andranno sempre più, continuamente modificando le vicinanze/lontananze geografiche ed economiche. Risulta quindi evidente come, se le esportazioni saranno una voce centrale su cui puntare per far crescere il PIL nei prossimi 10-20 anni, lo sfruttamento della propria posizione geografica o la riduzione degli svantaggi eventualmente legati alla stessa diventino strumento fondamentale e comunque ineludibile di ogni politica di sviluppo dell'Europa, dell'Italia, del Mezzogiorno e della Sicilia.

In questo quadro l'obiettivo intermedio da raggiungere è quello di un aumento dell'accessibilità esterna del Mezzogiorno e della Sicilia che incrementi il valore logistico delle produzioni consentendo loro di raggiungere meglio (a minor costo) i mercati europei e mondiali.

Ma la maggior accessibilità esterna si raggiunge prima di tutto riducendo la perifericità europea, riannodando il Mezzogiorno all'Europa tramite le reti europee di ferrovie, strade ed autostrade del Mare.

La valorizzazione della centralità mediterranea, e della maggior facilità quindi di proiettarsi sui mercati globali, si raggiunge, invece, sfruttando i porti, come quelli di Augusta e Catania, sia come fattori di localizzazione industriale portocentrica, sia come catalizzatori dei trasporti marittimi da trasbordare (luoghi di consolidamento/deconsolidamento del traffico), in particolare di quelli da e per la sponda sud e sud orientale del Mediterraneo, nonché, in prospettiva, da e per l'Africa oltre Suez ed oltre Gibilterra.

Ma nell'avviare questa strategia occorre innanzitutto liberarsi da un "miraggio" che ha troppo lungo condizionato la politica italiana dei trasporti ed in particolare di quella portuale.

## ***2.2 Il miraggio dell'“Italia banchina d'Europa”***

Il miraggio è quello di immaginare che l'Italia possa svolgere il ruolo di banchina d'Europa.

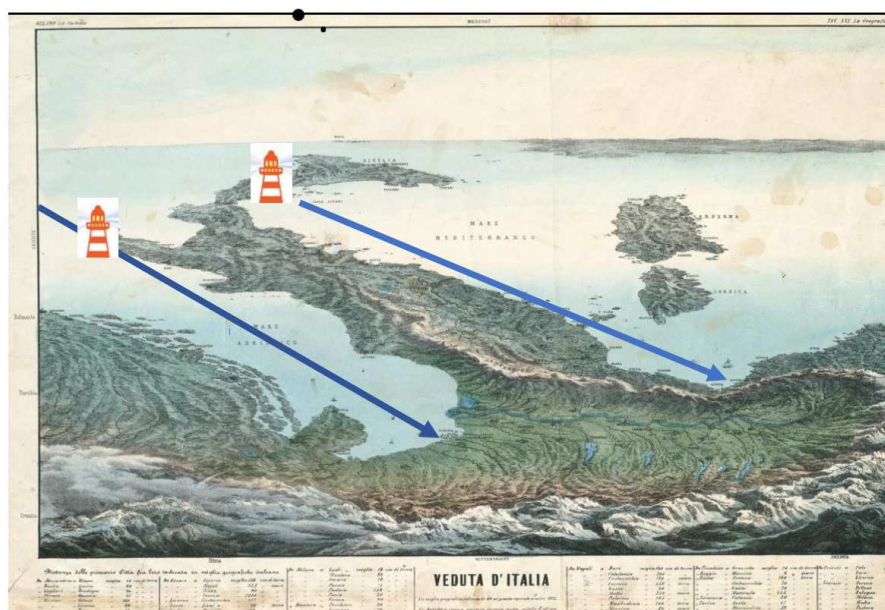
Il miraggio nasce, anche qui, dalla mancata distinzione tra centralità geografica e centralità economica e da quella tra funzione portuale di transhipment, in uno schema hub-and-spoke, e funzione portuale di destinazione finale (gateway).

È vero che l'Italia si protende in tutta la sua lunghezza verso il centro del Mediterraneo. Ma i fatti ci dicono che per i traffici oceanici, quelli che si vorrebbero intercettare per interpretare un ruolo globale, la penisola opera solo come una lunga “diga foranea” che protegge da un lato il “golfo” Alto Adriatico e dall'altro il “golfo” Alto Tirreno.

Una situazione nella quale se provenendo da oltre Suez la destinazione è l'Europa tramite scali gateway mediterranei – cosa che ancora molto spesso non è, perché i traffici tra Europa e l' Estremo Oriente, Cina in primis, tendono tuttora ad attraversare il Mediterraneo lungo la trunkline Suez-Gibilterra per dirigersi ai porti

del mar del Nord<sup>8</sup>) la nave non si fermerà all'altezza dei “fari” (Taranto o Gioia Tauro) sulla diga foranea, ma raggiungerà il punto più protetto dell'un golfo e dell'altro: Trieste e Venezia, con Rijeka, Koper e Ravenna, da un lato, e Genova, con Savona La Spezia a Livorno, dall'altro. (vedi fig.2.2)

Fig 2.2 Il miraggio dell'”Italia banchina d'Europa”



A questo schema è sfuggito, per oltre 20 anni, il porto di Gioia Tauro che, trovandosi non lontano dalla rotta di percorso minimo, la trunk line (vedi fig.2.3.) congiungente Suez con Gibilterra, ha conteso con successo, e contende oggi con qualche difficoltà, la funzione di hub di transhipment (trasbordo da nave madre oceanica a nave feeder di corto raggio e viceversa) al porto di Malta, ieri, e oggi soprattutto anche ai porti ubicati alle entrate “oceaniche” del Mediterraneo (Porto Said e Damietta, dal lato del canale di Suez; Tangermed ed Algesiras, dal lato dello stretto di Gibilterra)

Fig.2.3 : Traiettoria ottimale merci (fonte: World Bank)

<sup>8</sup> ) vedi oltre al cap.3



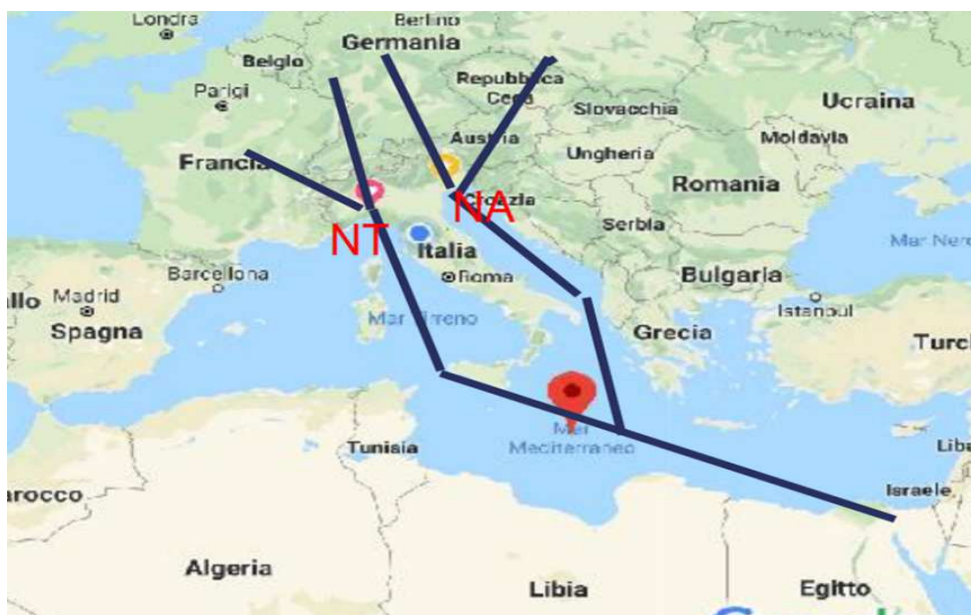
Optimal trajectory (trunk line) with the least diversion distance



Source: World Bank based on data from Lloyd's List Intelligence. Realized by Marie Metge.

Un tentativo analogo organizzato nel porto di Taranto pensato come hub di transhipment per i traffici diretti in Adriatico non ha avuto successo. Né poteva averlo come porto di destinazione finale distante via terra svariate centinaia di chilometri dai mercati dell'Italia settentrionale e dell'Europa. La situazione del transhipment nel Mediterraneo si è poi recentemente ancor più complicata per la scelta cinese di concentrare su Atene (il Pireo) i traffici oceanici tra l'Europa e l'estremo oriente operati da navi cinesi.

Nella situazione data, la portualità italiana può tentare di competere sul mercato degli hub di transhipment con i porti meno distanti dalla trunkline: oggi, Gioia Tauro e Cagliari e, domani, Augusta. Ma in prospettiva, se si andrà, come si andrà, sempre più affermando una nuova "trunk line" intermodale tendente a raggiungere il cuore dei mercati europei da gateway mediterranei (vedi fig.2.4), (evitando sia il maggior costo (diretto e quello indiretto in termini di emissioni) dei 5 o più ulteriori giorni di navigazione per raggiungere da Suez i porti del mar del Nord, sia i più lunghi percorsi terrestri per raggiungere dai porti il baricentro manifatturiero europeo spostatosi ad est e sud-est), la banchina Italia è destinata ad operare soprattutto come "diga foranea" protettiva dei "golfi" alto Tirrenico ed Alto Adriatico.

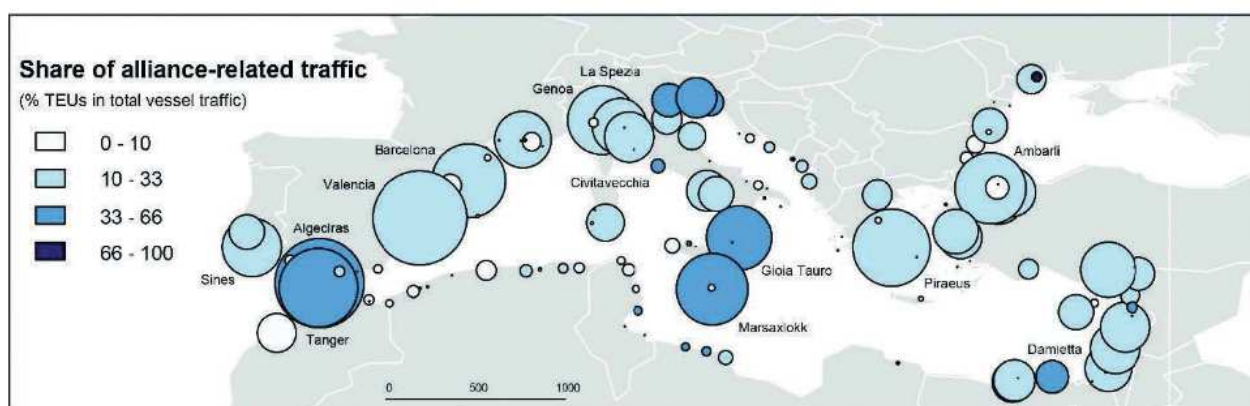


*Fig. 2.4 La possibile nuova trunk line intermodale tra Suez e il cuore dell'Europa (fonte: elaborazione C+3C)*

La fig.2.5 ci mostra come le decisioni circa l'ubicazione e la ripartizione del traffico container oceanico tra gli hub sia dominato dalle scelte imprenditoriali delle Grandi Alleanze Marittime, in concorrenza tra loro. Oggi le funzioni di hub sono svolte soprattutto attorno a Gibilterra (Tangermed, Algesiras e Valencia (anche per i traffici provenienti dall'oltre Suez) e al centro del Mediterraneo (Malta e Gioia Tauro). Si noti la catena di porti marocchini, algerini, tunisini e libici che trattano volumi minori di traffico intermediato dalle Grandi Alleanze e sui quali si tornerà più avanti.

*Fig 2.5 Volumi di traffici e quota gestita dalle Grande Alleanze nei porti del Mediterraneo 2015*

### Traffic volume and share of alliance-related traffic, 2015 (percent of total TEU traffic)



Source: Produced by Marie Metge (Centre national de la recherche scientifique) based on data from Lloyd's List Intelligence (see annex 2A)

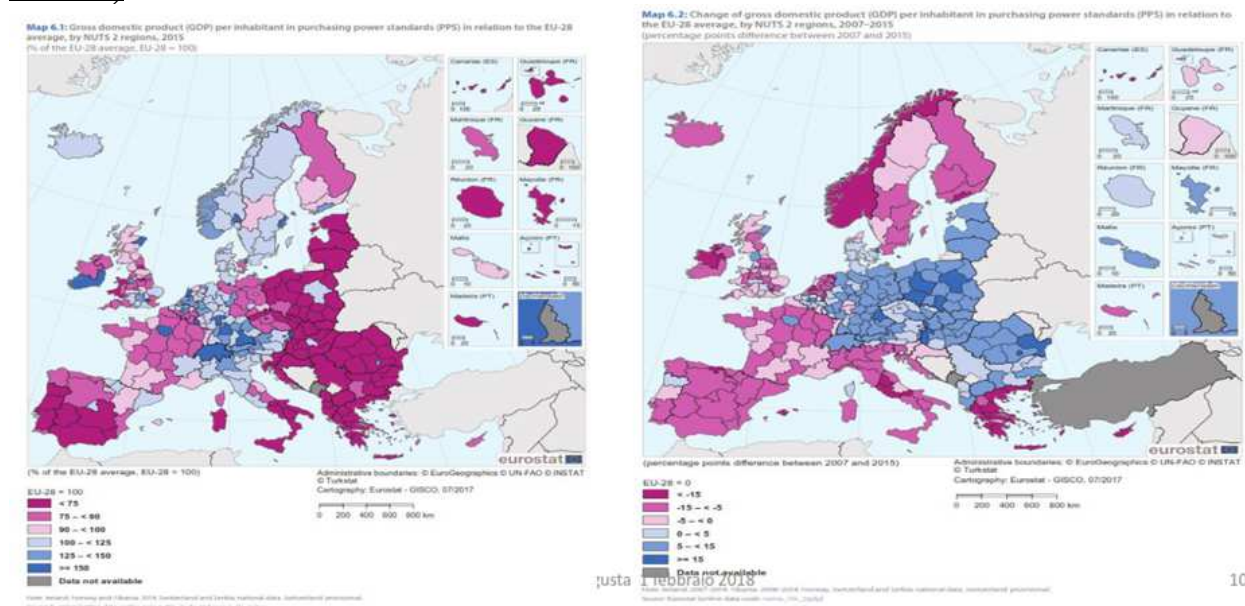
### 2.3 Minor perifericità: di quale Europa?

Una volta definito il perimetro delle legittime aspettative al di là del miraggio dell'Italia banchina d'Europa, i due quesiti al centro della strategia di incremento dell'accessibilità esterna del Mezzogiorno continentale e, nel caso che più ci interessa, della Sicilia, vanno riformulati in modo più preciso. Rispetto a quale Europa stiamo cercando di ridurre la nostra perifericità? E rispetto a quale Mediterraneo vogliamo valorizzare la nostra centralità? Alla prima domanda viene data risposta nel prosieguo di questo capitolo. Alla seconda domanda è dedicata il Cap. 3.

L'Europa, la geografia della sua economia, sta cambiando in modo profondo.

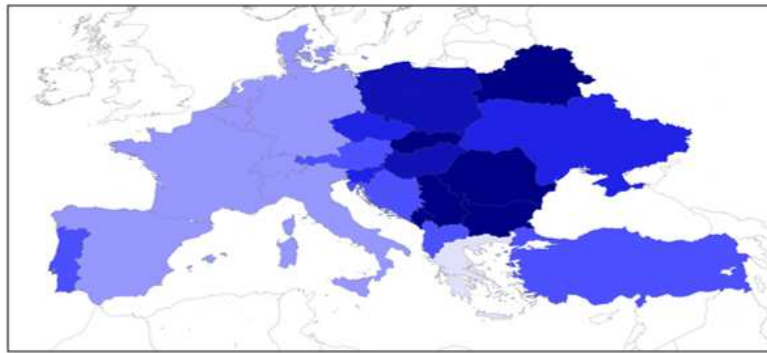
Se il Pil regionale pro capite supera la media europea lungo l'asse centrale della vecchia Europa (vedi figura 2.6) --dall'Italia centro settentrionale all'Austria, alla Svizzera, alla Germania al Belgio, all'Olanda e alla Danimarca e, oltre il Mar del Nord, alla Svezia ed alla Norvegia— le variazioni dello stesso indicatore negli anni recenti (2007-2015) si sono concentrate, oltre che, ancora una volta, in Germania, Austria e Svizzera soprattutto nei paesi della "nuova Europa", quelli che hanno beneficiato dell'allargamento dell'Unione europea dal 2004 in poi.

Fig.2.6 PIL regionale pro-capite 2015 (percentuale su media EU=100) e variazioni 2007-2015 (fonte Eurostat)

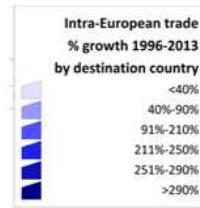


Questo fa sì che il mercato interno europeo si stia spostando radicalmente. Gli incrementi di importazioni ed esportazioni, come si vede nella fig. 2.7, dal 1996 al 2013, sia in uscita che in entrata, riguardano un'Europa che è soprattutto un'Europa centro-orientale.

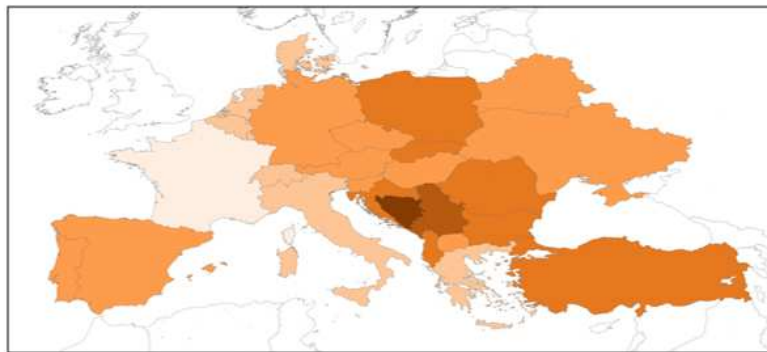
Fig. 2.7 evoluzione 1996-2013 del commercio internazionale intraeuropeo (mercato interno)



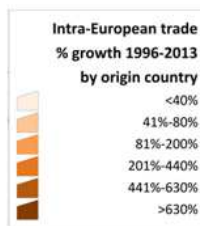
Source: MDST World Cargo Database (WCD, v. 14.01.2014)



Imports



Source: MDST World Cargo Database (WCD, v. 14.01.2014)

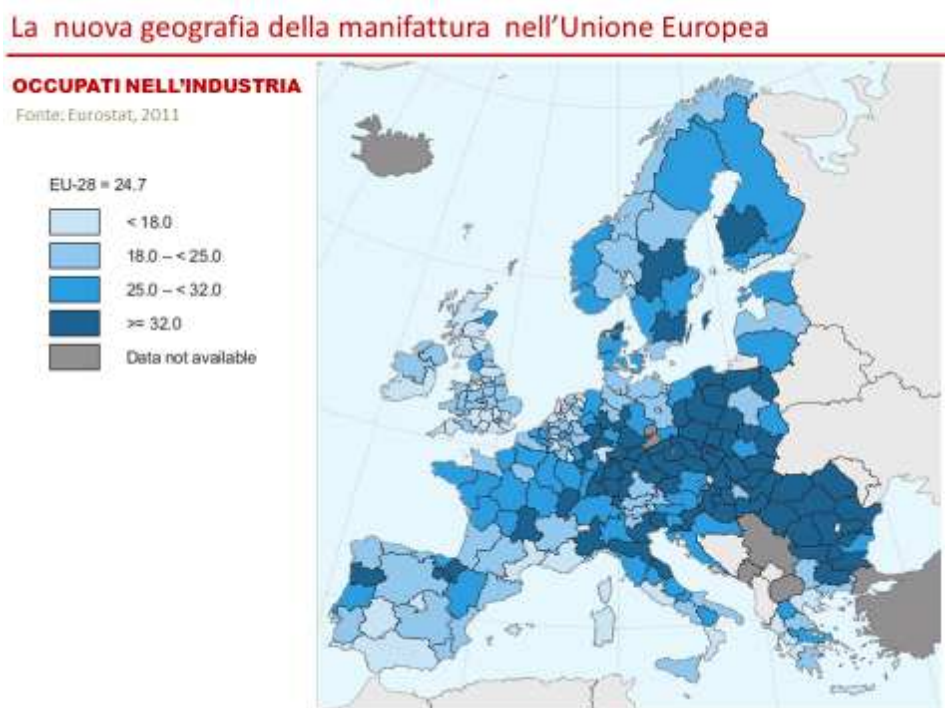


Exports

Il fenomeno della ridistribuzione dei pesi economici in Europa è ancor più marcato se si analizza la nuova geografia dell'occupazione manifatturiera che può essere considerata un buon proxy della domanda/offerta di trasporto di merci.



*Fig1.8 La nuova geografia della manifattura nell'Unione Europea. Fonte: Eurostat, 2011<sup>(9)</sup>*



## ***2.4 Mezzogiorno: una perifericità europea da ridurre***

Per immaginare quale siano le attività da intraprendere per aumentare l'accessibilità esterna del Mezzogiorno continentale e della Sicilia verso l'Europa vale la pena di porsi innanzitutto dal punto di vista dell'Unione Europea per capire in quale quadro strategico la Commissione europea collochi la questione meridionale e la sua perifericità da ridurre.

Le domande da porsi riguardano il come l'Unione Europea “veda” il Mezzogiorno, come lo “intraveda” e come, eventualmente, “potrebbe vederlo”.

Dal punto di vista che qui ci interessa, dell'aumento della accessibilità esterna del Mezzogiorno mediante una riduzione della sua perifericità europea, l'Unione europea “vede” il Mezzogiorno tramite la lente della rete transeuropea di trasporto, e più precisamente del core corridor Scandinavo Mediterraneo, che lo attraversa, e della

<sup>9</sup> )Nella figura mancano i dati relativi ai Balcani (non ancora parte integrante dell'Unione Europea). I Balcani sono invece destinazioni da non sottovalutare almeno per quanto riguarda lo sviluppo del Mezzogiorno orientale e dei porti, come Catania ed Augusta, che si affacciano sullo Jonio.

rete di Autostrade del Mare –parte integrante della rete Ten-T—che dal Mezzogiorno possono garantire un prolungamento mediterraneo dello stesso corridoio.

L'Unione Europea “intravede” invece il Mezzogiorno come piattaforma di collegamento tra rete transeuropea di trasporto, Ten-T, e la rete trans mediterranea, TMN-T, che dovrebbe costituirne l'estensione verso e nel Nordafrica.

L'Unione Europea “non vede ancora”, come invece potrebbe, una estensione della rete Ten-T dal Mezzogiorno verso i Balcani, che pure costituiscono una economia integrata, ed ancor più integrabile, con quella del sud dell'Italia, Sicilia inclusa.

## ***2.5 Come l'Unione europea “vede” il Mezzogiorno***

Il problema dell'accessibilità esterna europea del Mezzogiorno –l'altra faccia della riduzione della sua perifericità—è “vista” dall'Unione Europea entro il quadro della rete transeuropea di trasporto in corso di realizzazione.

Le reti trans-europee di trasporto, definite dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo<sup>10</sup> e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, si sviluppano secondo una struttura a "doppio livello": una rete globale (comprehensive alla quale appartiene come nodo il porto di Catania), da completare entro il 2050, e una rete centrale (core, che comprende, come nodo, il porto di Augusta), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030.

Dei nove corridoi core (CNC) che costituiscono l'architettura portante della rete core della Trans European Network-Transport (TEN-T), il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (di seguito CNC Scan-Med) è il solo che coinvolga il Mezzogiorno d'Italia, continentale e siciliano.

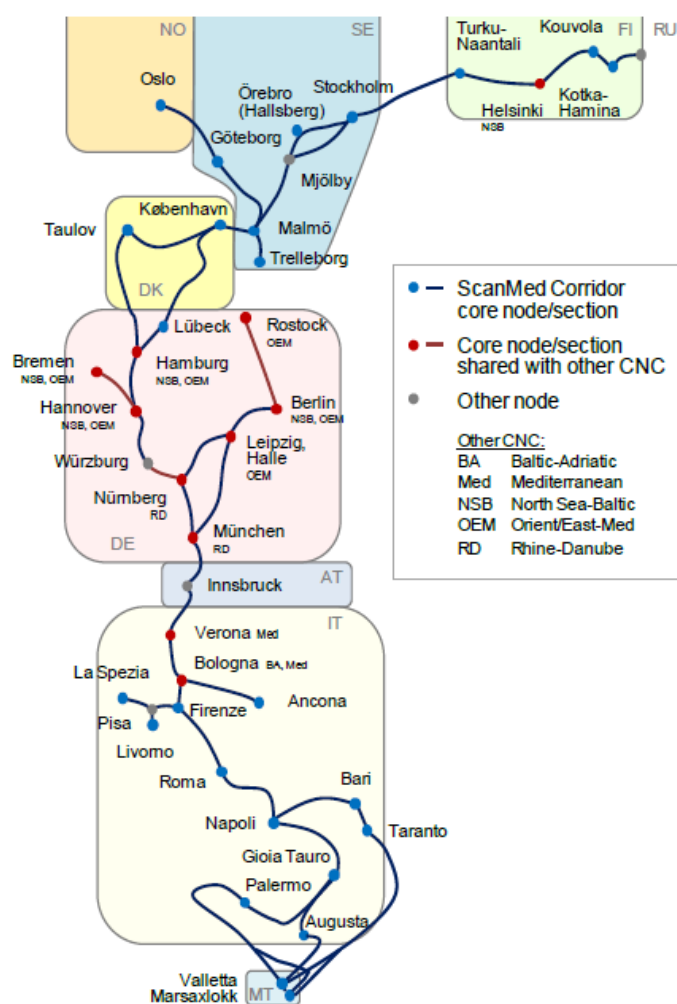
---

<sup>10</sup>Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 dicembre 2013 , sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE Testo rilevante ai fini del SEE

### 2.5.1 Il Mezzogiorno e la Sicilia nel Corridoio Scandinavo Mediterraneo

Il corridoio Scandinavo Mediterraneo attraversa l'intero continente da Nord a Sud, “collegando i principali centri urbani della Germania e dell'Italia alla Scandinavia e ai porti mediterranei italiani, della Sicilia e di Malta” (11) (vedi fig. 2.9).

*Fig. 2.9 Alignment of the Scan-Med Corridor including overlapping sections with other corridors (fonte: Third Work Plan of European coordinator Pat Cox “Scandinavian Mediterranean Corridor” Aprile 2018)*



<sup>11)</sup> Third Work Plan of the European Coordinator Pat Cox “Scandinavian Mediterranean Corridor”, April 2018



E' quest'ultimo richiamo ai porti che segnala come il Mezzogiorno d'Italia sia coinvolto nel progetto di creazione del core corridorScanMed in modo atipico: complesso e multimodale.

La ragione sta tutta nel fatto che il CNC ScanMed prende atto della decisione italiana di mantenimento della discontinuità territoriale tra la Calabria e la Sicilia (12) , mentre, al contrario, si propone di superare quella tra la Germania, la Danimarca e la Svezia/Norvegia pur divisi da ben più ampi spazi di mare (13)(14).

Fatto che fa sì che il corridoio Scandinavo-Mediterraneo sia tutto costruito attorno ai suoi archi e nodi terrestri, ferroviari e stradali, che sono la spina dorsale di una rete nata per perseguire l'integrazione modale, l'interoperabilità transnazionale e il coordinamento del suo sviluppo al fine di aumentare la connessione del mercato interno nel "comune interesse europeo". Un corridoio che, concepito in questa prospettiva, arriva fino a Napoli con caratteristiche omogenee a quelle ipotizzate per l'attraversamento dell'Europa dalla Finlandia all'Italia centro-settentrionale. Caratteristiche estese anche all'arco di ferrovia AV/AC Napoli-Bari, ma non più a sud.

Più a sud, il corridoio assume invece caratteristiche tutte proprie perché gli archi terrestri, stradali e ferroviari, di attraversamento di Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia, sono affiancati/sostituiti da quelli marittimi di collegamento di Napoli con Palermo (e i porti maltesi di LaValletta e Marsaxlokk)e quelli sempre marittimi che collegano Bari-Taranto con Catania-Augusta, anche se il tracciato ufficiale del CNC ScanMed sottolinea solo e direttamente i collegamenti tra Bari\_Taranto e i porti maltesi)

---

<sup>12)</sup>la decisione di non prevedere un "collegamento stabile" di attraversamento dello stretto di Messina è stata dettata, come è noto, dal governo italiano, che, come ogni governo degli stati membri, ha, ai sensi dei trattati europei, l'ultima parola sui tracciati degli archi della rete Ten- T che ne attraversano il territorio.

<sup>13)</sup> All'ÖresundFixed Link, tratta di 15,9 km che collega la Svezia alla Danimarca tra Malmö e Copenaghen inaugurato il 1° luglio 2000, seguirà entro il 2021 la realizzazione di un tunnel sottomarino, stradale e ferroviario, lungo più di 18 km denominato FehmarnBelt

<sup>14)</sup>Third Work Plan of the European Coordinator Pat Cox "Scandinavian Mediterranean Corridor" , April 2018

*Fig. 2.10 Il tracciato del CNC (core network corridor) nell'Italia Centro-Meridionale (Fonte: Third Work Plan of European coordinator PatCox "ScandinavianMediterraneanCorridor" Aprile 2018)*



Il carattere misto, marittimo e terrestre, che si è voluto attribuire alla rete Ten-T del Mezzogiorno risulta confermato come scelta strategica anche dalle richieste già avanzate dall'Italia per la revisione quinquennale, in corso, della rete Ten-T. La priorità strategica di tracciato ferroviario avanzata dal governo italiano riguarda solo l'adeguamento a standard da AV/AC delle dorsale adriatica da Bari ad Ancona.

La singolarità del carattere misto della rete Ten-T del Mezzogiorno produce due conseguenze rilevanti.. La prima, è un sostanziale minor impegno circa l'entità e la tempestività dell'ammodernamento delle reti stradali e ferroviarie dell'Italia meridionale continentale e della Sicilia. La seconda, è una almeno teorica maggior attenzione al ruolo delle autostrade del Mare come prolungamento della rete transeuropea di trasporto verso la Sicilia e Malta.

Questo fa sì che, sul lato terrestre, si possa/debba contare sulla programmazione e il cofinanziamento europei solo per investimenti ferroviari e stradali di ordine manutentivo delle infrastrutture esistenti, o di carattere orizzontale (sistema di segnalamento ERTMS, materiale rotabile, etc) o di carattere locale. Investimenti che dovrebbero, quanto meno, nel caso del trasporto ferroviario puntare a rendere le infrastrutture esistenti capaci di soddisfare standard minimi di servizio richiesti all'intera rete europea: quali, ad es., quelli relativi alla lunghezza dei treni ("al di sotto dei parametri standard in molte sezioni della rete in Italia a sud di Firenze (400-

600 m.)”[invece di 740 m.](15), alla sagoma delle gallerie, la “P400”, richiesta per il trasporto di semirimorchi nel trasporto intermodale non accompagnato (“standard P400 non raggiunto sulle linee attuali a sud di Bologna/Firenze”(16)).

In Sicilia la sola eccezione, la sola grande opera, prevista è rappresentata dall’ammodernamento del collegamento ferroviario Palermo –Messina- Catania -in gran parte da costruire ex novo e che, anche per questo, si ipotizza di completare dopo il 2030(17) previsto per il completamento dell’intera rete core-: Per quella data occorrerebbe comunque provvedere anche all’adeguamento del nodo ferroviario di Palermo che oggi non garantisce il rispetto degli standard minimi relativi alla lunghezza dei treni serviti ( $\geq 740$  m.) e del carico assiale sopportato ( $\geq 22.5$  ton).

Nel caso del trasporto stradali si ipotizza di intervenire solo in pochi casi di sotto standard infrastrutturali da correggere, anche se talvolta un maggior numero di corsie e maggiori spazi di parcheggio attrezzati potrebbero migliorare le performance, assieme all’applicazione dei sistemi digitali che progressivamente stanno cambiando domanda e offerta anche dei servizi stradali.

In campo aeroportuale gli interventi previsti riguardano il miglioramento di pista ed aerostazione dell’aeroporto di Palermo e il collegamento alla rete “core” europea degli aeroporti di Catania, Palermo e Trapani. Intervento da intendere anche come contributo allo sviluppo delle attività crocieristiche (anche di home port) laddove, come a Catania, l’aeroporto di Fontanarossa può garantire una sinergia decisiva per lo sviluppo di questi traffici.

Ad una minor urgenza di ammodernamento delle tratte terrestri, con una conseguente minor allocazione di risorse rispetto alle sezioni più settentrionali del corridoio, in nome del carattere misto degli archi della rete TEN-T a sud di Napoli sarebbe dovuto

---

<sup>15</sup> )Third Work Plan of the European Coordinator .... Citato, pag 18

<sup>16</sup> ) Third Work Plan of the European Coordinator .... Citato, pag 18

<sup>17</sup> ) si ipotizzano lavori necessari per 6 miliardi di euro; si tenga presente che il costo della costruzione dell’alta velocità Napoli -Bari è stimato in 5.8 miliardi di euro

logicamente corrispondere un chiaro maggior impegno strategico relativo alle tratte marittime.

Il fatto non si è invece ancora verificato.

La matrice delle reti transeuropee di trasporto TEN-T tutta di supporto alla costruzione e al funzionamento del mercato interno europeo rende ancoradifficile il comprendere che i nuovi “colli di bottiglia” delle, e i nuovi “collegamenti mancanti” alle, reti europee si concentrano oggi sempre più nei luoghi, i porti, dove le reti europee si collegano a quelle mondiali, tipicamente marittime.

Il Corridoio ScanMed si è trovato prima di ogni altro di fronte a queste tematiche “impreviste” (18). Ha dovuto per primo prender atto del fatto che gli archi marittimi Napoli -Palermo e Bari-Taranto-Catania non sono l'ultima tratta meridionale del corridoio europeo Scanned, ma i primi archi di una rete marittima trans mediterranea tanto densa quanto strategica per la crescita dell'intera Europa. Ne consegue che il work plandello ScanMed va letto assieme al Detailed Implementation Plan delle Autostrade del Mare (19), il progetto trasversale a tutti i Core Corridors che al Mediterraneo dedica due capitoli: il cap.7 al Mediterraneo Occidentale e il cap.8 al Mediterraneo Orientale e al Mar Nero.

### ***2.5.2 Il Mezzogiorno, la Sicilia e le Autostrade del Mare mediterranee***

Le due sottoreti mediterranee delle Autostrade del Mare sono quelle rappresentate in Fig. 2.11 e in Fig. 2.12. La densità delle due sotto reti è conseguenza del fatto che il Mediterraneo è ritornato al centro della scena marittima globale. Oggi, come si vedrà nel cap.3, il Mare Nostrum serve sia da “area di transito” che collega l'Europa ed il

---

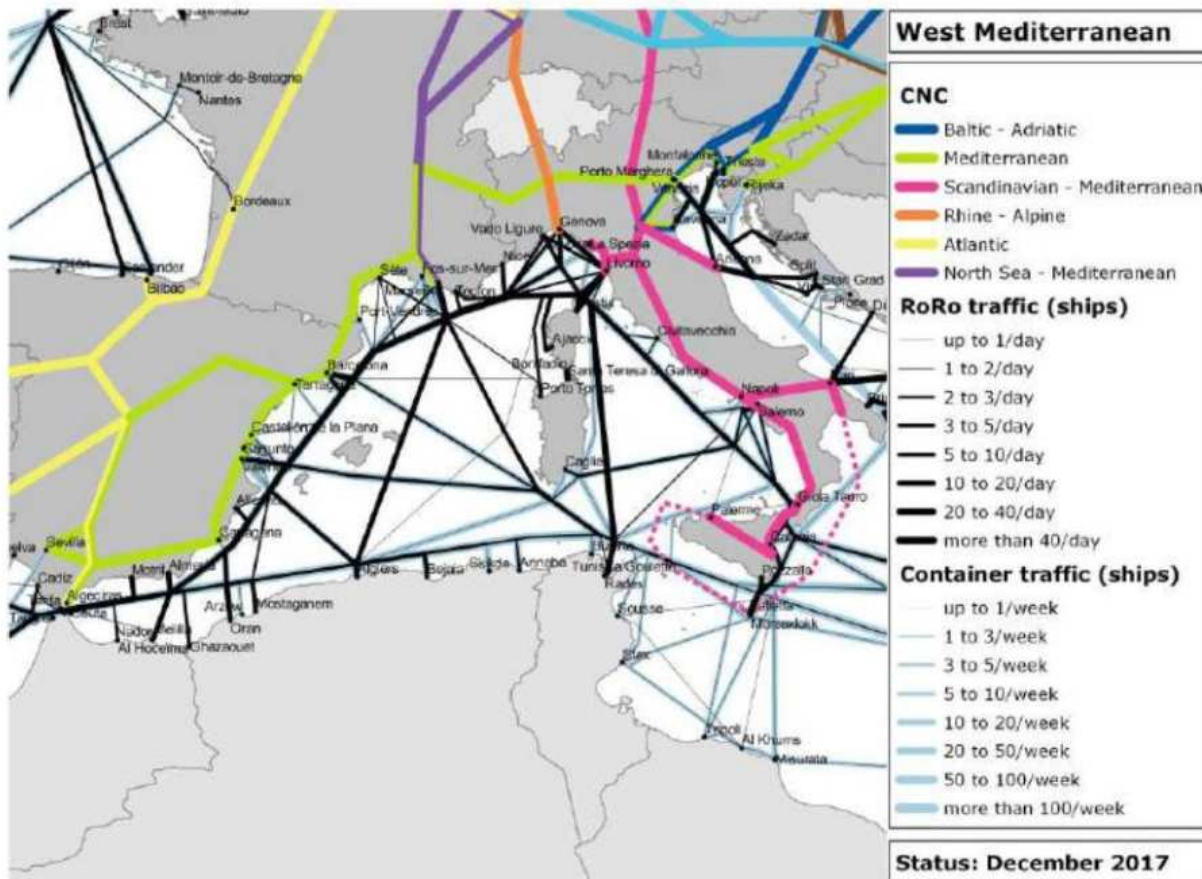
<sup>18</sup> ) il tema della estensione della rete Ten-T al di fuori dell'Unione Europea era stata affrontata nell'ambito di un gruppo di lavoro preparatorio dei regolamenti Ten-T e CEF del 2013 (vedi Costa, P. e Campagnolo S. *Ten-t policy review. Expert group 4. Ten-t extension outside the EU*, Rapporto Finale, 2010)

In quella sede si era suggerito di identificare i nodi *core* interni (porti ed aeroporti europei) ed esterni da connettere, distinguendo tra le attività di *chiusura del sistema infrastrutturale europeo*, per estendere il mercato interno ai paesi confinanti candidati o potenzialmente candidati allargamento dell'Unione e *l'apertura del sistema infrastrutturale europeo* al resto del mondo, con lo scopo di inserire la rete Ten-T in quella mondiale, prevalentemente marittima ed aerea, che rende possibile il commercio internazionale mondiale che alimenta anche il mercato interno europeo

<sup>19</sup>) Motorways of the Sea, Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Brian Simpson, Aprile 2018. ([https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/motorways-sea\\_et](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/motorways-sea_et))

Nord Africa con l'Asia sia da “area di mercato” (il mercato intra mediterraneo) che collega tutti i paesi rivieraschi di tutte le sponde con ogni tipo di traffico marittimo.

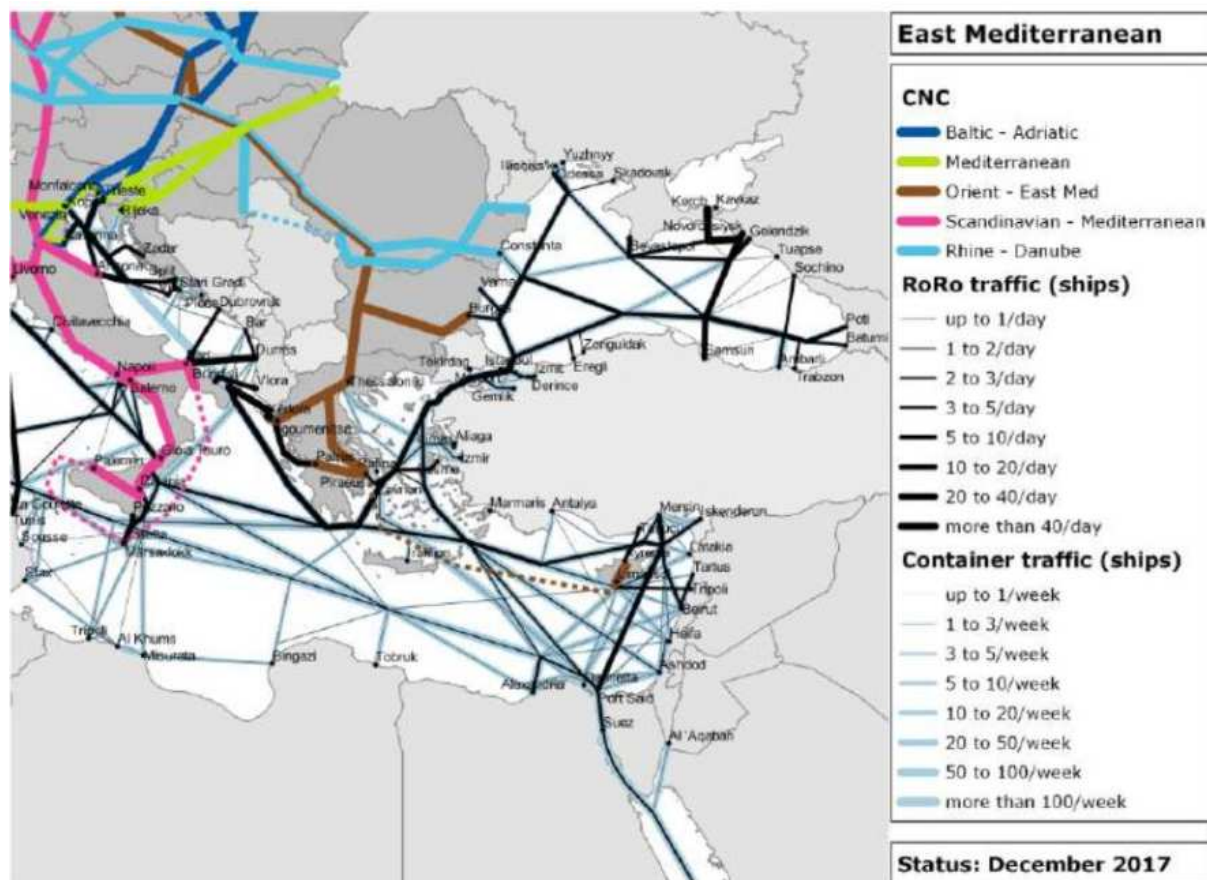
*Fig. 2.11 Rete delle linee di navigazione del Mediterraneo Occidentale nel 2017 (fonte: Motorways of the Sea, Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Brian Simpson, Aprile 2018.)*



Il Mediterraneo occidentale è quello maggiormente collegato al resto del mondo dalle principali rotte commerciali intercontinentali, da e per l'Asia incluse. Esso mostra un traffico prevalente in direzione Nord-Sud, vale a dire dall'Europa al Nord Africa, e in particolare tra il sud della Spagna e il Marocco. Ospita quelli che sono attualmente i più importanti porti di transhipment, al centro di sistemi complessi di hub-and-spoke, direttamente collegati dai principali servizi sia con l'Asia sia con le Americhe.



*Fig. 2.12. Rete delle linee di navigazione del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero nel 2017 (fonte: Motorways of the Sea, Detailed Implementation Plan of the European Coordinator Brian Simpson, Aprile 2018.)*



La sottorete del Mediterraneo orientale (e del Mar Nero) si caratterizza per la ricchezza di collegamenti marittimi regolari a corto raggio lungo tre principali rotte (internazionali) ro-ro:

--quella che collega i porti dell'Adriatico con quelli greci,

--quella che collega la Turchia alla Grecia e

--quella che connette il Vicino Oriente (Egitto, Turchia e Cipro).

Principalmente servizi ro-ro sono anche quelli che collegano tra loro i porti del Mar Nero. L'organizzazione dei traffici in questo sottosistema sta cambiando con una certa velocità perché risente della vicinanza alla principale rotta commerciale Europa-Asia che attraversa il Canale di Suez, recentemente approfondito. Il traffico di transhipment (container) è oggi appannaggio dei porti di Ambarli (Turchia), Pireo (Grecia) e Gioia Tauro e Malta che contornano la Sicilia. Un traffico gateway di

origine oceanica (oltre Suez) si spinge fino al Nord Adriatico toccando Koper, Trieste, Venezia e Rijeka.

E' in questo ricco quadro marittimo mediterraneo che anche il ruolo giocato dalla portualità siciliana in generale, e da quella della Sicilia orientale più in particolare, risulta non secondario già oggi, e foriero di interessanti sviluppi che attendono solo di essere colti.

Vale ricordare sempre che per Catania, per la Sicilia Orientale, (e Palermo, per la Sicilia Occidentale) il ruolo principale oggi giocato è quello di collegamento con i porti nazionali dello Jonio e dell'Adriatico in un autentico servizio di autostrada marittima. Sono traffici da considerare sostanzialmente "protetti", non contendibili da altri porti se non siciliani, che costituiscono uno zoccolo dimensionale sul quale costruire una possibile efficienza da spendere in competitività sui mercati dei traffici mediterranei contendibili.

Su questo tema però né il Work Plan dello ScanMed né il DetailedImplementationPlan delle Autostrade del Mare sono di grande aiuto.

Non esiste un dichiarato punto di vista europeo. Un modo nel quale l'Europa "vede" il ruolo del porto core di Augusta e di quello comprensivo di Catania.

Secondo l'Unione Europea il porto di Augusta è uno scalo che può avere un ruolo da nodo della rete Ten-T core , perché è infrastruttura di grandi potenzialità, oggi sfruttate solo per i traffici petroliferi in profonda evoluzione, ma altrimenti utilizzabili anche a servizio di traffici unitizzati; container, con-ro, ro-ro. Traffici i con-ro e ro-ro già sviluppati e in continua crescita a Catania (vedi cap.1) ma in spazi portuali limitati e in potenziale concorrenza con una destinazione a porto crocieristico (anche con ambizioni di home port).

Le sole informazioni che ci vengono dalle analisi e dalle indicazioni europee sono quelle che fotografano la situazione attuale.

Sul mercato dei container, degli hub container perché la condizione di insularità non consente di immaginare catene logistiche intermodali mare-terra, lo sviluppo, a lungo cercato ad Augusta, potrebbe raggiungersi solo guadagnandosi spazi di mercato contendendolo a Gioia Tauro a nord e Marsaxlokk (Malta) a sud. Oggi constatando che, in un mercato container mediterraneo in crescita, Gioia Tauro sembra essere in difficoltà. mentre il porto maltese è andato rafforzando il suo ruolo sfruttando la sua centralità geografica mediterranea.

Sul mercato dei ro-ro la situazione è sicuramente Più aperta. I vincoli infrastrutturali all'organizzazione di traffici ro-ro non sono insuperabili in molti dei porti mediterranei. La concorrenza è quindi molto intensa. Ma normalmente siamo di fronte a traffici da porto a porto, con servizi diretti, che alimentano un intreccio di traffici intramediterranei che potrebbero trovar giovamento dalla creazione di un punto centrale di consolidamento deconsolidamento accentrimento smistamento. Augusta ha le caratteristiche di collocazione geografica e di ampiezza di spazi a terra che la possono candidare allo svolgimento di questo ruolo. Collocazione geografica che si esalta non appena si ipotizzi un aumento di traffico generato dalla crescita economica dei paesi della sponda sud e della sponda sud est del Mediterraneo.

È quanto intravisto, questo sì, anche dall'Europa che immagina un maggior ruolo dei paesi europei, con l'Italia, in uno scenario di crescita delle economie dei paesi della sponda africana ed asiatica del mare nostrum e del loro raggiungimento tramite una estensione della rete transeuropea di trasporto ad una rete trans mediterranea.

## ***2.6 Come l'Europa “intravede” il Mezzogiorno***

I filoni di analisi “europea” del Mediterraneo che possono interessare questo studio sono quelli relativi alla “estensione delle reti Ten-T ai paesi confinanti e quelli, più generali, condotti nell’ambito dei lavori dell’Unione Euro-Mediterranea, in particolare quelli relativi ai trasporti.



### ***2.6.1. L'estensione della rete Ten-T ai Paesi Vicini: l'asse mediterraneo***

Nell'ottica settoriale (trasporti ed energia) la Commissione Europea punta a raggiungere l'obiettivo di promuovere l'adozione degli standard tecnici UE in tutto il mondo, con particolare attenzione ai mercati emergenti e al fine di sostenere l'industria europea e mantenere la sua leadership, anche nel settore dei trasporti.

In questo contesto, la creazione di una rete trans-mediterranea di trasporto (TMN-T), che è solo uno dei 6 assi di potenziale estensione della rete Ten-T ai Paesi Confinanti, vedi Fig. 2.13 (20), e la sua connessione con la rete trans-europea (TEN-T) di trasporto, rimangono sì sia una priorità sia una opportunità da cogliere, ma non per esse non si sono ancora raggiunti gli ambiziosi obiettivi che ci si era posti nel 2009, poco dopo la revisione 2004 della rete TEN-T(21).

Oggi, per quanto riguarda l' "asse mediterraneo" (Fig. 2.14), l'estensione della rete TEN-T ai paesi limitrofi (neighbouring countries) ha una condivisione politica di base, laddove si è già programmato (22) che "il [nuovo] regolamento TEN-T integrerà l'estensione della rete TEN-T ai paesi EUROMED", ma non ha ancora superato i problemi classici di una base legale comune a sostegno degli strumenti di finanziamento, essenziali in un settore, quello delle infrastrutture e della logistica, per definizione, specialmente il primo, altamente "capital intensive"-

---

<sup>20</sup>) i sei assi di sviluppo della politica di estensione delle reti Ten-T al di fuori dell'UE attuale sono :

1. *Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (Northern Axis)*

2. *Central Axis*

3. *Western Balkan Core Regional Network*

4. *Turkey – TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment)*

5. *TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus-Asia)*

6. *Mediterranean Axis*

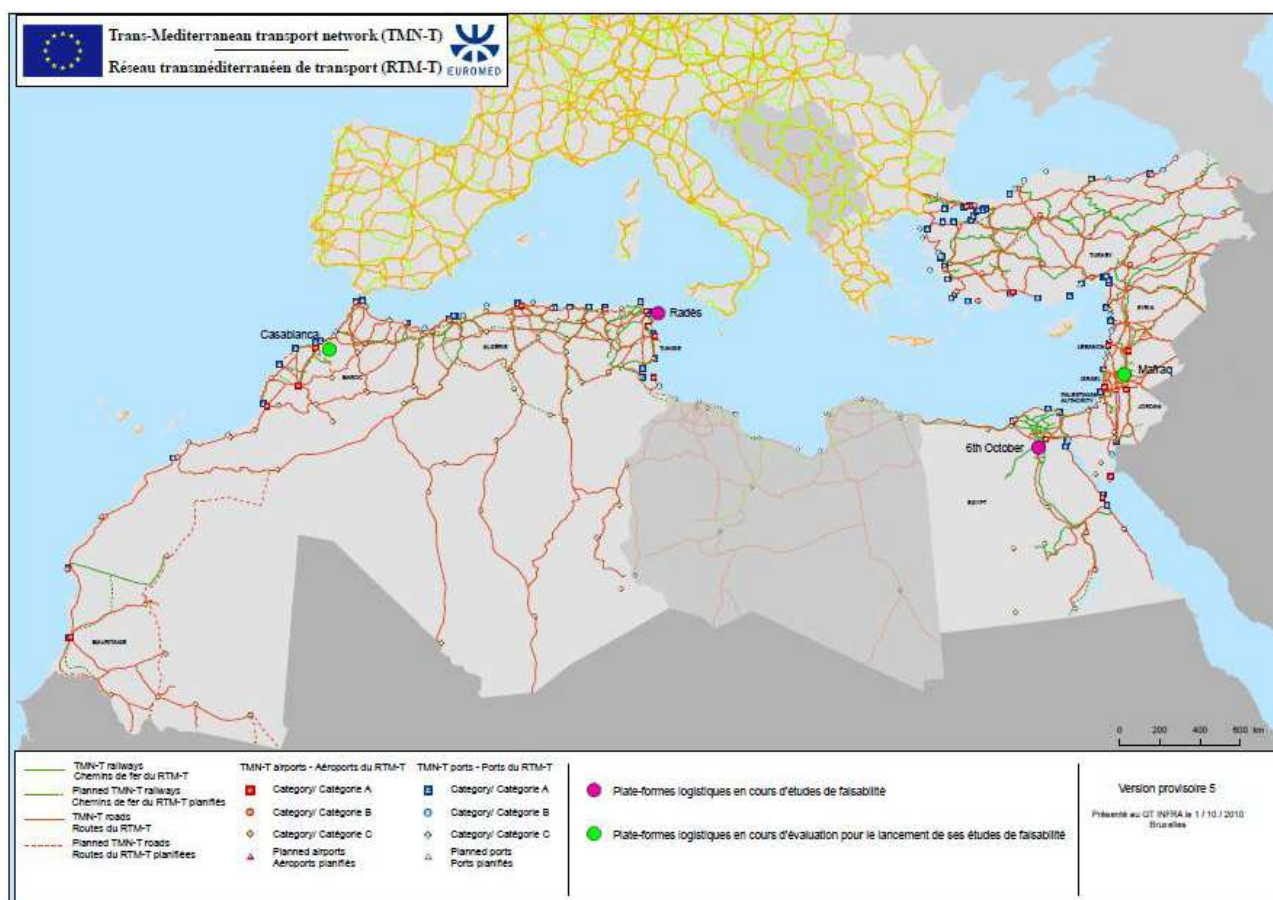
<sup>21</sup> TEN-T POLICY REVIEW EXPERT GROUP 4 METHODOLOGY FOR TEN-T PLANNING Ten-T Extension outside the EU

<sup>22</sup> Management Plan 2017 Directorate-General for Mobility and Transport

*Fig 2,13 TEN-T: connecting the neighbours(Fonte: Green Paper: A review of the trans-European transport network policy – 2009)*



*Fig2.14- La rete trans-mediterranea di trasporto (TMT-T) (Fonte : Mediterranean Cooperation Programme for Infrastructure Development RAILMED Forum on the Integrated Transportation System in the Mediterranean Area, Lecce, 12 October 2012)*



Per il momento ci si deve accontentare delle opportunità di cooperazione e delle risorse messe a disposizione dall' European Neighbourhood Instrument (ENI) (23 anche per intensificare il trasporto marittimo con la sponda sud del Mediterraneo nell'ambito del nuovo programma ENI CBC "Bacino del Mediterraneo").

## 2.6.2 Il piano d'azione per I trasporti regionali mediterranei 2014-20

L'ultima ridefinizione "europea" di una politica dei trasporti euromediterranei è quella delineata nel Regional Transport Action Plan for the Mediterranean

<sup>23</sup>) I 16 Paesi partner ENI sono:

ENI Sud - Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Libia Marocco, Palestina, Siria, Tunisia

ENI Est - Armenia, Azerbaijan, Bielorussia, Georgia, Moldavia, Ucraina

Vedi <http://www.enpicbmed.eu/enicbmed-2014-2020/the-european-neighbourhood-instrument>

Region(Piano d'azione regionale mediterranea per i trasporti (RTAP 2014-2020))(24) del 2015 che riafferma i due pilastri della cooperazione euro mediterranei trasporti:

--riforma e convergenza normativa in tutti i settori (marittimo, aviazione civile, stradale, ferroviario e urbano) e

--creazione della futura rete di trasporto trans-mediterraneo (TMN-T) da collegare alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T), via terra e via mare.

Il RTAP 2014-20 per il Mediterraneo individua 23 "azioni" da intraprendere tra le quali 7 "Azioni di trasporto marittimo" (25). Ai nostri fini interessa sottolineare l'azione 6 "Autostrade del mare" il cui sviluppo continuerà a svolgere un ruolo chiave nel collegare la regione euromediterranea gli hinterland dei suoi porti. E' per questo che l'Azione 6 prevede di incoraggiare i partner mediterranei a fornire servizi multimodali integrati e interoperabili per contribuire allo sviluppo di collegamenti tra la rete Ten-T europea e la futura rete TMN-T.

Insomma l'Unione Europea e l'Intera Unione Mediterranea puntano a sviluppare servizi marittimi intra-mediterranei che si immagina andranno crescendo con lo sviluppo delle economie della sponda sud e sud-est. Traffici mediterranei che potrebbero trovare un punto di riferimento importante in un porto attrezzato da punto di incontro di traffici cross-mediterranei bidirezionali sia est-ovest sia nord-sud. Il cap. 4 descrive la proposta di candidare Augusta a questo ruolo

È dunque evidente che, in questo quadro, anche l'Unione europea "intravede" un ruolo positivo, di sviluppo, per il Mezzogiorno d'Italia legato alla crescita delle economie della sponda sud e di quella sud orientale.

---

<sup>24</sup>)[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european\\_neighbourhood\\_policy/mediterranean\\_partnership/docs/rtap2014\\_2020\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_en.pdf)

<sup>25</sup>) Azione 1: efficienza e trasparenza dei porti; Azione 2: sicurezza marittima (safety); Azione 3: sicurezza marittima(security); Azione 4: ambiente marino; Azione 5: formazione, certificazione e promozione della gente di mare; Azione 6: Autostrade del mare (MoS); Azione 7: diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo

## ***2.7 Il Mezzogiorno che l'Europa non vede ancora***

Ma c'è un'altra prospettiva, una ulteriore linea di azione utile allo sviluppo marittimo e portuale del Mezzogiorno e, nel nostro caso, dei porti della Sicilia orientale, che l'Unione Europea “non vede ancora”, come invece potrebbe.

In parte questo dipende da motivi istituzionali quelli che hanno finora impedito di pensare ad una estensione della rete Ten-T dalla Puglia verso i Balcani. Un'area quella balcanica che già costituisce una economia integrata, ed ancor più integrabile, con quella del sud dell'Italia, Sicilia inclusa.

Una integrazione Mezzogiorno-Balcani che potrebbe costituire un grande sottoprodotto di una ipotesi –strategicamente matura – di collegamento ferroviario AC da regalare alla geografia europea tra il porto di Gioia Tauro, e le sue acque profonde, e Bari, dove agganciarsi alla dorsale adriatica Bari-Pescara- Ancona-Bologna già indicato dall'Italia come estensione prioritaria della rete Ten-T (vedi Fig. 2.15)



*Fig. 2.15 Ipotesi di itinerario ferroviario TEN-T Gioia Tauro- Bari- Ancona (fonte RFI)*

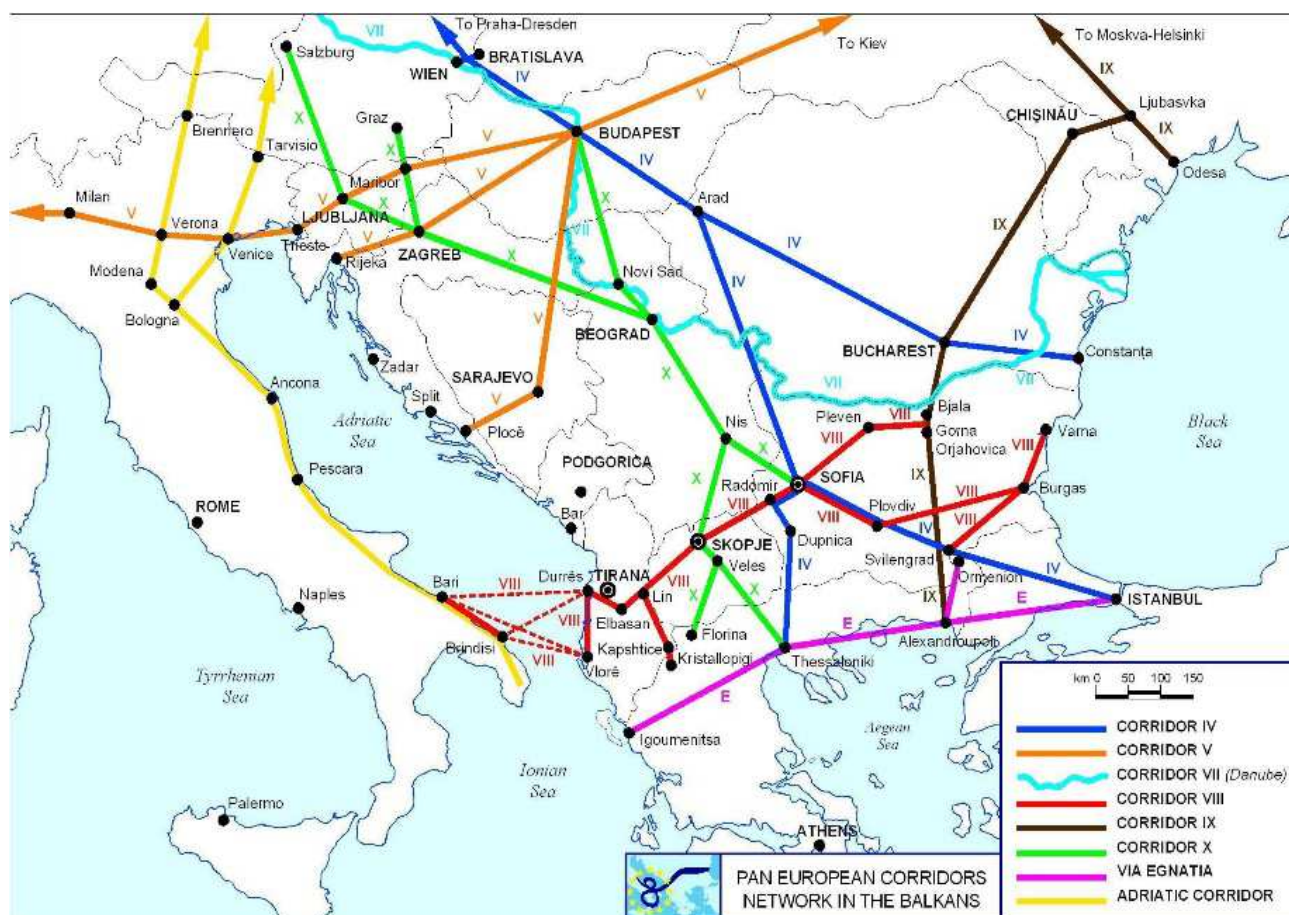
Un collegamento che andrebbe ad aggiungersi a quello operante lungo la dorsale tirrenica, aumentando di molto la capacità di integrazione “classica” europea del Mezzogiorno lungo la penisola italiana. Ma la Gioia Tauro- Bari potrebbe costituire anche il collegamento terrestre della Sicilia Orientale con i Balcani lungo un percorso intermodale terra-mare dalla Sicilia a Bari, complementare a quello via mare tra Catania e Durazzo, per raggiungere la partenza “albanese” del Corridoio 8 Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Burgas/Varna (vedi Fig. 2,16).

Di un corridoio che potrà costituire una estensione della rete Ten-T nel momento in cui i Balcani dovessero accedere all’Unione Europea e soprattutto che potrà costituire l’itinerario di accesso delle produzioni del Sud Italia ai nuovi mercati della nuova Europa. In questa prospettiva avveniristica, solo perché esigerebbe la presa di decisioni italiane strategiche sin d’ora, anche la Sicilia Orientale si avvicinerebbe sia via terra (intermodale) sia via mare Catania/Augusta-Durazzo a nuovi mercati per le proprie esportazioni .Una riduzione vera, concreta della perifericità siciliana rispetto alla “nuova Europa”.



Ma in attesa che maturino le condizioni di riduzione della perifericità europea, il Mezzogiorno, la Sicilia e i porti della Sicilia Orientale possono più utilmente attrezzarsi per sfruttare la crescente centralità mediterranea.

*Figura 2.16 - Il Corridoio paneuropeo VIII*



Per quanto concerne le “Aree Logistiche Integrate (ALI)”, continua incessante l’opera di interlocuzione con l’Autorità di Gestione del MIT, che con l’istituzione del Tavolo Centrale e del Tavolo Locale ALI della Sicilia Orientale, raccoglie e pone al vaglio i progetti infrastrutturali che questa AdSP intende sviluppare e che risultano inseriti anche nel presente P.O.T. 2019-2021.

**Di seguito le statistiche movimentazione merci dei due porti di Catania ed Augusta.**

YEAR		ANNO 2018								
		TOT YEAR AUGUSTA			TOT YEAR CATANIA			TOT COMPLESSIVO ADSP		
		IN	OUT	TOT	IN	OUT	TOT	IN	OUT	TOT
A1	TOTAL THROUGHPUT	13.842.098	10.350.770	24.192.868	5.339.273	3.278.133	8.617.406	19.181.371	13.628.903	32.810.274
	Indicate units used: Tonnes									
A2	LIQUID BULK	13.581.452	9.541.588	23.123.040	5.047	0	5.047	13.586.499	9.541.588	23.128.087
	of which:									
A21	Crude oil	11.050.689	0	11.050.689	0	0	0	11.050.689	0	11.050.689
A22	Refined (petroleum) products	1.965.055	8.151.392	10.116.447	5.047	0	5.047	1.970.102	8.151.392	10.121.494
A23	Gaseus, liquified or compressed petroleum products and natural gas	0	648.453	648.453	0	0	0	0	648.453	648.453
A24	Chemical products	111.572	688.843	800.415	0	0	0	111.572	688.843	800.415
A25	Other liquid bulk	454.136	52.900	507.036	0	0	0	454.136	52.900	507.036
A3	DRY BULK	260.646	809.182	1.069.828	193.679	230.053	423.732	454.325	1.039.235	1.493.560
	of which:									
A31	Cereals	0	0	0	90.743	77.503	168.246	90.743	77.503	168.246
A32	Foodstuff/Fodder/Oil seeds	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A33	Coal and lignite	37.406	3.000	40.406	0	0	0	37.406	3.000	40.406
A34	Ores/cement/lime/plasters	119.577	328.955	448.532	29.564	65.323	94.887	149.141	394.278	543.419
A35	Metallurgical Products	7.861	177.221	185.082	65.580	87.227	152.807	73.441	264.448	337.889
A36	Chemical products	12.024	169.038	181.062	0	0	0	12.024	169.038	181.062
A37	Other dry bulk	83.778	130.968	214.746	7.792	0	7.792	91.570	130.968	222.538
A4	GENERAL CARGO	0	0	0	5.140.547	3.048.080	8.188.627	5.140.547	3.048.080	8.188.627
	of which:									
A41	Containerized (including Ro-Ro containers)	0	0	0	390.909	173.232	564.141	390.909	173.232	564.141
A42	Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)	0	0	0	4.749.347	2.874.123	7.623.470	4.749.347	2.874.123	7.623.470
A43	Other general cargo	0	0	0	291	725	1.016	291	725	1.016
ADDITIONAL INFORMATION										
B11	NUMBER OF CALLS	2.335			1.984			4.319		
	of which:									
B111	Liquid bulk	1.606			9			1.615		
B112	Dry bulk	83			0			83		
B113	General cargo	158			119			277		
B114	Container	14			196			210		
B115	Ro-Ro	28			0			28		
B116	Ro-Pax	0			1.507			1.507		
B117	Cruise	0			71			71		
B118	Other	446			82			528		
B12	GROSS TONNAGE (average value)	25.389.791			46.170.677			71.560.468		
	of which:									



B121	Liquid bulk			23.641.173		6.250		23.647.423
B122	Dry bulk			526.643		0		526.643
B123	General cargo			630.795		506.007		1.136.802
B124	Container			243.707		1.982.713		2.226.420
B125	Ro-Ro			151.357		0		151.357
B126	Ro-Pax			0		39.050.740		39.050.740
B127	Cruise			0		4.430.654		4.430.654
B128	Other			196.116		194.313		390.429
B2	NUMBER OF FERRY PASSENGERS		0	0	0	50.786	48.371	99.157
B21	On national services		0	0	0	50.783	48.371	99.154
	of which:							
B211	Local (less than 20 miles journey)			0			0	0
B22	On international services		0	0	0	3	0	3
B3	CRUISE PASSENGERS			0		123.985	0	0
B31	"Home Port"		0	0	0	7.318	6.421	13.739
B32	"Transits" (to be counted once)			0		110.246		110.246
B4	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU) (B41 + B42)		0	0	0	29.589	30.175	59.764
B41	"Hinterland"		0	0	0	29.589	30.175	59.764
	of which:							
B411	Empty		0	0	0	1.462	21.735	23.197
B412	Full		0	0	0	28.127	8.440	36.567
B42	"Transshipped"		0	0	0	0	0	0
	of which:							
B421	Empty		0	0	0	0	0	0
B422	Full		0	0	0	0	0	0
B5							0	0
B51	Number of Ro-Ro units		0	0	0	161.991	154.666	316.657
	of which:						0	0
B511	Accompanied		0	0	0	19.703	19.091	38.794
B512	Not Accompanied		0	0	0	142.288	135.575	277.863
B52	Number of private vehicles		0	0	0	2.123	2.725	4.848
B53	Number of commercial vehicles		0	0	0	67.081	10.186	77.267
B54	Dwell time container (average value)			#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!
B541	import			#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!
B542	export			#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!
B543	transhipment			#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!

Empty cells

### 3. Utilità e strutturazione del P.O.T.

Il Piano Operativo Triennale illustra gli obiettivi e gli interventi che l'AdSP, nell'ambito delle competenze attribuitele dalla legge, intende perseguire nel triennio successivo alla redazione.

Gli obiettivi primari possono così sintetizzarsi:

- fornire un *quadro normativo di riferimento* per le iniziative imprenditoriali fornendo ad ogni singolo operatore il quadro conoscitivo della portualità etnea;
- intensificare il programma di sviluppo delle infrastrutture portuali, contestualizzando lo stesso in relazione ai dati di crescita dei principali segmenti di attività dello scalo;

- pianificare una piattaforma di interventi amministrativi e tecnici che consentano una più adeguata offerta di servizi ed un miglioramento del loro coordinamento;
- promuovere tavoli tecnici di concertazione per lo studio di adeguati interventi finalizzati a realizzare una migliore integrazione tra il porto e la città;
- valorizzare il ruolo strategico degli scali nell'ambito della rete logistica regionale, nazionale ed internazionale, mediante la realizzazione di strutture e di servizi puntando su una futura specializzazione dei due scali.

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha i suoi punti forza nella sua posizione geografica, nelle grandi potenzialità dell'entroterra, contraddistinte in realtà imprenditoriali ed artigianali di pregio ed in località turistiche di richiamo internazionale, nelle riconosciute professionalità degli operatori di settore, ed infine in una struttura duttile e polifunzionale.

Il Piano Operativo Triennale indica una serie di interventi coerenti con il disegno strategico delineato.

Alcune delle principali opere previste ed inserite nel presente POT sono già in corso di realizzazione o già provvisti della relativa copertura finanziaria, per gli altri l'AdSP intende promuoverne la progettazione e la realizzazione, attingendo dalle necessarie fonti di finanziamento nazionali e/o comunitarie, coinvolgendo, ove possibile, l'iniziativa privata, anche ricorrendo ad operazioni finanziarie innovative come il "*Project Financing*", che ha il duplice vantaggio della realizzazione di un'opera di valenza pubblica con risorse private, ed in virtù di un progetto esecutivo, nel rispetto della più ampia e trasparente partecipazione in fase di evidenza pubblica.

#### **4. ASPETTI ENERGETICI ED AMBIENTALI DEL P.O.T.**

Nelle more dell’emanazione delle Linee Guida, da parte del Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in ottemperanza alle previsioni di cui all’art. 4-bis del Decreto Legislativo n. 169/2016, sono allo studio di questa AdSP, delle procedure finalizzate a predisporre, il **“Documento di Programmazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale”** di riferimento, con l’individuazione dell’arco temporale in cui realizzare gli interventi atti alla mitigazione delle problematiche ambientali rilevate e alla creazione di fonti energetiche alternative, attuando una politica di sviluppo dell’area effettivamente sostenibile che accompagni la tutela dell’ambiente delle aree portuali da vari fonti di inquinamento.

Il tutto progettando la minimizzazione dell’impatto ambientale delle infrastrutture sul territorio circostante e la riduzione dei consumi energetici legata alle attività logistiche, tenendo, nel debito conto, la particolare distribuzione sul territorio delle diverse componenti del sistema logistico complessivo.

Ad esempio, per quanto attiene al profilo dei combustibili puliti alternativi, richiamati dal regolamento UE n. 1315/2013, è stato disciplinato in termini ulteriori requisiti dalla Direttiva 2014/94/UE relativa alla “Realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi”. Tale direttiva risponde all’esigenza di liberare il settore europeo dei trasporti dalla sua eccessiva dipendenza del petrolio attraverso l’uso di combustibili alternativi e di assicurare la realizzazione di punti di rifornimento di combustibili alternativi con standard comuni. Essa stabilisce che gli stati membri debbano adottare un Quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e la realizzazione della relativa infrastruttura.

La mobilità a basse emissioni è una componente essenziale dell’economia circolare e “low carbon”: l’impegno Europeo di ridurre entro il 2050 di almeno il 60% le emissioni ad effetto serra rispetto ai livelli 1990 vede nel trasporto, responsabile di circa il 25% delle emissioni e principale causa di inquinamento

nelle aree urbane, grandi potenzialità di miglioramento. Da questa consapevolezza nasce nel 2016 la strategia Europea per la mobilità a basse emissioni che mira a rispondere alla crescente domanda di mobilità di persone e merci pur riducendo in maniera drastica le emissioni.

Si tratta di una sfida multipla che, in assenza di una azione sistemica, porterà il settore del trasporto e logistica ad essere nel 2030 il maggiore generatore di CO<sub>2</sub> e vedrà crescere la congestione che già oggi brucia in inefficienza l'1% del prodotto interno lordo europeo. Al contrario, se affrontate opportunamente, queste sfide genereranno economie di scala, una ulteriore crescita dell'impiego (già oggi il settore dei trasporti fornisce il 7% dei posti di lavoro in Europa) e di valore per il territorio.

Il contributo delle città-porto sé e sempre di più sarà centrale non solo perché il trasporto urbano è responsabile del 23% delle emissioni effetto serra in Europa ma soprattutto per il ruolo di cerniera e porta verso l'interland ed il suo tessuto industriale ed imprenditoriale svolto sia a livello regionale sia, tramite il collegamento con i corridoi europei, a livello continentale. La mobilità a basse emissioni ed un ulteriore sviluppo della multimodalità sarebbero velleitarie senza il pieno e consapevole coinvolgimento delle città porto.

In questo contesto, la Sicilia è vocata ad un ruolo significativo nel breve (2030) e medio (2050) termine grazie alla sua duplice caratteristica di estremo meridionale del corridoio Scan Med e di posizione strategica nel flusso di trasporto marittimo mediterraneo. Tra le azioni a breve termine, l'utilizzo del LNG per il trasporto è di particolare rilevanza come illustrato in questo documento.

La normativa ambientale internazionale prevede, dal gennaio 2020, il divieto di utilizzare combustibile marino con tenore di zolfo superiore allo 0,5% (ed in determinate aree geografica è già proibito superare lo 0,1%). Ciò costituisce un importante stimolo all'utilizzo del LNG in alternativa al, teoricamente più costoso, combustibile a basso tenore di zolfo.

Lo sviluppo della rete di rifornimento di combustibili alternativi per il trasporto su tutto il territorio dell'Unione Europea è l'obiettivo della Direttiva 2014/94 che ne fissa requisiti minimi e tempistiche (cf. Fig. 3): entro il 2025 tutti i porti core della rete TEN dovranno essere in grado di fornire LNG alle navi e, opportunamente

distanziati, dovranno essere previsti distributori LNG per autocarri sulla rete core stradale.

L'Ente, dopo la pubblicazione di una manifestazione di interesse per la realizzazione di un deposito di GNL presso lo scalo di Augusta, ha ricevuto ben 6 proposte, che, in attesa di essere definitivamente vagliate ed approfondite, porterà alla decisione di predisporre un bando per la concessione demaniale dell'area interessata e successiva realizzazione di un deposito GNL small scale.

L'Ente ha già avviato, inoltre, le procedure per procedere all'elettrificazione di alcune banchine presso gli scali di Augusta e Catania.

**N. Prog. 1**

**Sezione Anagrafica**

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale di Augusta per attracco di mega navi containers e attrezzaggio con gru a portale – 1° stralcio funzionale
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>In corso</b>
Obiettivo dell'intervento	Adeguamento strutturale

\* L'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria

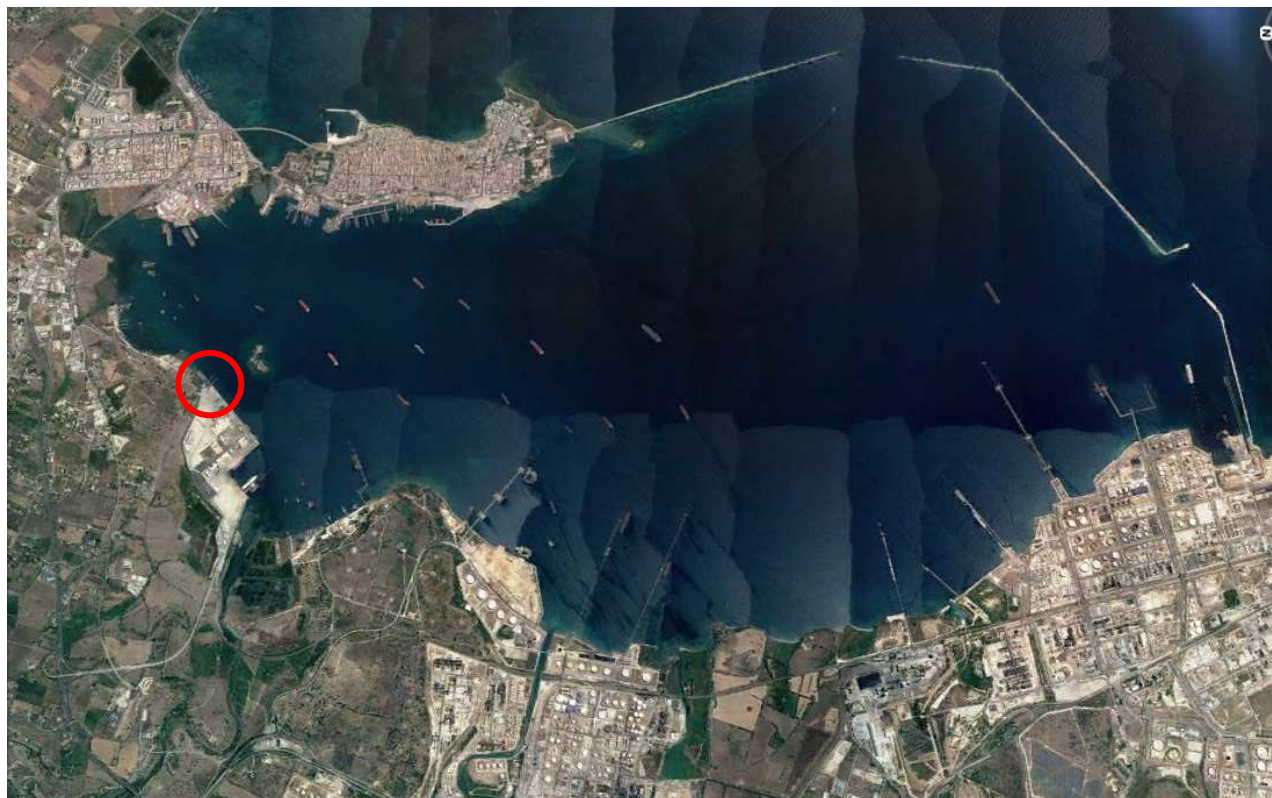


Figura 1 – Ortofoto della rada di Augusta con indicazione del sito di intervento.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	38.700.000,00
(laddove presente) Contributi finanziari esistenti	
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	4 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	I lavori consistono nell'adeguamento strutturale di un primo tratto di banchina del Porto Commerciale di circa 150 m. per poter utilizzare le 2 gru a portale di nuova realizzazione, per la movimentazione di containers mediante il rifacimento delle vie di corsa con l'inserimento di nuovi pali affiancati a quelli esistenti, l'adeguamento dell'impianto elettrico di alimentazione e messa a terra delle gru, il ripristino degli impianti idrici, antincendio e della pavimentazione.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva																	
Approvazione																	
Gara																	
Affidamento																	
Esecuzione						X	X	X	X								
Collaudo									X								





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	Euro 38.700.000,00
-------------------------	--------------------

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€. 1.360.000,00
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 8.029.957,89
Lavori	€. 29.310.042,11
<b>TOTALE</b>	€. 38.700.000,00

**N. Prog. 2**

**Sezione Anagrafica**

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale di Augusta per attracco di mega navi containers – 2° stralcio funzionale
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Adeguamento strutturale

\* L'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria

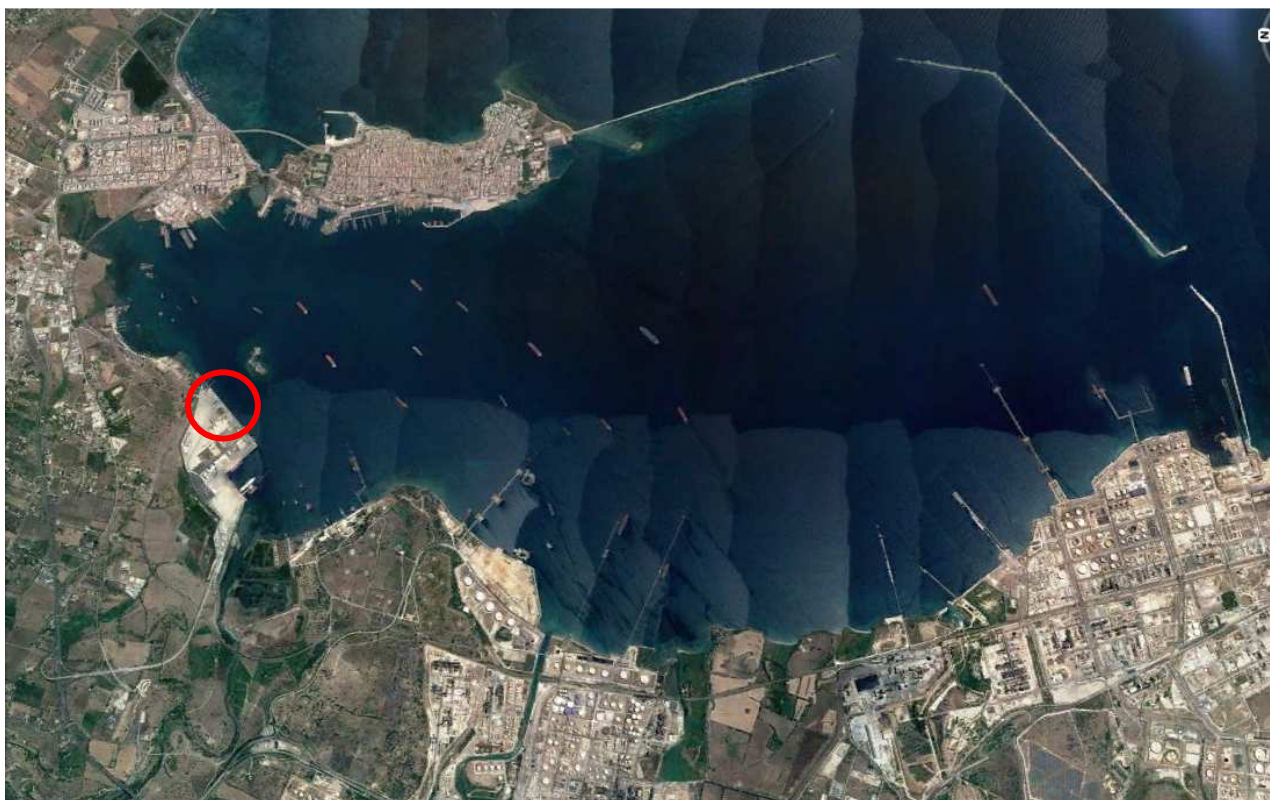


Figura 1 – Ortofoto della rada di Augusta con indicazione del sito di intervento.

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

Valore economico dell'intervento	12.378.000,00
(laddove presente) Contributi finanziari esistenti	
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

**Sezione progettuale: descrizione**

Descrizione generale dell'intervento	I lavori, in continuità con quelli già realizzati di 1° stralcio, consistono nell'adeguamento strutturale di un secondo tratto di banchina del Porto Commerciale di circa 216 m. per poter utilizzare le 2 gru a portale già presenti, per la movimentazione di containers mediante il rifacimento delle vie di corsa con l'inserimento di nuovi pali affiancati a quelli esistenti, l'adeguamento dell'impianto elettrico di alimentazione e messa a terra delle gru, il ripristino degli impianti idrici, antincendio e della pavimentazione.
--------------------------------------	---

**Sezione progettuale: cronoprogramma**

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva						X											
Approvazione							X										
Gara								X									
Affidamento								X									
Esecuzione									X	X	X	X					
Collaudo													X				



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	Euro 12.378.000,00
-------------------------	--------------------

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€. 215.817,50
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 1.391.985,00
Lavori	€. 10.985.939,76
<b>TOTALE</b>	€. 12.378.000,00

**N. Prog. 3**

**Sezione Anagrafica**

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di realizzazione del nuovo terminal containers -progetto unificato già 1° e 2° stralcio
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>In corso</b>
Obiettivo dell'intervento	Nuove banchine e piazzali operativi

\* L'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria

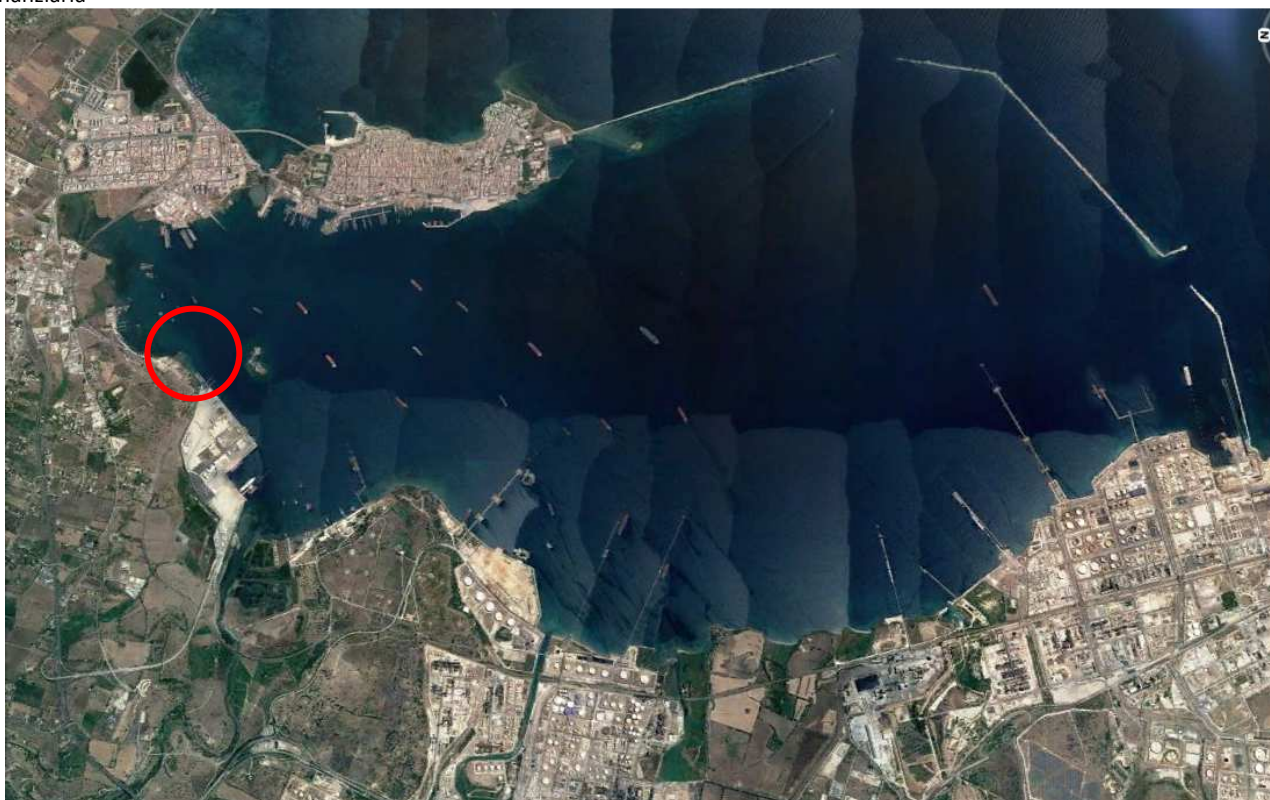
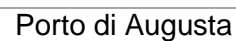


Figura 1 – Ortofoto della rada di Augusta con indicazione del sito di intervento.

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

Valore economico dell'intervento	78.320.000,00
(laddove presente) Contributi finanziari esistenti	
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	3 anni

## Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	L'opera consiste nella realizzazione di una nuova banchina con piazzali retrostanti nelle aree limitrofe all'attuale porto Commerciale di Augusta per lo stoccaggio e la movimentazione di merci.
--------------------------------------	---

## Sezione progettuale: cronoprogramma

[illegible]





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	Euro 78.320.000,00
-------------------------	--------------------

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€. 7.764.526,30
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 29.185.264,43
Lavori	€. 41.370.209,27
<b>TOTALE</b>	€. 78.320.000,00

**N. Prog. 4**

**Sezione Anagrafica**

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta – 1° stralcio funzionale
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Programmato</b>
Obiettivo dell'intervento	Ampliamento della superficie operativa

\* L'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria

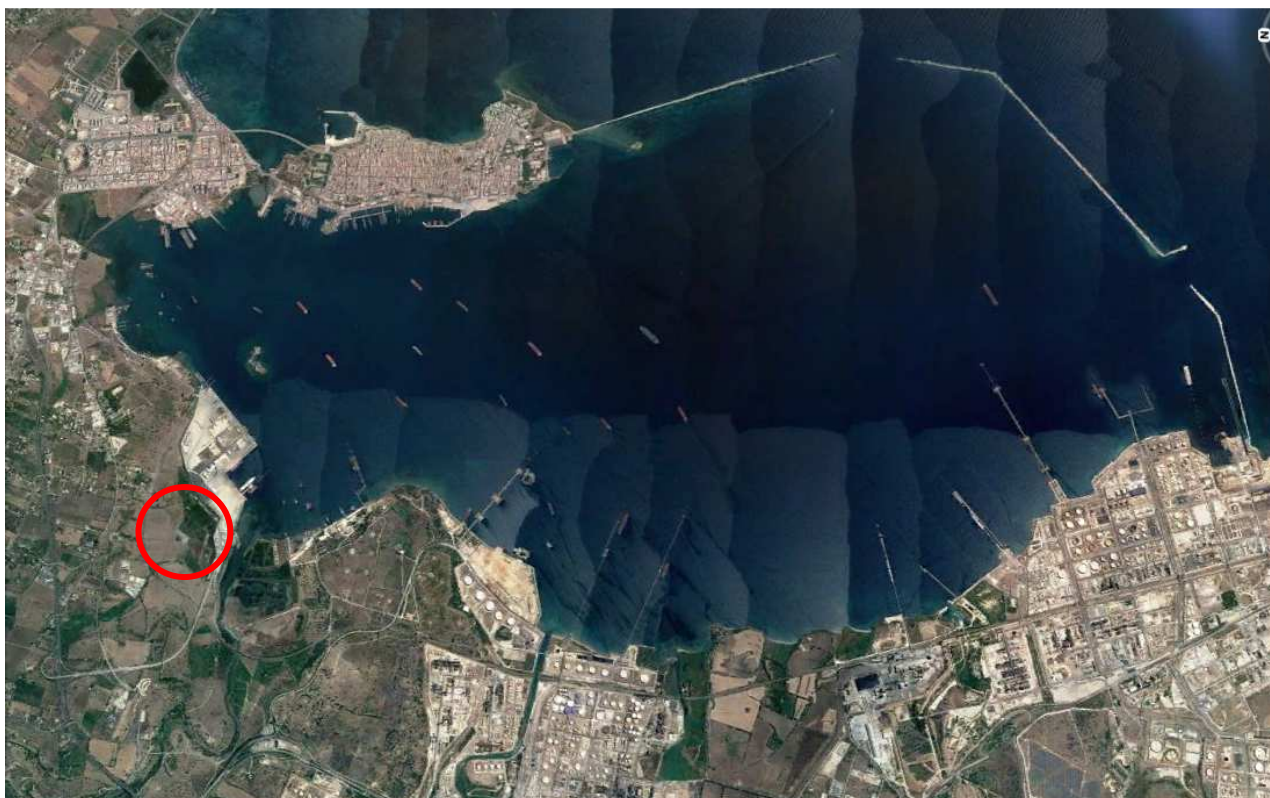


Figura 1 – Ortofoto della rada di Augusta con indicazione del sito di intervento.



## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	28.300.000,00
(laddove presente) Contributi finanziari esistenti	
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	L'opera generale nel suo complesso consiste nella realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nelle aree limitrofe all'attuale porto Commerciale di Augusta per lo stoccaggio e la movimentazione di merci. I lavori di 1° stralcio consistono nell'ampliamento dell'area operativa limitrofa a quella esistente.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva		X															
Approvazione		X															
Gara		X															
Affidamento					X												
Esecuzione						X	X	X	X	X	X	X	X				
Collaudo														X			



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	Euro 28.300.000,00
-------------------------	--------------------

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€. 1.573.456,38
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 7.851.625,14
Lavori	€. 18.874.918,48
<b>TOTALE</b>	<b>€. 28.300.000,00</b>

**N. Prog. 5**

**Sezione Anagrafica**

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta – 2° stralcio funzionale
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Ampliamento della superficie operativa

\* L'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria

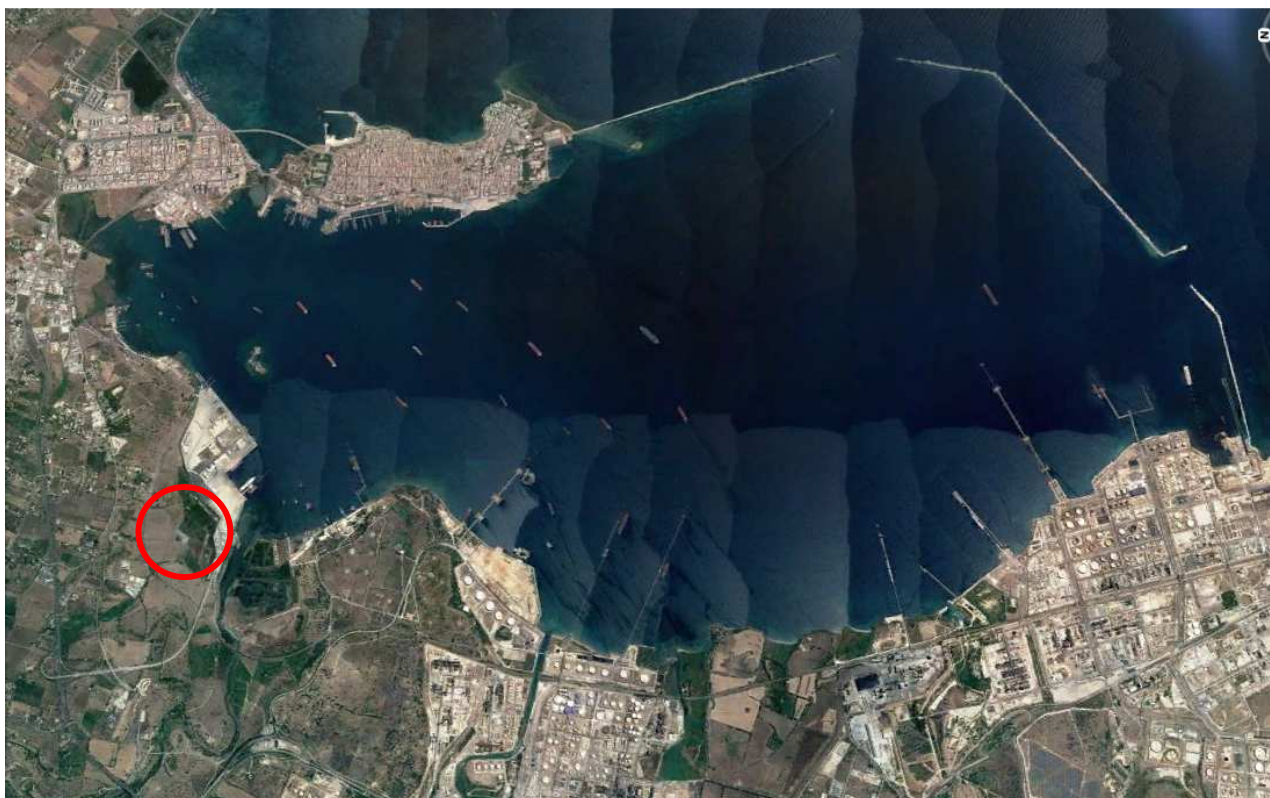
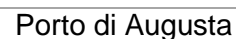


Figura 1 – Ortofoto della rada di Augusta con indicazione del sito di intervento.

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

Valore economico dell'intervento	27.700.000,00
(laddove presente) Contributi finanziari esistenti	
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

## Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	L'opera generale nel suo complesso consiste nella realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nelle aree limitrofe all'attuale porto Commerciale di Augusta per lo stoccaggio e la movimentazione di merci. I lavori di 2° stralcio consistono nel completamento dei piazzali individuati nel 1° stralcio e in corso di realizzazione sulle aree già espropriate, nonché la realizzazione di n. 2 capannoni.
--------------------------------------	---

## Sezione progettuale: cronoprogramma

[illegible]





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	Euro 27.700.000,00
-------------------------	--------------------

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€. 709.266,83
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 2.648.460,99
Lavori	€. 24.342.272,18
<b>TOTALE</b>	€. 27.700.000,00

**N. Prog. 6**

**Sezione Anagrafica**

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di collegamento ferroviario del Porto Commerciale con la linea ferrata nazionale Siracusa – Catania
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Favorire l'intermodalità del trasporto merci

\* L'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria

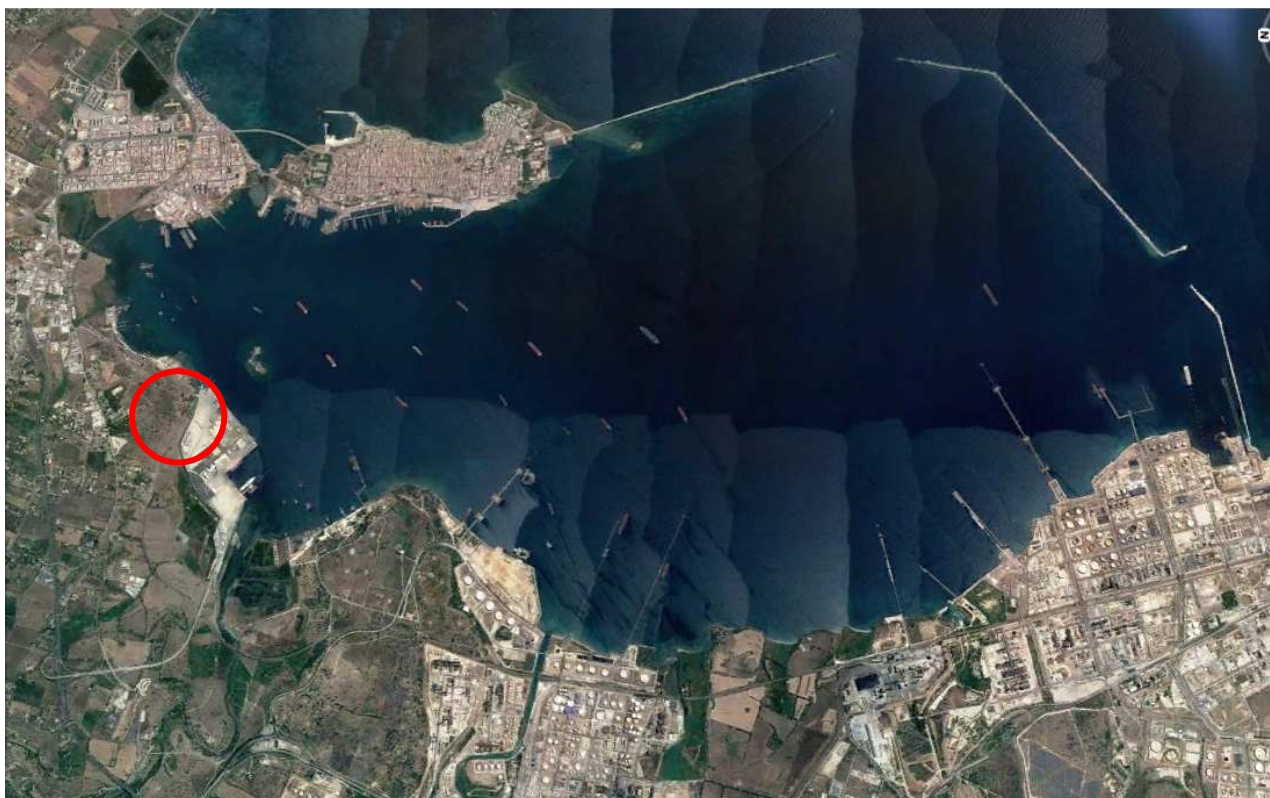


Figura 1 – Ortofoto della rada di Augusta con indicazione del sito di intervento.



## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	14.600.000,00
(laddove presente) Contributi finanziari esistenti	
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	L'opera consiste nella realizzazione di una bretella ferroviaria che dalla stazione di Augusta, distante meno di 1 chilometro, si sviluppa fino a raggiungere i piazzali del Porto Commerciale adibiti alla movimentazione dei containers al fine di garantire una maggiore intermodalità dei traffici che oltre al collegamento mare- mare con feeders, mare-strada con trailers e mare mare con traghetti Ro-Ro e Ro Pax possono essere movimentati anche attraverso il trasporto a mezzo treni.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva					X												
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento						X											
Esecuzione							X	X	X	X	X						
Collaudo												X					



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	Euro 14.600.000,00
-------------------------	--------------------

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€. 774.508,39
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 1.653.306,33
Lavori	€. 12.172.185,28
<b>TOTALE</b>	€. 14.600.000,00

**N. Prog. 7**

**Sezione Anagrafica**

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di manutenzione straordinaria delle banchine e dei piazzali del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Programmato</b>
Obiettivo dell'intervento	Mantenimento in efficiente stato delle strutture portuali esistenti

\* L'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria



Figura 1 – Ortofoto della rada di Augusta con indicazione del sito di intervento.



## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	12.700.000,00
(laddove presente) Contributi finanziari esistenti	
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Rada del Porto di Augusta – Porto Commerciale e Nuova Darsena Servizi – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	3 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	L'intervento in argomento prevede la manutenzione straordinaria delle banchine e di piazzali retrostanti e dei relativi impianti tecnici del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi del Porto di Augusta al fine mantenere in efficiente stato le strutture portuali esistenti.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva					X												
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento						X											
Esecuzione							X	X	X	X	X	X					
Collaudo													X				





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Augusta

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	Euro 12.700.000,00
-------------------------	--------------------

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€. 475.000,00
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 1.424.135,17
Lavori	€. 10.800.864,83
<b>TOTALE</b>	€. 12.700.000,00



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 1

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di realizzazione ed ammodernamento della pavimentazione dei piazzali del molo F. Crispi e del porto nuovo.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Miglioramento condizioni di sicurezza

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	€ 2.200.000,00
(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti	- - -
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Porto di Catania
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	Lavori di realizzazione ed ammodernamento della pavimentazione dei piazzali del molo F. Crispi e del porto nuovo. Sistemazione dell'area fra l'ingresso principale del porto e la zona della Capitaneria di Porto, con l'ammodernamento della pavimentazione e la sistemazione di arredi urbani.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva			X														
Approvazione				X													
Gara					X												
Affidamento					X												
Esecuzione						X	X	X	X								
Collaudo										X							



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 2.200.000,00
-------------------------	----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

<b>Tipologia attività</b>	<i>Val. economico tot.</i>
<b>Progettazione</b>	€ 100.000,00
<b>Forniture</b>	
<b>Servizi (somme a disposizione)</b>	€ 100.000,00
<b>Lavori</b>	€ 2.000.000,00
<b>TOTALE</b>	€ 2.200.000,00



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 2

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di realizzazione della nuova pavimentazione retrostante il molo di mezzogiorno, compresa la sistemazione del ciglio e le opere in sottosuolo.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Miglioramento condizioni di sicurezza

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	€ 1.000.000,00
(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti	- - -
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Porto di Catania
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	Lavori di realizzazione della nuova pavimentazione retrostante il molo di mezzogiorno, compresa la sistemazione del ciglio e le opere in sottosuolo. Realizzazione della nuova pavimentazione nella fascia di circa 25 m dal ciglio banchina presso il molo di mezzogiorno.
--------------------------------------	---

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva				X													
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento							X										
Esecuzione								X	X	X	X						
Collaudo												X					



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 1.000.000,00
-------------------------	----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

<b>Tipologia attività</b>	<i>Val. economico tot.</i>
<b>Progettazione</b>	€ 50.000,00
<b>Forniture</b>	
<b>Servizi (somme a disposizione)</b>	€ 100.000,00
<b>Lavori</b>	€ 850.000,00
<b>TOTALE</b>	€ 1.000.000,00





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 3

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Manutenzione del fondale antistante la banchina nuova della diga foranea.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Approfondimento del fondale antistante la banchina interna del molo Foraneo del porto

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	€ 1.200.000,00
(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti	- - -
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Porto di Catania
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	Manutenzione del fondale antistante la banchina nuova della diga foranea. L'intervento è finalizzato a effettuare una regolarizzazione della quota del fondale antistante le banchine interne del molo di Levante per raggiungere la quota di -10,00 sul l.m.m.
--------------------------------------	---

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva			X														
Approvazione				X													
Gara					X												
Affidamento						X											
Esecuzione							X	X	X								
Collaudo										X							



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 1.200.000,00
-------------------------	----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

<b>Tipologia attività</b>	<i>Val. economico tot.</i>
<b>Progettazione</b>	€ 70.000,00
<b>Forniture</b>	
<b>Servizi (somme a disposizione)</b>	€ 130.000,00
<b>Lavori</b>	€ 1.000.000,00
<b>TOTALE</b>	€ 1.200.000,00



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 4

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Incremento delle condizioni di sicurezza

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	€ 49.000.000,00
(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti	- - -
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Porto di Catania
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto. L'intervento è finalizzato al potenziamento della mantellata esterna della diga per ricostituire la conformazione idonea dell'opera portuale a garantire la sicurezza con le mareggiate.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva		X															
Approvazione				X													
Gara					X												
Affidamento						X											
Esecuzione							X	X	X	X	X	X					
Collaudo													X				



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 49.000.000,00
-------------------------	-----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

<b>Tipologia attività</b>	<i>Val. economico tot.</i>
<b>Progettazione</b>	€ 300.000,00
<b>Forniture</b>	
<b>Servizi (somme a disposizione)</b>	€ 3.700.000,00
<b>Lavori</b>	€ 45.000.000,00
<b>TOTALE</b>	€ 49.000.000,00



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

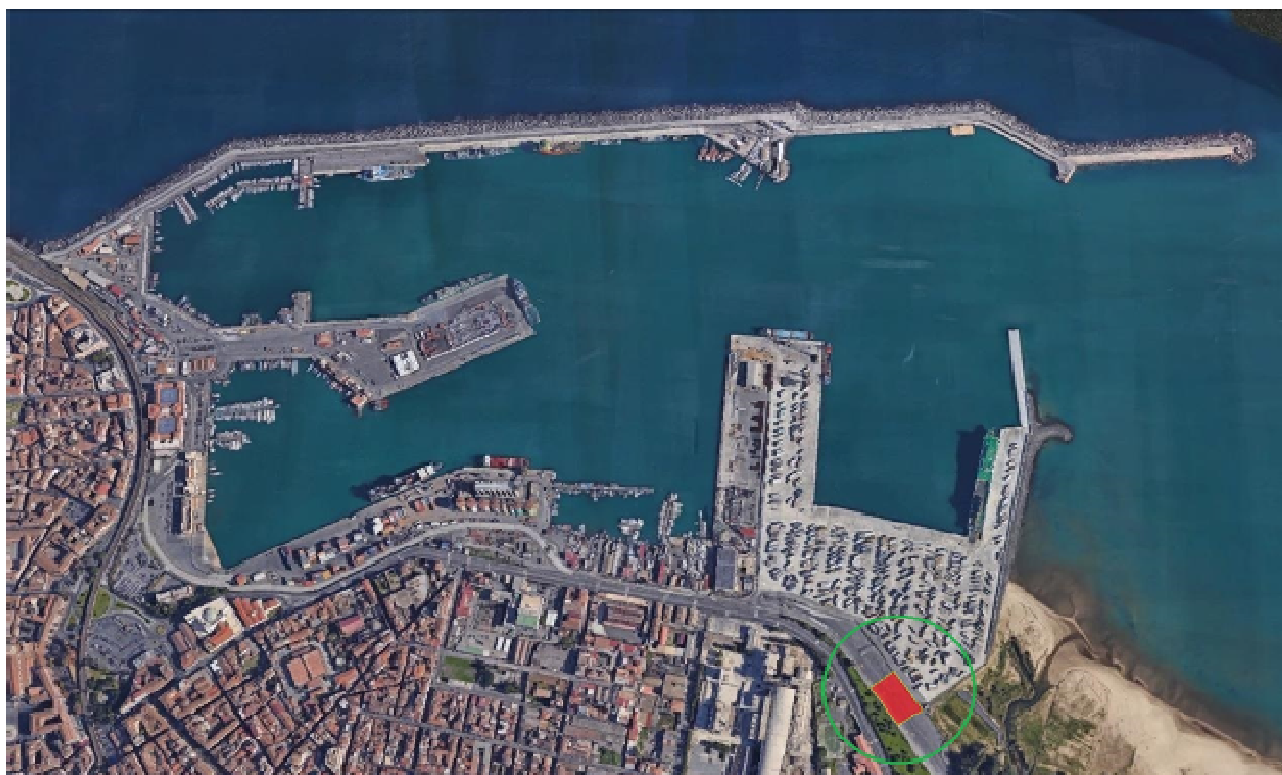
## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 5

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Realizzazione del nuovo varco Asse dei Servizi.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Realizzare la porta di accesso sud all'ambito portuale

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria





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

Valore economico dell'intervento	€ 4.000.000,00
(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti	- - -
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Porto di Catania
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

## Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	Realizzazione del nuovo varco Asse dei Servizi. Realizzazione della struttura per il varco di accesso sud al porto, comprensivo di uffici, servizi e aree deposito e controllo merci.
--------------------------------------	---

## Sezione progettuale: cronoprogramma

[illegible]



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 4.000.000,00
-------------------------	----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€ 400.000,00
Forniture	
Servizi (somme a disposizione)	€ 300.000,00
Lavori	€ 3.300.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 4.000.000,00</b>



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 6

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di rettifica delle banchine est del molo sporgente centrale del porto.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Potenziamento degli accosti per navi da crociera

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria



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

## Sezione progettuale: descrizione

## Sezione progettuale: cronoprogramma

[illegible]



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 12.000.000,00
-------------------------	-----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€ 500.000,00
Forniture	
Servizi (somme a disposizione)	€ 1.500.000,00
Lavori	€ 10.000.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 12.000.000,00</b>



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 7

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Lavori di rettifica delle banchine ovest del molo sporgente centrale del porto.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Potenziamento infrastrutture per traffico crocieristico

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria



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

## Sezione progettuale: descrizione

## Sezione progettuale: cronoprogramma

[illegible]





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	€ 10.000.000,00
-------------------------	-----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€ 400.000,00
Forniture	
Servizi (somme a disposizione)	€ 1.300.000,00
Lavori	€ 8.700.000,00
TOTALE	€ 10.000.000,00



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 8

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Intervento di sistemazione della pavimentazione della "passeggiata" sul molo foraneo, compresa la realizzazione dell'arredo urbano.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Intervento di miglioramento del waterfront

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria



Valore economico dell'intervento	€ 5.000.000,00
(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti	- - -
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Porto di Catania
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni



## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	Intervento di sistemazione della pavimentazione della "passeggiata" sul molo foraneo, compresa la realizzazione dell'arredo urbano. L'intervento è finalizzato a creare una passeggiata sul mare utilizzando la parte sovrastante del molo Foraneo, aperta alla fruizione dei cittadini a arredata con percorsi ludici e punti di ristoro.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2019				2020				2021				2022			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva							X										
Approvazione									X								
Gara											X						
Affidamento												X					
Esecuzione													X	X	X	X	
Collaudo																	X

### Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento	€ 5.000.000,00
-------------------------	----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€ 400.000,00
Forniture	
Servizi (somme a disposizione)	€ 800.000,00
Lavori	€ 3.800.000,00
TOTALE	€ 5.000.000,00



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 9

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Ristrutturazione, consolidamento ed adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Miglioramento delle condizioni di sicurezza

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria



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

## Sezione progettuale: descrizione

## Sezione progettuale: cronoprogramma

[illegible]



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 11.500.000,00
-------------------------	-----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

<b>Tipologia attività</b>	<i>Val. economico tot.</i>
<b>Progettazione</b>	€ 500.000,00
<b>Forniture</b>	
<b>Servizi (somme a disposizione)</b>	€ 1.500.000,00
<b>Lavori</b>	€ 9.500.000,00
<b>TOTALE</b>	€ 11.500.000,00



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

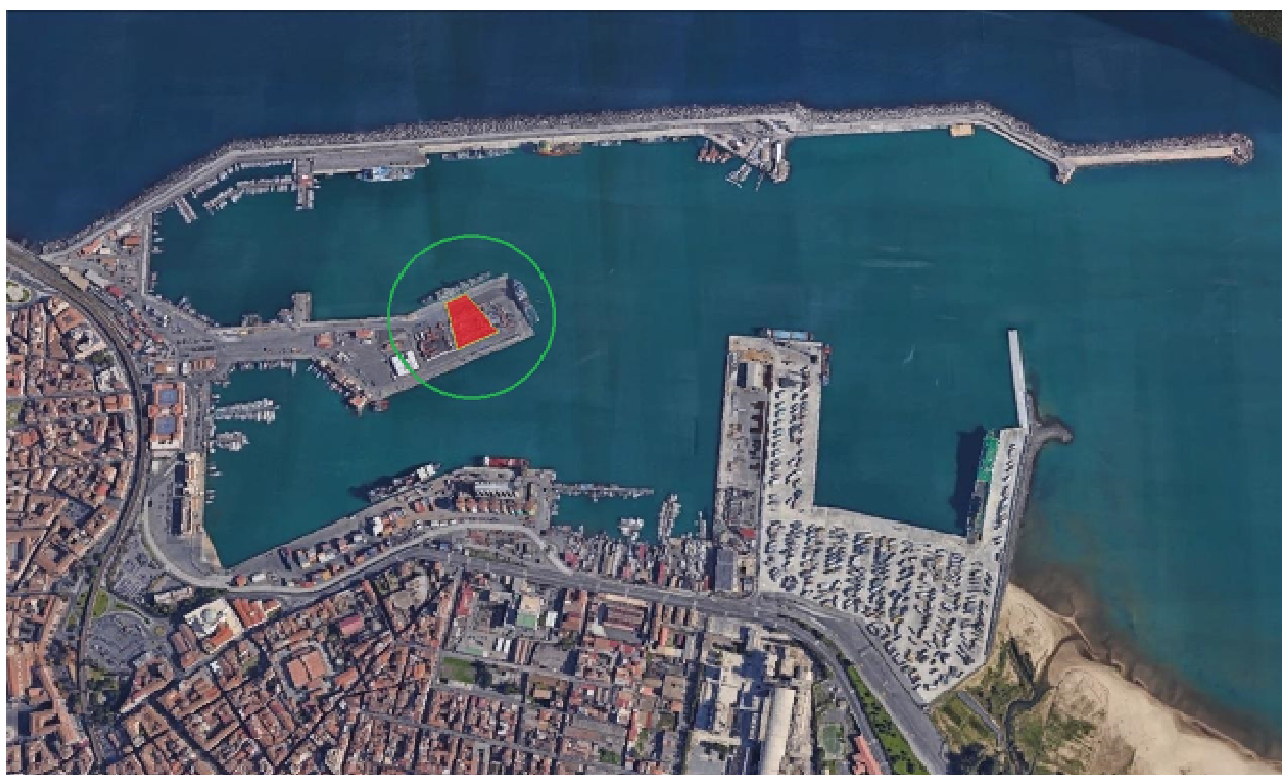
## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

### N. Prog. 10

### Sezione Anagrafica

Data di compilazione	12/04/2019
Soggetto compilatore	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale
Titolo intervento	Realizzazione di una stazione marittima.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato)	<b>Pianificato</b>
Obiettivo dell'intervento	Potenziamento traffico crocieristico

\* l'intervento programmato è già coperto da fonte finanziaria ma non avviato/il pianificato non ha ancora alcuna copertura finanziaria







Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Porto di Catania

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento	€ 22.000.000,00
(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti	- - -
Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento)	Porto di Catania
Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo)	2 anni

### Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento	Realizzazione di una stazione marittima. Realizzazione di una struttura presso il molo sporgente centrale per il potenziamento del traffico crocieristico del porto.
--------------------------------------	--

### Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2020				2021				2022				2023			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva				X													
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento							X										
Esecuzione								X	X	X	X	X	X				
Collaudo														X			



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

Porto di Catania

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

### **Sezione Finanziaria: importo progettuale**

Importo dell'intervento	€ 22.000.000,00
-------------------------	-----------------

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€ 2.000.000,00
Forniture	
Servizi (somme a disposizione)	€ 4.000.000,00
Lavori	€ 16.000.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 22.000.000,00</b>